

TSG
2024-3759

Tillståndsmätning 2024

Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter, mätning av lastbilsförarens sociala villkor och kontroll av transportföretags skatter och avgifter.

© Transportstyrelsen

Väg och Järnväg
Yrkestrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2024-3759
Författare Samuel Höök och Jonathan Sundin
Månad År September 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

En välfungerande transportmarknad är en förutsättning för att människor och varor ska kunna röra sig fritt och för att säkerställa tillgänglighet i hela landet. Att regler och krav följs är centralt för att skapa en fungerande marknad med rättvisa villkor och sund 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 från kontrollen av företagens skatter och avgifter samt undersökningen om förarnas sociala villkor. Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med Institutet för kvalitetsindikatorer AB, som varit vår statistikkonsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom arbetet i fält möjliggör denna undersökning. Ett tack riktas även till Skatteverket och Trafikverket som bidrar med viktiga underlag för undersökningen. Slutligen vill vi även tacka de företrädare för arbetsmarknadens parter som bidragit till utformningen av undersökningen.

Borlänge, september 2024

Petra Wermström
Avdelningsdirektör Väg och Järnväg

Sammanfattning

Transportstyrelsen har under våren 2024 genomfört en mätning av regelefterlevnaden bland de som utför godstransporter på väg. Resultaten visar att regelefterlevnaden överlag är hög och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom flera områden råder fullständig, eller närapå fullständig, regelefterlevnad. Här kan bland annat nämnas att en stor majoritet av förarna hade korrekta behörigheter, att alla företag hade nödvändiga tillstånd och att fordonsskatten var betald för i stort sett samtliga svenskregistrerade fordon. Inom flera områden har den höga regelefterlevnaden dessutom upprätthållits över tid.

Inom området för kör- och vilotider går det att se en tydligt positiv utveckling över tid. I årets mätning klarade 80 procent av förarna den delen av kontrollen utan anmärkningar. Det är en ökning med 7 procentenheter sedan förra mätningen och 14 procentenheter sedan 2015 års mätning. Detta till trots är det alltså ett av områdena med lägst regelefterlevnad. Ett annat område där mer sannolikt kan göras är fordonens tekniska beskaffenhet. I årets mätning bedömdes 70 procent av fordonen möta de krav som regelverket ställer, vilket gör den till området med lägst regelefterlevnad. Denna andel har dessutom minskat över tid.

Trots detta är den övergripande utvecklingen positiv. Detta pekar inte minst andelen kontroller helt utan brister på, som har ökat med 10 procentenheter sedan förra mätningen och numera uppgår till 42 procent. Samtidigt har det blivit tydligt att vissa regler är svåra att kontrollera inom ramen för mätningen, såsom förbud mot veckovila i hytten. Detta har medfört att regelefterlevnaden kan ha överskattats i vissa avseenden.

Undersökningen om förarnas sociala villkor visar att en majoritet av förarna trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden. I likhet med 2022 års undersökning finns det vissa skillnader i sociala villkor beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Förare med utländsk arbetsgivare övernattar oftare i lastbilen, återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad, eller till det land där arbetsgivaren är etablerad, och har i genomsnitt lägre lön. Över tid har däremot de sociala villkoren förbättrats bland förare med utländsk arbetsgivare vilket medfört att dessa skillnader har minskat.

Kontrollen av företagets skatter och avgifter visar att 18 procent av alla företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg hade skulder registrerade på sitt skattekonto. Detta är en klar ökning jämfört med kontrollen som gjordes i 2022 års mätning. Däremot har företagets genomsnittliga skuldsättning minskat under samma period.

Begrepp och förkortningar

Förklaringen av nedan begrepp och förkortningar gäller för denna rapport.

Anmälan	Vid misstanke om brott upprättar kontrollerande polisman en anmälan som kan ligga till grund för att inleda brottsutredning.
ADR-intyg	Förare som transporterar farligt gods på väg måste inneha giltigt ADR-intyg. ADR-intyget visar att föraren har genomgått en förarutbildning och därefter har examinerats med godkänt resultat.
Bilateral transport	En internationell transport som utförs till eller från det land där transportföretaget är etablerat.
Cabotagetransport	Yrkesmässig, tillfällig inrikestransport i en värdmedlemsstat i enlighet med godsförordningen.
CEMT-tillstånd	Tillstånd som berättigar till transporter mellan de fördragsslutande parterna i CEMT överenskommelsen. Används framförallt för transporter till och från EU.
Etableringsmedlemsstat	Den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.
Eurovinjettsamarbetet	Ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgifter för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. Sverige, Danmark, Luxemburg och Nederländerna ingår i samarbetet.
Föreläggande	Resultat vid flygande inspektion som innebär att fordonsägaren ska låta reparera bristerna på fordonet och om föreläggandet är förenat med krav på kontrollbesiktning

	även låta fordonet genomgå kontrollbesiktning.
Gemenskapstillstånd	För att bedriva internationella godstransporter inom EU/EES krävs ett gemenskapstillstånd, och det utfärdas till den som har tillstånd att bedriva internationell godstrafik.
Mobilitetspaketet	En reform inom transportsektorn som omfattar EU-gemensamma regler för den yrkesmässiga trafiken. Rättsakterna som ingår i paketet antogs inom EU den 15 juli 2020
Ordningsbot	En typ av böter som får utfärdas direkt av polis. Om den som fått boten godkänner den motsvarar det en dom som vunnit laga kraft.
Rapporteftergift	Polismans beslut att inte rapportera ett brott när en erinran, det vill säga tillsägelse, kan anses tillräcklig. Kan bara meddelas för bötesbrott.
Värdmedlemsstat	En medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat.
Yrkestrafiktillstånd	För att få bedriva yrkesmässig trafik, det vill säga trafik som utförs mot betalning/ersättning så krävs ett yrkestrafiktillstånd.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	10
1.1	Bakgrund.....	10
1.2	Syfte och frågeställningar	11
1.3	Metod	11
1.3.1	Tillståndsmätningen.....	13
1.3.2	Sociala villkor.....	13
1.3.3	Skatter och avgifter.....	14
1.4	Avgränsningar.....	15
1.5	Disposition	15
2	YRKESTRAFIKLAGSTIFTNING	16
2.1	Gällande lagstiftning	16
2.1.1	Krav på förare.....	16
2.1.2	Krav på företag.....	17
2.1.3	Krav på fordon.....	17
2.2	Nyligen genomförda regeländringar	18
2.2.1	Utstationering	18
2.2.2	Längre fordonståg	18
3	MARKNADEN FÖR GODSTRANSPORTER PÅ VÄG	19
4	RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN	20
4.1	Kontroll av förare	20
4.1.1	Knappt två av tre förare har svenskt körkort	21
4.1.2	I stort sett alla förare har rätt behörigheter	21
4.1.3	Två förare rapporterades för onykterhet.....	22
4.1.4	Positiv utveckling rörande kör- och vilotider.....	22
4.1.5	Förarna följer bestämmelserna om vägarbetstid.....	23
4.1.6	Hög efterlevnad av reglerna i färdskrivarförordningen	24
4.2	Kontroll av företag.....	24
4.2.1	Oförändrad andel svenska företag	24
4.2.2	Alla företag hade nödvändiga tillstånd	25
4.2.3	Företagen lever upp till sitt ansvar om kör- och vilotider.....	26
4.3	Kontroll av fordon.....	27
4.3.1	Färre fordon är i tillräckligt gott tekniskt skick	28
4.3.2	Fler fordon framförs inom hastighetsgränsen	30
4.3.3	Få fordon med tidigare förelägganden	32
4.3.4	9 av 10 fordon möter kraven på lastsäkring	33
4.3.5	Ovanligt med hindrande av färd	35
5	LASTBILSFÖRARES SOCIALA VILLKOR.....	36
5.1	Inledning	36
5.2	Bakgrundsfrågor om förarna.....	37

5.3	Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten	39
5.3.1	Merparten har anställning hos ett transportföretag	40
5.3.2	Fler förare har en fast lön per månad	42
5.4	Lastbilsförarens arbetsvillkor och ersättning	43
5.4.1	Tydlig ökning av utländska förarens löner	44
5.4.2	Färre förare övernattar långa perioder i fordonet	48
5.4.3	Fler förare återvänder regelbundet	49
5.4.4	De flesta känner sig trygga när de övernattar i lastbilen	51
5.4.5	Få är oroliga för att utsättas för brott	52
5.5	Inställning till yrket	53
6	KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER.....	55
6.1	Allt färre tillståndsinnehavare.....	55
6.2	Förskjutning mot en ökad andel äldre företag	55
6.3	Fortsatta steg mot större företagsenheter	56
6.4	Fler men i genomsnitt mindre skatteskulder	57
7	SLUTSATSER	59
7.1	Regelefterlevnaden är överlag hög men många fordon brister i enstaka avseenden.....	59
7.2	En stor del av bristerna beror på kör- och vilotider samt teknisk beskaffenhet	60
7.3	Förbättrade sociala villkor sedan mobilitetspaketet.....	61
7.4	Minskade löneskillnader mellan svenska och utländska förare.....	62
7.5	Delar i mobilitetspaketet är svåra att kontrollera	62

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. Utöver tillståndsmätningen innehåller rapporten även en undersökning om förarnas sociala villkor samt en undersökning om transportföretagens skatter och avgifter.

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.

Tidigare har mätningarna inom de tre yrkestrafikområdena genomförts under samma år, vilket innebar att det krävdes stora resurser från både Transportstyrelsen och Polisen under en förhållandevis kort tidsperiod. Under covid-19-pandemin behövde tidpunkterna för mätningarna justeras eftersom det inte var möjligt att genomföra mätningarna som planerat. 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 kommer Transportstyrelsen också att publicera en rapport per mätning.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2024-2027.

Mätning	År
Gods och sociala villkor	2024
Taxi	2025
Buss	2026
Gods och sociala villkor	2027

I samband med tillståndsmätningen 2015 genomfördes 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 denna 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. Tillståndsmätningen ger också en möjlighet att undersöka hur nya eller förändrade regler påverkar transportmarknaden.

Syftet med undersökningen om lastbilsförarens 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 förarens villkor. Flera av regelverken på yrkestrafikområdet har delvis till syfte att värna om förarnas arbetsvillkor och några av de nya reglerna som trätt i kraft i samband med mobilitetspaketet har kommit till för att förbättra förarnas villkor. Undersökningen av sociala villkor innebär en möjlighet att följa upp hur de nya reglerna har fallit ut.


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 mellan den 4 och 24 mars 2024. Genom att mätningarna sker under ungefär samma tid på året förbättras jämförbarheten mellan dem. Årets mätning utfördes i sin helhet under den planerade perioden. 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 förare som stoppas för kontroll i tillståndsmätningen.

Tillståndsmätningarna och mätningen av sociala villkor utfördes liksom 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 Institutet för kvalitetsindikatorer 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 ska det beaktas 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 i rapporten såväl mellan olika grupper av förare som över tid inte behöver vara statistiskt säkerställda.

1.3.1 Tillståndsmätningen

Kontrollen av ekipagen utförs av polisen genom att de enligt en statistiskt beräknad urvalsmetod väljer ut vilka fordon som ska stoppas och kontrolleras. För att samla in data fyller polisen i uppgifter på en digital enkät som finns på särskilda surfplattor, alternativt använder de sin tjänstetelefon och registrerar svar via en webbadress. Enkäterna har utformats så att all information måste fyllas i innan det går att avsluta enkäten. Detta minimerar risken för problematik med bortfall av enskilda uppgifter. 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 lastsäkringens 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 yrkesmässig trafik. Gällande fordonet kontrolleras till exempel mått och vikt, teknisk beskaffenhet och lastsäkring.

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 Sociala villkor

Mätningen av sociala villkor är, bortsett från att urvalet av förare varit beroende av vilka fordon 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 ett språk denne behärskar. Enkäten finns i sin helhet i bilaga 2.

Enkäten är indelad i fem olika områden:

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

Totalt deltog 384 förare i undersökningen, vilket ger en svarsfrekvens på 87 procent. Det är en hög svarsfrekvens som innebär att resultaten är tillförlitliga. En del av förklaringen till den höga svarsfrekvensen kan vara att föraren ges möjlighet att svara på enkäten under tiden polisen kontrollerar fordonet. Föraren har inte möjlighet att köra vidare och ifyllandet av enkäten kan ses som en god sysselsättning 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. Enkäten är utformad så att det går att fortsätta besvara enkäten även om föraren valt att inte svara på en viss fråga.

1.3.3 Skatter och avgifter

Det har även genomförts en kontroll av företagens skatter och avgifter. Denna har utförts genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser kontrollerat hur många tillståndshavare som är registrerade för F-skatt, arbetsgivaravgift och moms. Utöver detta kontrollerades om tillståndshavarna hade 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.

1.4 Avgränsningar

Tillståndsmätningen och mätningen av sociala villkor genomförs genom att kontrollera tunga lastbilar som utför yrkesmässiga godstransporter.

Lastbilar med en totalvikt på 3,5 ton eller mindre, eller till exempel en bärgningsbil som utför bärgning av fordon vid en kontroll, ingår inte i tillståndsmätningen.

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 redogör vi för resultaten från undersökningen om förarens sociala villkor. I kapitel 6 redovisas resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. 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 Polismyndigheten, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett delat ansvar kring. Därtill har även andra myndigheter, bland annat Arbetsmiljöverket, vissa ansvar på området. En stor del av yrkestrafiklagstiftningen finns på EU-nivå och FN-nivå och inom vissa områden finns även nationella regler. Ett exempel på nationella regler är krav på vinterdäck. 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 föraren 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. Det är förarnas ansvar att se till att dessa regler efterlevs. Utöver reglerna om kör- och vilotider finns även regler om vägarbetstid. Dessa regler innehåller bland annat bestämmelser om att föraren måste ta en rast senast efter 6 timmars arbete och 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

Företagen ansvarar för att ha alla tillstånd som behövs för att få utföra den aktuella transporten. Vilket tillstånd som krävs varierar beroende på i vilket land företaget är etablerat. Om företaget är etablerat i Sverige behövs ett yrkestrafiktillstånd, medan ett gemenskapstillstånd behövs om företaget är etablerat i en annan medlemsstat. Svenska företag kan få dessa tillstånd genom en 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 etablerat 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.

Inom kör- och vilotidsområdet är ansvaret delat mellan förare och företag. Det innebär att föraren har ansvar för att följa reglerna och göra korrekta registreringar i färdskrivaren medan det är företagets ansvar att planera transporter och organisera arbetet 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 och fungerar.

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 förarna håller hastighetsbegränsningarna. För tunga lastbilar är reglerna annorlunda jämfört med fordon i övrigt, då de aldrig får framföras i högre hastighet än 90 km/tim. Om det är en fordonskombination med dragbil och släp är den högsta tillåtna hastigheten 80 km/h.

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 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 kopplingsanordning påförs därutöver en vägavgift. För utlandsregistrerade tunga fordon krävs eurovinjett om fordonet framförs på motorväg samt vissa andra vägar i Sverige.

Om fordonet är lastat finns det olika krav på hur lasten ska säkras. Enligt regelverket ska lasten säkras på ett sådant sätt att den inte utsätter människor eller gods för fara. Lasten ska inte kunna glida, tippa eller rulla på grund av vibrationer, deformeras i betydande grad eller rotera i någon riktning.

2.2 Nyligen genomförda regeländringar

2.2.1 Utstationering

Den 15 juni 2022 började det svenska införandet av utstationeringsdirektivet¹ att gälla i form av förordning (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, vilken kompletterar lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Det som är relevant inom ramen för denna rapport är att en förare ska vara utstationerad när denne, som normalt arbetar i annat land, sänds till Sverige av en arbetsgivare för att under en begränsad tid utföra godstransporter.

En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska lämna in utstationeringsdeklaration. Föraren ska vid en kontroll kunna visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen. Utstationeringen innebär att föraren har rätt till ersättning som är lägst i nivå med den lön och ersättning som gäller i värdmedlemsstaten.

2.2.2 Längre fordonståg

Den 1 december 2023 började nya regler att gälla som gör det tillåtet att framföra fordonståg med en längd på upp till 34,5 meter på ett utpekad vägnät. Det är Trafikverket eller kommunerna som genom föreskrifter upplåter vägar för fordonståg som är längre än 25,25 meter och högst 34,5 meter. På dessa längre fordonståg ställs särskilda krav för att de ska få framföras. Dessa krav framgår av 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276) och i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:42) om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter.

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012

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 2023.

2023 uppgick godstransportarbetet på väg till 42 miljarder tonkilometer, vilket utgjorde omkring 55 procent av det totala godstransportarbetet och 65 procent av det landbaserade godstransportarbetet.² Vägtransporternas andel av godstransportarbetet är i regel högre vid inrikestransporter och lägre vid utrikestransporter. I spåren av covid-19-pandemin ökade godstrafiken på väg tydligt. Denna tillväxt upphörde dock under 2023, då trafiken istället minskade tydligt och återgick till likartade nivåer som före pandemin.

I maj 2024 fanns 16 532 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Marknaden kännetecknas av sin småskalighet där 47 procent av företagen är enmansföretag och endast 0,4 procent har fler än 100 anställda. Över tid går det däremot att se en konsolidering av marknaden och en utveckling mot färre men i genomsnitt allt större företag. Detta reflekteras bland annat i det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd, som har ökat med 15 procent de senaste fem åren.

I genomsnitt har marknaden aktörer uppvisat en positiv lönsamhet den senaste femårsperioden. Under dessa år har den genomsnittliga rörelsemarginalen varierat mellan omkring 2,5 och 4 procent, vilket tydligt understiger snittet för näringslivet i stort. Samtidigt har såväl den totala som genomsnittliga omsättning på marknaden ökat. Variationerna är dock stora mellan olika delmarknader. De senaste årens vikande konjunktur i kombination med ökade kostnader för företagen har slagit hårt mot delar av branschen och lett till försämrade lönsamhets-siffror, exempelvis har nedgången inom byggsektorn drabbat företag som utför bygg- och anläggningstransporter. Det finns en risk för att lågkonjunkturen påverkar branschen ytterligare i framtiden, bland annat genom försämrad lönsamhet och fler konkurser.

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 lokala distributionskörningar 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.

² Trafikanalys (2024). Transportarbetet i Sverige 2000-2023. Statistik 2024.

4 Resultat från tillståndsmätningen

I detta kapitel presenteras resultaten från tillståndsmätningen. I relevanta fall jämförs resultaten med de som framkommit i tidigare tillståndsmätningar.

Totalt kontrollerades 442 fordon. Målsättningen att genomföra minst 60 kontroller per polisregion uppnåddes i samtliga polisregioner. 71 procent av de kontrollerade fordonen var registrerade i Sverige, 20 procent i andra länder inom EU/EES och 9 procent i länder utanför EU/EES.

Tabell 3 ger en övergripande bild av mätningens resultat genom att visa fördelningen av antalet brister per kontroll.

Tabell 3: Fördelning av antal brister per kontroll uppdelat efter fordonets registreringsland.

Antal brister per kontroll	Andel fordon (%)	Andel svenska fordon (%)	Andel utländska fordon (%)
0	42	41	44
1	29	30	28
2	15	16	12
3	7	6	9
4	3	3	2
5 eller fler	4	4	5

Totalt klarade 42 procent av fordonen alla delar i kontrollerna utan anmärkningar. Det är en ökning med 10 procentenheter jämfört med mätningen som gjordes 2022 och den högsta nivån som vi hittills har uppmätt. Bland svenskregistrerade fordon uppgick denna andel till 41 procent, vilket är en ökning med 9 procentenheter. Bland utlandsregistrerade fordon uppgick andelen till 44 procent, vilket i sin tur är en ökning med 11 procentenheter. I merparten av kontrollerna där brister konstaterades handlade det om ett fåtal brister. I 51 procent av dessa kontroller uppmärksammades en brist, i 25 procent två brister och enbart i 7 procent fem eller fler brister.

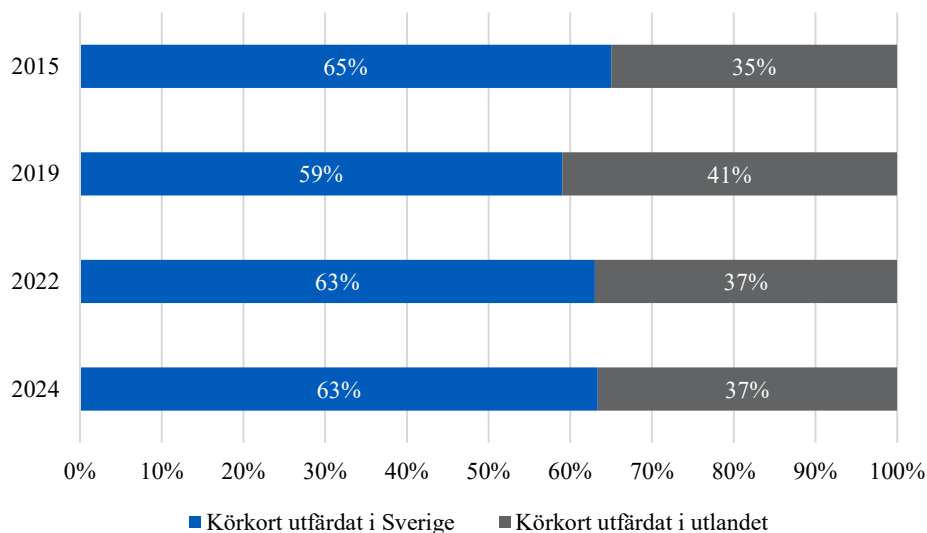
En stor del av bristerna var dessutom mindre allvarliga och resulterade i rapporteftergifter. Om enbart mer allvarliga brister räknas, det vill säga sådana som resulterade i ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift, uppgår andelen kontroller utan brister till 69 procent.

4.1 Kontroll av förare

Inledningsvis genomfördes kontroller utifrån det ansvar regelverken ställer på förarna. 75 procent av förarna klarade alla delar av dessa kontroller utan anmärkningar.

4.1.1 Knappt två av tre förare har svenskt körkort

I samband med kontrollerna undersöktes i vilket land förarnas körkort var utfärdat. Resultaten visar att 63 procent hade fått sitt körkort utfärdat i Sverige, vilket är en lika stor andel som i 2022 års mätning. Samtidigt är det något högre än i mätningen som gjordes 2019 och något lägre än i den som gjordes 2015.



Figur 1: Andel förare med körkort utfärdat i Sverige respektive i utlandet.

Bland förare med utländskt körkort var det vanligast med ett körkort som var utfärdat i Polen. Därtill hade 8 procent ett körkort som var utfärdat i länder utanför EU/EES. Av dessa var dock de allra flesta anställda av företag som var etablerade inom EU/EES. Vidare var 20 procent av förarna med utländskt körkort anställda av svenska företag. Det innebär att 11 procent av förarna med svensk arbetsgivare hade ett körkort som var utfärdat i utlandet.

4.1.2 I stort sett alla förare har rätt behörigheter

Därefter kontrollerades att förarna hade alla nödvändiga behörigheter för den aktuella transporten.

Tabell 4: Andel förare med korrekt behörighet.

Behörighet	2015	2019	2022	2024
Körkort (%)	100	99	99	98
Yrkeskompetensbevis (%)	97	100	100	100
ADR-intyg (%)	87	100	100	100

Som framgår av tabell 4 kunde en stor majoritet av förarna uppvisa korrekta behörigheter i samband med kontrollerna. Vid kontrollerna av yrkeskompetensbevis och ADR-intyg var regelefterlevnaden fullständig. Däremot fick 2 procent anmärkningar på grund av att kraven kopplade till körkortet inte levdes upp till, varav hälften fick det på grund av grövre förseelser. Här kunde det bland annat handla om att föraren saknade nödvändig behörighet eller att föraren använde en annans förars körkort vid transporten.

4.1.3 Två förare rapporterades för onykterhet

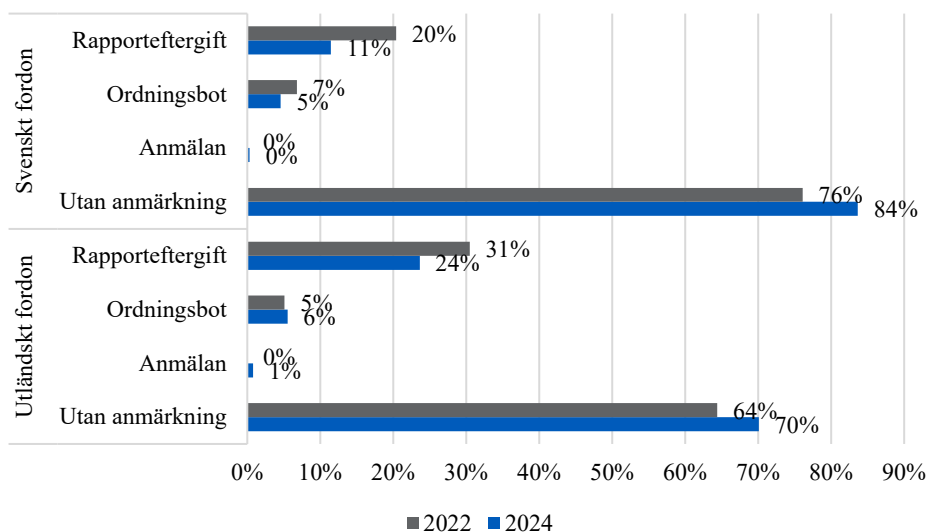
Förare som är påverkade av alkohol eller droger under sina körningar är ett stort trafiksäkerhetsproblem som årligen orsakar ett stort antal trafikolyckor och dödsfall. Därför är det viktigt att förekomsten av alkohol och droger i trafiken minimeras. Till skillnad från de tidigare mätningarna kan det dock konstateras att regelefterlevnaden inte är fullständig i denna mätning utan att två förare som var påverkade av alkohol upptäcktes vid kontrollerna. Detta utgör knappt 0,5 procent av urvalet och i båda fallen upprättades en anmälan.

4.1.4 Positiv utveckling rörande kör- och vilotider

Samtliga kontrollerade förare omfattades av reglerna om kör- och vilotider. I de tidigare mätningarna har kör- och vilotider stuckit ut som ett område med särskilt låg regelefterlevnad. Att kör- och vilotider utmärkt sig negativt i dessa mätningar kan delvis förklaras av att regelverket är omfattande och kontrollen omfattar en period på 28 dagar.

Utvecklingen inom området är däremot tydligt positiv över tid. 2015 rapporterades 34 procent av förarna för överträdelser gentemot regelverket. I 2019 års mätning hade denna andel minskat till 29 procent. Ytterligare steg i rätt riktning konstaterades 2022 då andelen minskade till 27 procent. Den positiva trenden består i denna mätning. Totalt resulterade 20 procent av kontrollerna i anmärkningar, vilket är en förbättring med 7 procentenheter sedan förra mätningen.

Studerars resultaten närmare framgår att merparten av regelöverträdelserna var mindre allvarliga, exempelvis att körtiderna överskridits med några få minuter, och som därför resulterade i rapporteftergifter. Enbart 20 procent av regelöverträdelserna bedömdes vara av allvarligare art. Här handlar det bland annat om att föraren systematiskt överskridit körtiderna. Dessa överträdelser resulterade i anmälan eller ordningsbot. Jämfört med förra mätningen har andelen rapporteftergifter minskat med 5 procentenheter och andelen ordningsbot eller anmälan med 2 procentenheter.



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

I figur 2 har resultaten delats upp utifrån om fordonet var registrerat i Sverige eller i utlandet. Det går att uppmärksamma vissa skillnader mellan grupperna. Bland förare av svenska fordon var regelefterlevnaden 84 procent och bland förare av utländska fordon 70 procent. Regelefterlevnaden är således klart högre bland förare av svenska fordon. Jämfört med 2022 har regelefterlevnaden ökat med 8 procentenheter bland förare av svenska fordon och med 6 procent bland förare av utländska fordon. I och med detta har också den negativa utvecklingen som tidigare gick att se bland förare av svenska fordon upphört. Även om det i huvudsak är de lindrigare överträdelserna som har minskat i omfattning går det att se en nedgång av de grövre överträdelserna bland förare av svenska fordon. Denna andel har dock ökat något bland förare av utländska fordon.

4.1.5 Förarna följer bestämmelserna om vägarbetstid

Kontrollerna omfattade även förarnas veckoarbetstid. Resultaten visar att det överlag inte är några problem för förarna att leva upp till dessa krav. Enbart en kontroll resulterade i en anmärkning och då i form av en underrättelse. Om överträdelser mot reglerna upptäcks vid vägkontroll kan polisen skicka en underrättelse om bristerna till Transportstyrelsen. Sådana underrättelser ligger sedan till grund för urval för vägarbetstidstillsyn av transportföretag. Även i de tidigare mätningarna har enbart enstaka brister i detta avseende konstaterats.

4.1.6 Hög efterlevnad av reglerna i färdskrivarförordningen

I mätningen kontrollerades även att förarna levde upp till deras ansvar kopplat till färdskrivarförordningen, däribland att fordonens färdskrivare var besiktigade och att korrekta uppgifter hade angetts i färdskrivaren. Även gällande detta område är regelefterlevnaden hög. I 95 procent av kontrollerna upptäcktes inga brister medan 2 procent resulterade i rapporteftergifter och 3 procent i ordningsböter. Därtill ledde en kontroll till att en anmälan upprättades. De grövre överträdelserna handlade bland annat om felaktig användning av förarkort. Jämfört med 2022 har regelefterlevnaden ökat med 1 procentenhet. Dock är den 3 procentenhet lägre än i 2019 års mätning. Bland förare av svenska fordon uppgick regelefterlevnaden till 94 procent, vilket är en mindre nedgång sedan förra mätningen. Bland förare av utländska fordon uppgick motsvarande till 98 procent, vilket är en ökning med 7 procentenheter sedan förra mätningen.

Nytt för årets mätning är att vi även har genomfört kontroller utifrån kraven i utstationeringsdirektivet. Samtliga förare som kontrollerades för detta kunde uppvisa en giltig utstationeringsdeklaration och klarade därmed kontrollen utan anmärkningar.

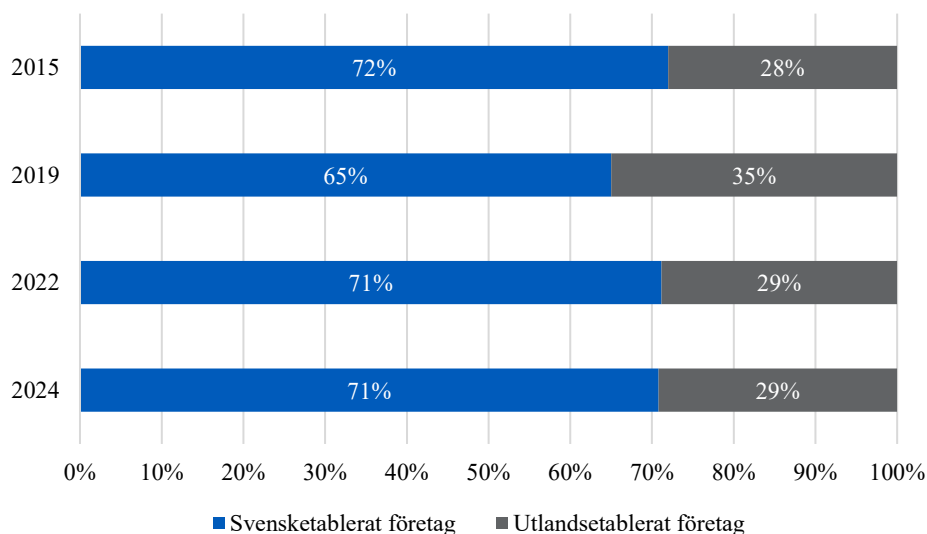
4.2 Kontroll av företag

Vi har även kontrollerat i vilken grad företagen lever upp till de krav som ställs på dem. Resultaten visar att företagen möter dessa krav i mycket hög grad. I enbart 3 procent av kontrollerna uppmärksammades brister kopplade till företagets ansvar.

4.2.1 Oförändrad andel svenska företag

71 procent av förarna var anställda av företag som var etablerade i Sverige. Denna andel är oförändrad sedan 2022 års mätning. Däremot har den ökat med 6 procentenheter sedan 2019 och minskat med 1 procentenhet sedan 2015. I Transportstyrelsens regeringsuppdrag om att följa upp och utvärdera mobilitetspaketets införande i Sverige konstateras att den nationella begränsningen av kombinerade transporter har medfört att vissa utländska företag valt att etablera sig i Sverige.³ Detta kan delvis fungera som en förklaring till att andelen svenska företag ökat sedan 2019. Andelen svenska företag är dock alltjämt lägre än i 2015 års mätning, vilket gör att det inte går att dra några säkra slutsatser kring detta utifrån resultaten i denna mätning.

³ Transportstyrelsen (2024). Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. TSG 2022-2879.

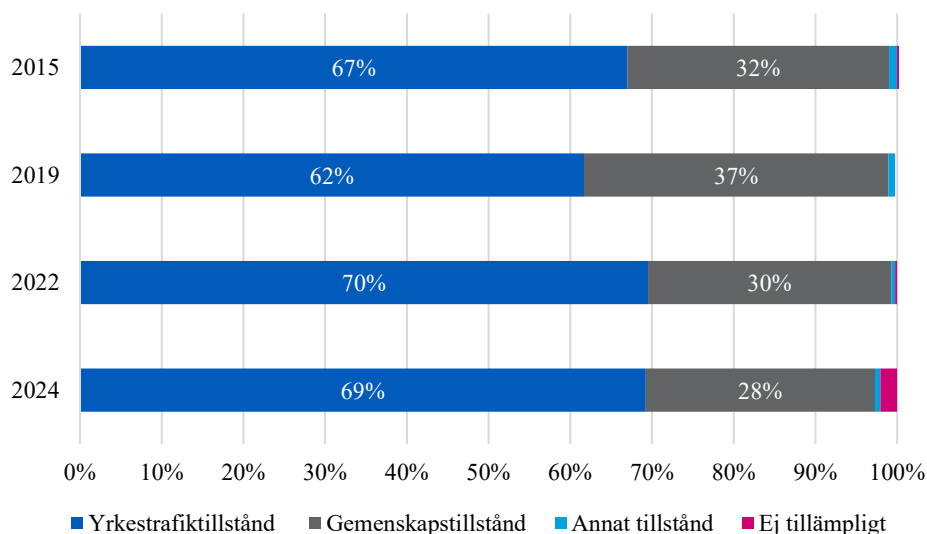


Figur 3: Andel företag etablerade i Sverige respektive i utlandet.

Bland förare med utlandsetablerade arbetsgivare körde 31 procent för företag som var etablerade i Polen, 16 procent i Litauen och 9 procent i Finland. Andelen utlandsetablerade företag varierar beroende på i vilken region kontrollerna utfördes. Störst andel återfanns i Skåne där 50 procent av förarna körde för utlandsetablerade företag. I Dalarna, där den lägsta andelen noterades, uppgick motsvarande andel till 18 procent.

4.2.2 Alla företag hade nödvändiga tillstånd

69 procent av transportererna var inrikestransporter och 29 procent olika typer av internationella transporter. Beroende på vilken typ av transport som utförs kan olika typer av tillstånd behövas. I denna mätning krävdes yrkestrafiktillstånd vid 69 procent av transportererna, gemenskapstillstånd vid 28 procent och CEMT-tillstånd vid 1 procent. Därutöver var 2 procent undantagna krav på tillstånd



Figur 4: Fördelning olika typer av tillstånd.

Variationerna över tid är relativt små och speglar i stort fördelningen mellan svensk- och utlandsetablerade företag. Jämfört med 2022 har andelen med yrkestrafiktillstånd minskat med 1 procentenhet. Denna andel har dock ökat med 7 procentenheter sedan 2019 och med 2 procentenheter sedan 2015. Andelen gemenskapstillstånd har minskat med 2 procentenheter sedan förra mätningen och är den lägsta som hittills har uppmäts i dessa mätningar.

Gemensamt för de tidigare mätningarna är att alla förare har kunnat uppvisa nödvändiga tillstånd för den aktuella transporten och därmed att regelefterlevnaden varit fullständig i detta avseende. Detta har inte förändrats till årets mätning. Yrkestrafiktillstånd fanns när det behövdes, gemenskapstillstånd när det behövdes och andra typer av tillstånd när det behövdes. Regelefterlevnaden fortsätter således att vara fullständig.

4.2.3 Företagen lever upp till sitt ansvar om kör- och vilotider

En stor majoritet av företagen uppfyller sitt ansvar kopplat till reglerna om kör- och vilotider. I knappt 1 procent av kontrollerna kunde brister konstateras. Här handlar det bland annat om att föraren saknat förarkort eller att föraren använt en annans förars förarkort. I samtliga fall resulterade detta i att företaget blev tilldelade sanktionsavgifter. Jämfört med 2022 har andelen kontroller som lett till sanktionsavgifter minskat med 2 procentenheter.

Vidare kan vi konstatera att merparten av företagen lever upp till kraven i färdskrivarförordningen. I drygt 1 procent av kontrollerna kunde brister konstateras, och då bland annat på grund av att färdskrivaren inte var

besiktigad. Även i de tidigare mätningarna har enbart enstaka regelöverträdelser upptäckts.

Det ska dock sägas att polisen, inom ramen för mätningen, har begränsade möjligheter att fullt ut kontrollera att företagen lever upp till alla delar av såväl kör- och vilotidsreglerna som färdskrivarförordningen. Detta är viktigt att ha med sig eftersom det sannolikt medför en viss överskattning av den faktiska regelefterlevnaden.

Företag med yrkestrafiktillstånd ska därtill se till fordonen är anmälda på respektive företags yrkestrafiktillstånd. Resultaten visar att detta har gjorts i hög grad. I enbart två kontroller kunde det konstateras att fordonet inte var anmält på yrkestrafiktillstånd, varav en ledde till ordningsbot och en till anmälan.

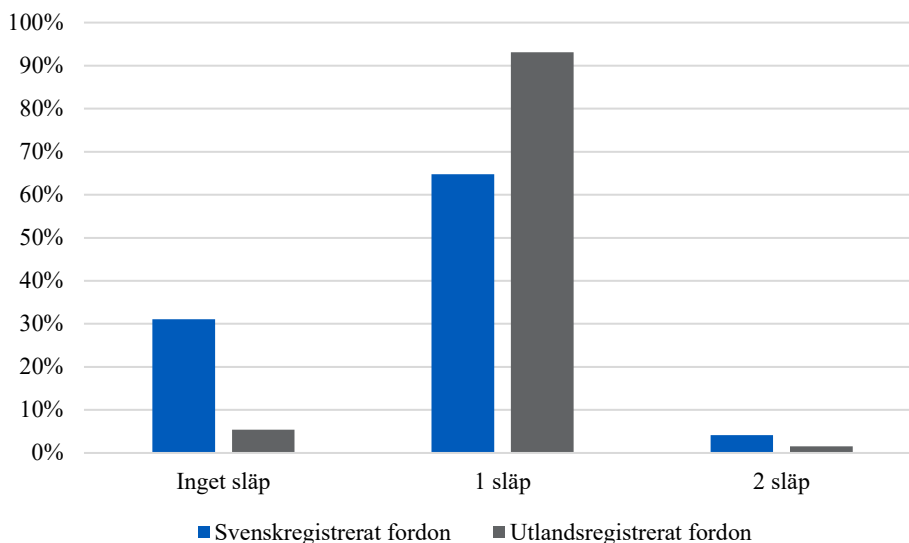
Därtill har vi kontrollerat företagen utifrån deras ansvar kopplat till reglerna om veckovila i hytt och återvändandekrav. Dessa kontroller är nya för årets mätning. Därför är det också glädjande att ingen av kontrollerna resulterade i anmärkningar och att det därmed inte heller tycks vara några större problem för företagen att leva upp till dessa krav. Här är det dock viktigt att poängtera att det är svårt att mäta regelefterlevnaden av dessa regler, eftersom korrekta skattningar är beroende av att förarna svarar sanningsenligt på polisens frågor och erkänner om de har gjort sig skyldiga till en regelöverträdelse. I undersökningen om lastbilsförarens sociala villkor framgår bland annat att det i relativt stor utsträckning förekommer att förare tar sin normala veckovila i hytten, vilket pekar på att regelefterlevnaden sannolikt inte är fullt så hög som tillståndsmätningens resultat ger sken av.

4.3 Kontroll av fordon

Slutligen har de krav som ställs på fordonet kontrollerats. Dessa kontroller rör bland annat teknisk beskaffenhet, lastsäkring och förekomsten av tidigare förelägganden. Totalt klarade 52 procent av fordonen alla delar av dessa kontroller utan anmärkningar.

Som en del av kontrollerna fick polisen ange om lastbilen har släp och i sådana fall hur många släp. Följande fordonskombinationer noterades:

- fordon utan släp i 24 procent av fallen,
- fordon med ett släp i 73 procent av fallen och
- fordon med två släp i 3 procent av fallen.



Figur 5: Fördelning av olika fordonskombinationer.

Totalt var 71 procent av de kontrollerade fordonen registrerade i Sverige, vilket är en liknande andel som i den föregående mätningen. Samtidigt är det en högre andel än 2019 och en något lägre andel än 2015. I Transportstyrelsens uppföljning av mobilitetspaketet konstateras att begränsningen av kombinerade transporter för utlandsregistrerade företag lett till att fler valt att registrera sina fordon i Sverige. Utifrån denna mätning är det dock svårt att dra några säkra slutsatser om detta.

De svenska lastbilarna kördes i större utsträckning utan släp än de utländska. Bland svenska lastbilar uppgick denna andel till 31 procent medan motsvarande bland utländska lastbilar enbart var 5 procent. Vidare kördes 65 procent av de svenska lastbilarna med ett släp och 4 procent med två släp. Bland de utländska lastbilarna hade 93 procent ett släp och 2 procent två släp. Jämfört med mätningen 2022 har andelen lastbilar utan släp ökat med 3 procentenheter. Skillnaden mellan svenska och utländska lastbilar är delvis naturlig, bland annat till följd av att fördelningen mellan olika typer av transporter skiljer sig åt mellan grupperna.

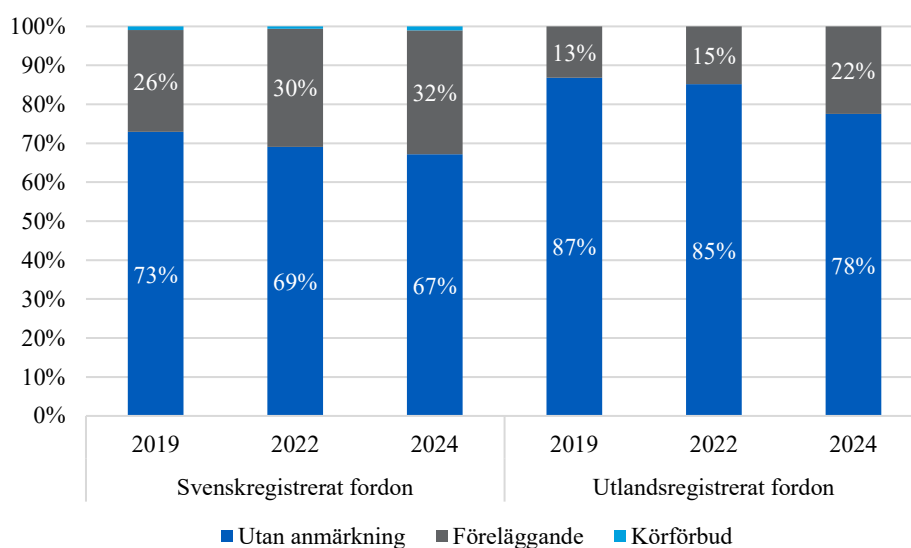
Vidare kan det noteras att ingen av kontrollerna som gjordes avseende längden på fordonskombinationen resulterade i någon anmärkning.

4.3.1 Färre fordon är i tillräckligt gott tekniskt skick

I 70 procent av kontrollerna upptäcktes inga brister kopplade till lastbilarnas tekniska beskaffenhet. 30 procent av kontrollerna resulterade således i anmärkningar, varav 21 procent i förelägganden om att avhjälpa enkla brister och 8 procent i förelägganden om kontrollbesiktning. Vidare är det ovanligt att lastbilarna är i så pass dåligt skick att de efter genomförd

kontroll fått körförbud. Detta skedde vid tre kontroller, vilket avrundat uppåt utgör 1 procent av urvalet. Över tid är dock trenden negativ. Jämfört med förra mätningen har andelen lastbilar som brister sett till sin tekniska beskaffenhet ökat med 4 procentenheter och jämfört med mätningen som gjordes dessförinnan med 8 procentenheter. Den negativa utvecklingen drivs främst av en ökad förekomst av förelägganden om att avhjälpa enklare brister.

Det finns vissa skillnader mellan svenska och utländska lastbilar som är värda att nämna.

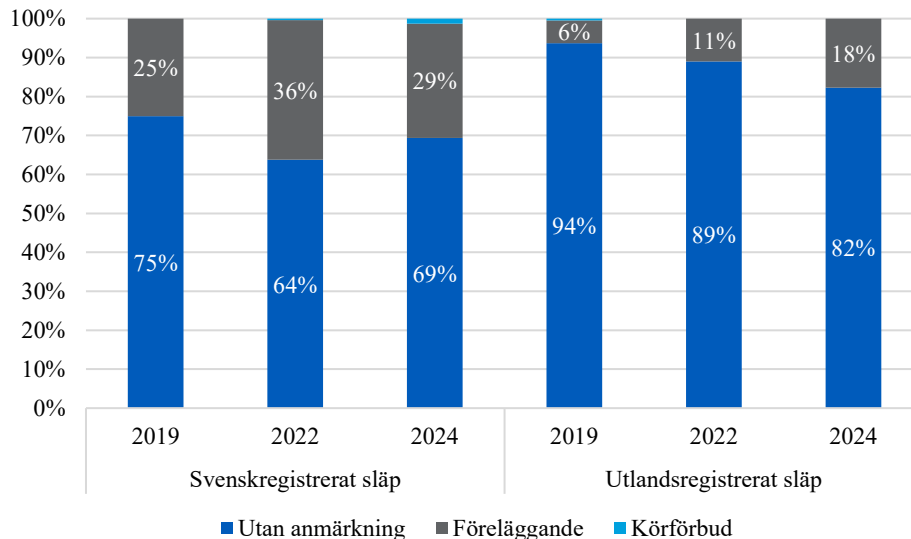


Figur 6: Andel fordon utan anmärkning, med föreläggande och körförbud, svensk- respektive utlandsregistrerade fordon.

Av figur 6 framgår att utländska lastbilar möter kraven på teknisk beskaffenhet i större utsträckning än svenska. I årets mätning klarade 78 procent av de utländska lastbilarna kontrollerna utan anmärkning, vilket kan jämföras med 67 procent av de svenska lastbilarna. Detta är dock inget unikt för denna mätning utan liknande resultat har synts såväl i de föregående godsmätningarna som i bussmätningarna. Detta kan sannolikt delvis kopplas till att lastbilar som används i internationell trafik i genomsnitt tenderar att vara något nyare än de som används i nationell trafik. Utvecklingen över tid går dock åt fel håll och i bägge grupperna är regelefterlevnaden den lägsta som hittills har uppmätts.

Släpen uppvisar brister i liknande utsträckning som lastbilarna. Totalt var 74 procent av släpen utan anmärknings. Detta är i paritet med 2022 års mätning, men 9 procentenheter lägre än i den som gjordes dessförinnan. 25 procent av kontrollerna resulterade i förelägganden, varav de allra flesta om

att avhjälpa enkla brister. I ett fåtal fall bedömdes dock skicket på släpen vara så pass dåligt att de fick körförbud.



Figur 7: Andel släp utan anmärkning, med föreläggande och med körförbud, svensk- respektive utlandsregistrerade släp.

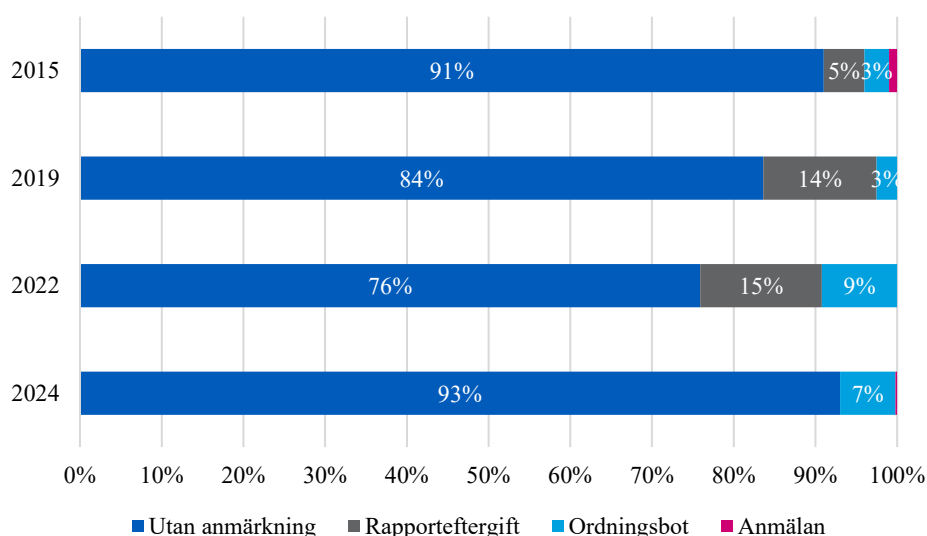
Även vad gäller släpen finns tydliga skillnader beroende på var det är registrerat. 69 procent av de svenska släpen klarade kontrollerna utan anmärkning medan motsvarande bland de utländska uppgick till 82 procent. Rimligen är även detta en följd av att fordon i internationell trafik i genomsnitt är något nyare än de i nationell trafik. Jämfört med mätningen 2022 har dock skillnaderna mellan grupperna minskat. Samtidigt som regelefterlevnaden förbättrats med 5 procentenheter bland svenska släp har den försämrats med 7 procentenheter bland utländska.

I mätningen har även skicket på såväl lastbilarnas som släpens däck kontrollerats. Om kontrollerna skedde på vinterväglag kontrollerades även att hjulen hade vinterdäck och tillräckligt mönsterdjup. Totalt råde vinterväglag vid drygt en femtedel av kontrollerna, varav den absoluta merparten genomfördes i Norrbotten och Dalarna. Det går dock inte att se några större skillnader i regelefterlevnad beroende på om vinterväglag råde vid kontrollerna utan oavsett vägunderlag var majoriteten av alla lastbilar och släp är utrustade med däck som mötte lagstiftningens krav. Totalt klarade strax över 99 procent av lastbilarna och 98 procent av släpen däckkontrollerna utan anmärkning.

4.3.2 Fler fordon framförs inom hastighetsgränsen

Utöver att lastbil, släp och däck är i tillräckligt gott tekniskt skick är det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv även viktigt att fordonen framförs inom

hastighetsbegränsningarna. Tunga fordon får inte framföras i högre hastigheter än 90 km/tim. Om lastbilen körs med släp är hastigheten begränsad till 80 km/tim. I denna mätning mäter vi hastigheten genom en avläsning av lastbilarnas färdskrivare. Eftersom detta tillvägagångssätt är förknippat med vissa osäkerheter görs ett säkerhetsavdrag på 6 km/tim vid kontroll för att vara säkra på att en fortkörning faktiskt ägt rum. Detta innebär att andelen kontroller utan anmärkning inte kan likställas med andelen fordon som hållit tillåten hastighet.

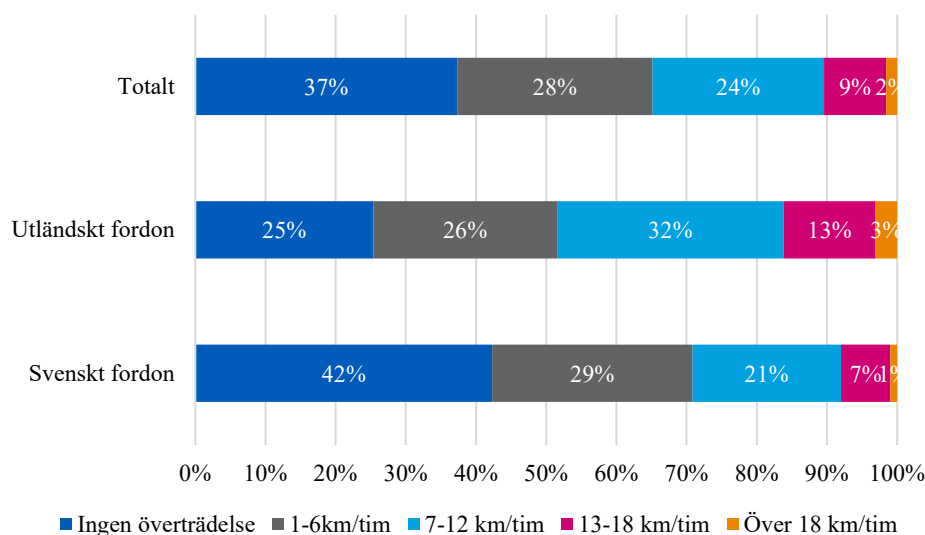


Figur 8: Andel fordon utan respektive med anmärkning gällande hastighet.

93 procent av fordonen klarade kontrollerna utan anmärkningar, 7 procent fick ordningsbot och en kontroll resulterade i en anmälan. Detta är en klar förbättring jämfört med förra mätningen och den högsta hastighetsefterlevnaden vi hittills har uppmätt. Det ska dock tilläggas fortkörningarna enbart har kunnat resultera i ordningsbot eller anmälan. I de tidigare mätningarna har även rapporteftergift varit en möjlig påföljd. Detta har fått till följd att lindrigare fortkörningar inte har fångats i lika stor utsträckning som tidigare och att jämförbarheten över tid är begränsad. Med det sagt går det fortsatt att se en minskad andel kontroller som lett till ordningsbot och anmälan jämfört med förra mätningen, vilket pekar på att de grövre fortkörningarna har minskat i omfattning sedan dess. Denna andel är dock högre än i mätningarna som gjordes 2019 och 2015. Hastighetsefterlevnaden varierar mellan förare av svenska och utländska fordon. Bland förare av svenska fordon var den 95 procent och bland förare av utländska fordon 88 procent.

För att skapa oss en uppfattning om andelen fordon som framförts inom den tillåtna hastigheten och fördelningen av fortkörningarnas storlek har polisen

fått göra noteringar över samtliga fordons högsta hastighet. I denna sammanställning tillämpas inget säkerhetsavdrag, vilket gör att det inte kan uteslutas att resultaten har påverkats av de osäkerheter som kommer med tillvägagångssättet. Detta gäller särskilt andelen som överskridit tillåten hastighet med upp till 6 km/tim.



Figur 9: Fördelning av fortkörningarnas storlek, svensk- respektive utlandsregistrerade fordon.

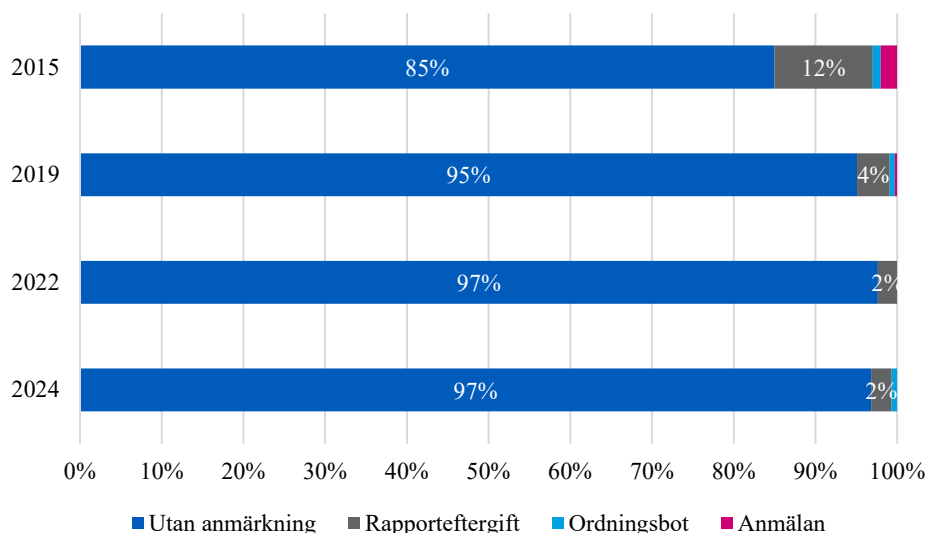
Totalt hade 63 procent av fordonen överskridit den maximalt tillåtna hastigheten vid något tillfälle. 28 procent översteg den med upp till 6 km/tim medan 24 procent med mellan 7 och 12 km/tim. 9 procent översteg den med mer än 12 km/tim och 2 procent med över 18 km/tim. Vissa skillnader uppmärksammas mellan svenska och utländska fordon. 42 procent av de svenska fordonen framfördes inom den tillåtna hastigheten medan motsvarande bland utländska fordon är 25 procent. Dessutom gör sig utländska förare i större utsträckning skyldiga till grövre hastighetsöverträdelser. Bland förare av utländska fordon översteg 16 procent den tillåtna hastigheten med mer än 12 km/tim, att jämföra med 8 procent bland förare av svenska fordon.

Jämfört med mätningen 2022 har andelen fordon utan hastighetsöverträdelser minskat med 16 procentenheter. Samtidigt har andelen med en hastighetsöverträdelse i intervallet 7-12 km/tim ökat med 8 procentenheter och andelen över 12 km/tim med 2 procentenheter.

4.3.3 Få fordon med tidigare förelägganden

Som en del av kontrollerna undersöktes även om fordonen hade ett tidigare föreläggande eller körförbud som ännu inte åtgärdats. Om bristerna som föranlett föreläggandet åtgärdas inom en viss tid får fordonet fortsatt

framföras. Det är dock inte alltid detta görs utan det förekommer att fordon med brister, eller rentav med körförbud, fortsätter att trafikera vägarna även efter att tiden för detta löpt ut. Men som framgår av figur 10 utgör dessa fordon en förhållandevis liten andel.



Figur 10: Andel fordon utan och med anmärkning på grund av tidigare förelägganden.

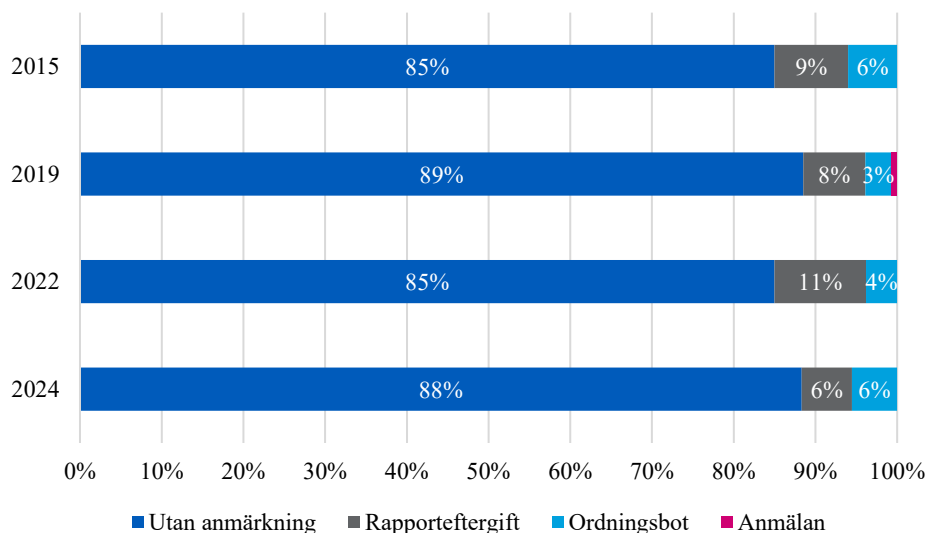
97 procent av fordonen hade inga tidigare förelägganden. Detta är en lika stor andel som i 2022 års mätning och en förbättring med 2 procentenheter jämfört med 2019. Jämfört med mätningen som gjordes 2015 har det skett en förbättring med hela 12 procentenheter. 2 procent av kontrollerna resulterade i rapportteftergifter och knappt 1 procent i ordningsböter. Inga nämnbara skillnader uppmärksammades mellan svenska och utländska fordon.

Vidare hade en stor majoritet av företagen betalat nödvändiga avgifter för fordonen. För 99 procent av de svenska fordonen var fordonsskatten betald. Därutöver hade strax över 99 procent av de svenska företagen betalat vägavgift för fordonen. Företag med utlandsregistrerade fordon ska betala en eurovinjett. Denna var betald för samtliga utländska fordon förutom ett.

4.3.4 9 av 10 fordon möter kraven på lastsäkring

Om fordonen kördes med last kontrollerades att denna var säkrad enligt reglerna om lastsäkring. Om fordonet var lastat med farligt gods gjordes kontroller utifrån denna lagstiftning. Totalt kördes 73 procent av fordonen med last, vilket är en liknande andel som i förra mätningen. Av fordonen med last var 13 procent lastade med farligt gods. Utländska fordon kördes med last i större utsträckning än svenska fordon. Bland utländska fordon

uppgick denna andel till 82 procent, att jämföra med 70 procent bland svenska fordon.



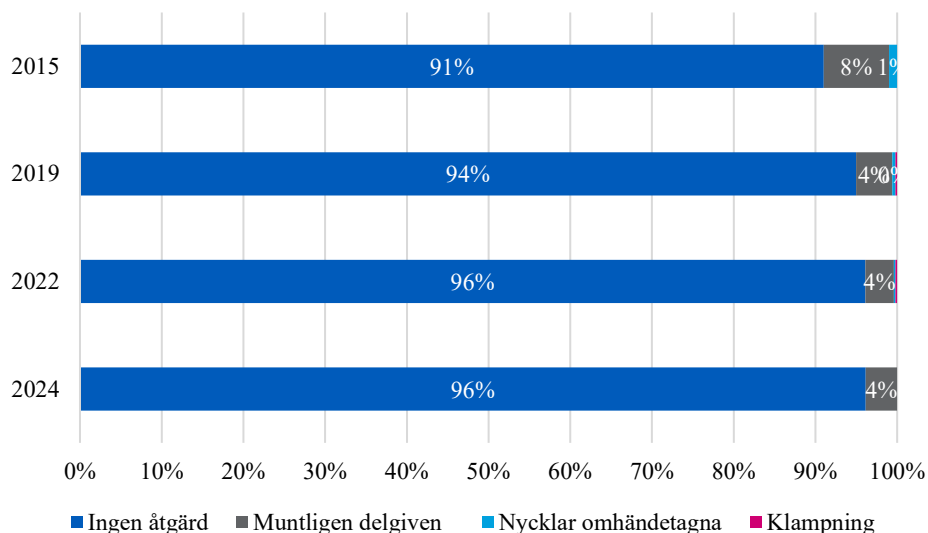
Figur 11: Andel fordon utan respektive med anmärkningar gällande lastsäkring.

88 procent av fordonen med last gick igenom kontrollerna rörande lastsäkring utan anmärkningar. Det är en förbättring med 3 procentenheter sedan 2022 och i linje med 2019 års resultat. 6 procent av kontrollerna resulterade i rapporteftergifter och 6 procent i ordningsböter. Även om regelefterlevnaden har ökat ser vi dock att andelen ordningsböter har gjort detsamma. Jämfört med 2022 har denna andel ökat med 2 procentenheter. Vidare ser vi att utländska fordon möter lastsäkringskraven i något större utsträckning än svenska. Bland dessa klarade 90 procent kontrollerna utan anmärkning medan motsvarande bland svenska fordon var 87 procent. Även bland fordonen som var lastade med farligt gods uppgick regelefterlevnaden till 88 procent. I detta avseende är dock skillnaderna mellan svenska och utländska fordon stora. Bland svenska fordon var 96 procent utan anmärkning medan enbart 73 procent av utländska fordon var det. I 13 procent av kontrollerna av utländska fordon ansågs bristerna dessutom vara av allvarigare karaktär.

Fordonen med last kontrollerades även utifrån viktbestämmelserna. Resultaten visar på en hög regelefterlevnad inom detta område. Totalt klarade strax över 98 procent kontrollerna utan anmärkning. Enbart fem fordon fick anmärkningar, varav två fick rapporteftergift, två ordningsbot och en anmälan. De grövre överträdelserna resulterade även i överlastavgifter för respektive fordon. Även i de föregående mätningarna har regelefterlevnaden legat på nivåer omkring 98 procent.

4.3.5 Ovanligt med hindrande av färd

Om särskilt allvarliga brister upptäcks vid kontrollen kan polisen besluta att fordonet ska hindras från att fortsätta sin färd tills att åtgärder för att komma till rätta med bristerna har vidtagits. Detta kan exempelvis ske genom att muntligt delge föraren om körförbud, att klampa fordonet eller att omhänderta nycklarna till fordonet.



Figur 12: Andel kontroller där fortsatt transport hindrades.

I 4 procent av kontrollerna konstaterades brister som bedömdes vara tillräckligt allvarliga för att det skulle anses motiverat att hindra fordonet från att fortsätta. Här handlade det bland annat om otillräcklig lastsäkring, att föraren saknade nödvändiga behörigheter och att det fanns körförbud kopplat till fordonet sedan tidigare. Inga större skillnader går att uppmärksamma mellan svenska och utländska fordon. Andelen hindrade fordon är densamma som i 2022 års mätning. Däremot är den lägre än i mätningarna för såväl 2019 som 2015.

5 Lastbilsförarens sociala villkor

5.1 Inledning

I samband med tillståndsmätningen har Transportstyrelsen även genomfört en undersökning om lastbilsförarens sociala villkor. Undersökningen genomfördes bland de lastbilsförare som kontrollerades i tillståndsmätningen och syftar till att få ökad kunskap om de arbetsvillkor som råder i branschen.

I undersökningen har förarna fått svara på frågor som på olika sätt relaterar till deras sociala villkor, såsom anställningsvillkor, arbetstider och löner. Bakgrunden till Transportstyrelsens intresse för dessa frågor går delvis att finna i vårt uppdrag om marknadsövervakning där det framgår att vi ska bevaka marknadens konkurrensvillkor. Inom transportbranschen har det under lång tid diskuterats om och i sådana fall i vilken grad skilda sociala villkor i olika medlemsländer påverkar marknadens konkurrensvillkor. Ofta framhålls att dessa skillnader har inneburit svårigheter för svenska företag att konkurrera med utländska företag på lika villkor. Eftersom tillståndsmätningen ger oss ett representativt urval av de förare som trafikerar vägarna ger det oss en möjlighet att införskaffa kunskap i frågan.

Undersökningen om sociala villkor har genomförts vid två tidigare tillfällen, 2019 och 2022. I dessa har det konstaterats att förarnas sociala villkor skiljer sig åt beroende på om arbetsgivaren är etablerad i Sverige eller i ett annat land. I dessa har det bland annat uppmärksammats att förare med utländsk arbetsgivare i genomsnitt har lägre löner, övernattar oftare i lastbilen och återvänder mindre frekvent till sin varaktiga bostad än förare med svensk arbetsgivare. I 2022 års undersökning kunde det dock konstateras att dessa skillnader hade minskat tydligt över tid. Även om det är svårt att fastställa med säkerhet skulle detta delvis kunna följa av de regeländringar som infördes som en del av mobilitetspaketet, se kapitel 2.1.

I tillståndsmätningen kontrollerades totalt 442 lastbilsförare. Av dessa valde 384 förare att delta i undersökningen om sociala villkor, vilket ger en svarsfrekvens på 87 procent. Eftersom samtliga frågor är frivilliga att besvara varierar svarsfrekvensen mellan frågorna. Oftast är det partiella bortfallet inte större än några procent, vilket gör att representativa slutsatser kan dras. För att klargöra om förarnas sociala villkor varierar beroende var arbetsgivaren är etablerad har resultaten genomgående differentierats med hänsyn till om arbetsgivaren är etablerad i Sverige eller utlandet. Av de som deltog i undersökningen uppgav 61 procent att deras arbetsgivare är etablerad i Sverige, 28 procent i annat land än Sverige medan 13 procent inte svarade på frågan. Eftersom urvalet av förare med utländsk arbetsgivare

är mindre än för förare med svenska arbetsgivare bör det beaktas att dessa skattningar är förknippade med något större osäkerheter.

5.2 Bakgrundsfrågor om förarna

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

Av tabell 5 framgår i vilket land förarna har fått sitt pass utfärdat.

Tabell 5: I vilket land har förarnas pass utfärdats.

Pass utfärdat i:	2019	2022	2024
Sverige (%)	58	54	46
Inom EU (%)	33	25	28
Utanför EU (%)	8	14	9
Ej besvarat frågan (%)	1	8	16

46 procent uppger att deras pass har utfärdats i Sverige. Jämfört med 2022 års undersökning har denna andel minskat med 8 procentenheter och jämfört med 2019 års undersökning med 12 procentenheter. 28 procent har fått sitt pass utfärdat i ett annat medlemsland, varav majoriteten i Polen, Rumänien eller Finland. Jämfört med undersökning som gjordes 2022 har denna andel ökat med 2 procentenheter. Slutligen har 9 procent fått sitt pass utfärdat i ett land utanför EU, vilket är en nedgång med 5 procentenheter sedan förra undersökningen. Detta är en av frågorna med störst partiellt bortfall. Totalt valde 16 procent att inte svara på frågan, vilket är en tydlig ökning jämfört med de tidigare undersökningarna och bidrar till att jämförbarheten försämras något. Det är svårt att säga vad det ökade bortfallet beror på, men en tänkbar delförklaring skulle kunna vara att andelen förare utan giltigt pass har ökat i spåren av covid-19-pandemin.

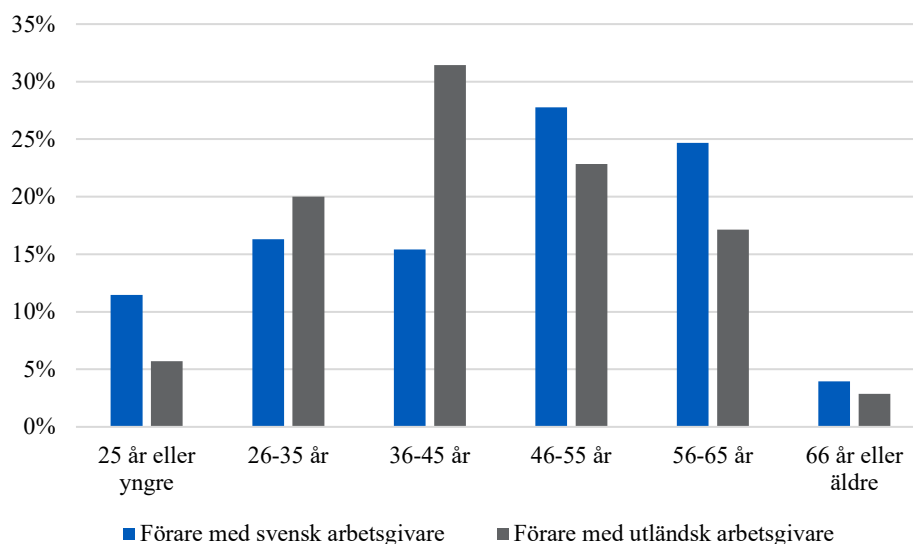
93 procent av förarna i undersökningen är män och 7 procent kvinnor. Även om andelen män fortsatt utgör en klar majoritet har denna andel minskat över tid. Jämfört med undersökningen 2022 har andelen män minskat med 4 procentenheter, vilket innebär att andelen kvinnor under denna period ökat från knappt 3 procent till närmare 7 procent. Trenden är således en ökad andel kvinnor i yrket. Enligt Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnds (TYA) trendindikatorer rörande kompetensbehov var 18 procent av de som anställdes under 2023 kvinnor.⁴ Även siffror från SCB:s Yrkesregister kan visa på en ökad andel kvinnor över tid.⁵ I Skolledarrapporten konstaterar TYA dessutom att andelen kvinnor inskrivna

⁴ Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (2024). Skolledarrapport Transportprogrammet 23/24.

⁵ Statistiska Centralbyrån (2024). Yrkesregistret med yrkesstatistik.

på gymnasieskolans transportutbildning var rekordhögt under läsåret 2023/2024.⁶ Tillsammans pekar detta på att andelen kvinnor i branschen kan komma att öka ytterligare i framtiden. Eftersom urvalet av kvinnor alltså är litet gör vi inga uppdelningar av resultaten utifrån kön.

Fördelningen mellan olika åldersgrupper är relativt jämn. 26 procent av förarna är 35 år eller yngre, 22 procent mellan 36 och 45 år, 26 procent mellan 46 och 55 år och 26 procent är äldre än 55 år. Även om fördelningen är snarlik som i den föregående undersökningen går det att se tendenser till en förskjutning mot de äldre åldersgrupperna. Samtidigt som andelen förare yngre än 35 år har minskat 2 procentenheter har andelen förare äldre än 45 år ökat med 3 procentenheter.



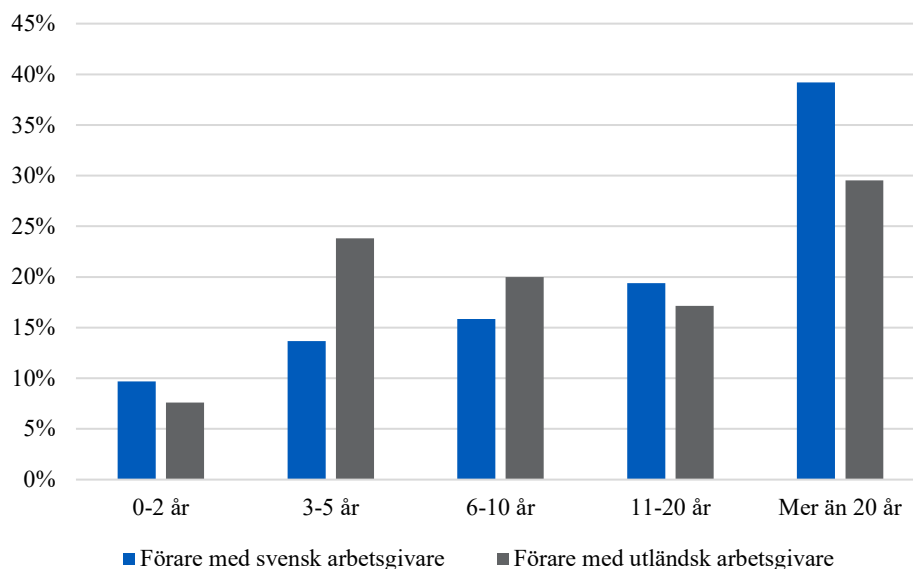
Figur 13: Åldersfördelning bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

I figur 13 redovisas åldersfördelningen uppdelat efter om förarens arbetsgivare är etablerad i Sverige eller i utlandet. Vissa skillnader mellan grupperna kan uppmärksammas. Bland svenska arbetsgivare är det vanligare med såväl yngre som äldre förare. Exempelvis är 11 procent av dessa 25 år eller yngre, medan motsvarande siffra för de med utländsk arbetsgivare är 6 procent. Samtidigt har utländska arbetsgivare en tydligt högre andel förare i åldersgruppen mellan 36 och 45 år.

Överlag har förarna i undersökningen en förhållandevis lång arbetslivserfarenhet. 36 procent har arbetat som lastbilsförare i över 20 år och 57 procent i över 10 år. Andelen med en arbetslivserfarenhet upp till 2 år är samtidigt 9 procent. Jämfört med 2022 års undersökning har andelen

⁶ Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (2024). Trendindikatorer – Åkeri 24/25.

relativt oerfarna förare minskat, vilket kan peka på att företagens nyanställningar minskat de senaste åren.



Figur 13: Arbetslivserfarenhet bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Delas siffrorna upp beroende på arbetsgivarens etableringsland kan vissa skillnader observeras. En högre andel av förarna med utländsk arbetsgivare är relativt nya i yrket. 32 procent av dessa har en arbetslivserfarenhet upp till 5 år. Bland förare med svensk arbetsgivare är motsvarande andel 23 procent. Detta är en stor skillnad jämfört med undersökningen som gjordes 2022, då förhållandet grupperna emellan var det motsatta. Däremot är det fortsatt en högre andel förare med svensk arbetsgivare som enbart har arbetslivserfarenhet upp till 2 år. Vidare har en något högre andel av förarna med svensk arbetsgivare längre erfarenhet av yrket. Bland förare med svensk arbetsgivare har 39 procent över 20 års yrkeserfarenhet medan motsvarande bland förare med utländsk arbetsgivare är 30 procent.

5.3 Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten

Förarna fick även svara på frågor som på olika sätt relaterade till den aktuella transporten, såsom i vilket land arbetsgivaren är etablerad, ersättning för transporten och vilken typ av transport som utförs.

Tabell 6: Land arbetsgivaren för den aktuella transporten är registrerad i.

Arbetsgivarland	2019	2022	2024
Sverige (%)	64	62	61
Annat land i EU (%)	30	26	25
Land utanför EU (%)	4	3	3

Arbetsgivarland	2019	2022	2024
Ej svar (%)	2	9	11

61 procent av förarna har en svensk arbetsgivare. Det är en liknande andel som i undersökningen som gjordes 2022 och en något lägre andel än i den som gjordes dessförinnan. Knappt 20 procent av förarna med svensk arbetsgivare har ett pass som är utfärdat i ett annat land än Sverige, varav merparten i Rumänien eller Polen. Det är en liknande andel som i 2022 års undersökning men en påtagligt större andel än i 2019 års undersökning. 25 procent har en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land inom EU, varav merparten i Polen, och 3 procent i ett land utanför EU. 11 procent valde att inte svara på frågan.

I Transportstyrelsens uppföljning av mobilitetspaketets införande konstateras att begränsningen av kombinerade transporter medfört att vissa företag som tidigare var etablerade i utlandet valt att etablera sig i Sverige.⁷ Detta tycks dock inte ha skett i tillräckligt stor omfattning för att det ska få genomslag i denna undersökning. Det ska också beaktas att det partiella bortfallet är relativt stort och dessutom har ökat över tid, vilket försämrat jämförbarheten med tidigare undersökningar.

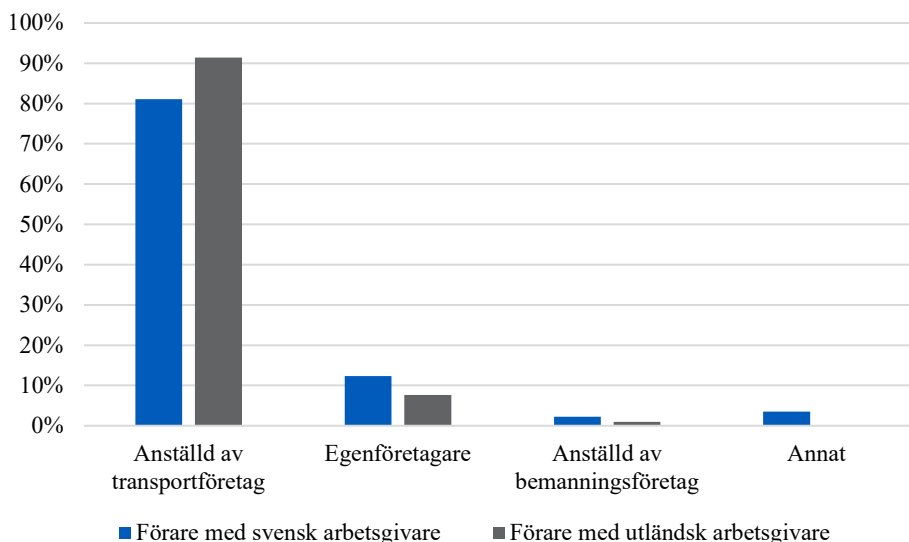
64 procent av förarna, varav den stora majoriteten förare med svensk arbetsgivare, utförde en inrikestransport. 29 procent av förarna, till stor del förare med utländsk arbetsgivare, utförde en internationell transport. Vidare uppgav ett fåtal procent att de utförde en kombi- eller cabotagettransport. Över tid är förändringarna små. Förare med utländsk arbetsgivare utför i mindre utsträckning än tidigare inrikestransporter. Jämfört med 2022 har denna andel minskat med 4 procentenheter. Samtidigt har andelen internationella transporter bland dessa ökat med 8 procentenheter. Förare med svensk arbetsgivare utför i något större utsträckning än förut inrikestransporter. Däremot har denna andel minskat sedan 2019 till förmån för internationella transporter och kombitransporter.

5.3.1 Merparten har anställning hos ett transportföretag

De flesta förarna har anställning hos ett transportföretag. 83 procent tillhör denna kategori. Vidare är 11 procent egenföretagare, 2 procent anställda av bemanningsföretag och 3 procent har en annan anställningsform. Jämfört med undersökningen som gjordes 2022 har andelen förare anställda av transportföretag ökat med 3 procentenheter medan andelen egenföretagare minskat med 4 procentenheter. Den minskade andelen egenföretagare kan vara en följd av att förarbristen gjort det mer attraktivt att ta anställning hos

⁷ Transportstyrelsen (2024). Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. TSG 2022-2879.

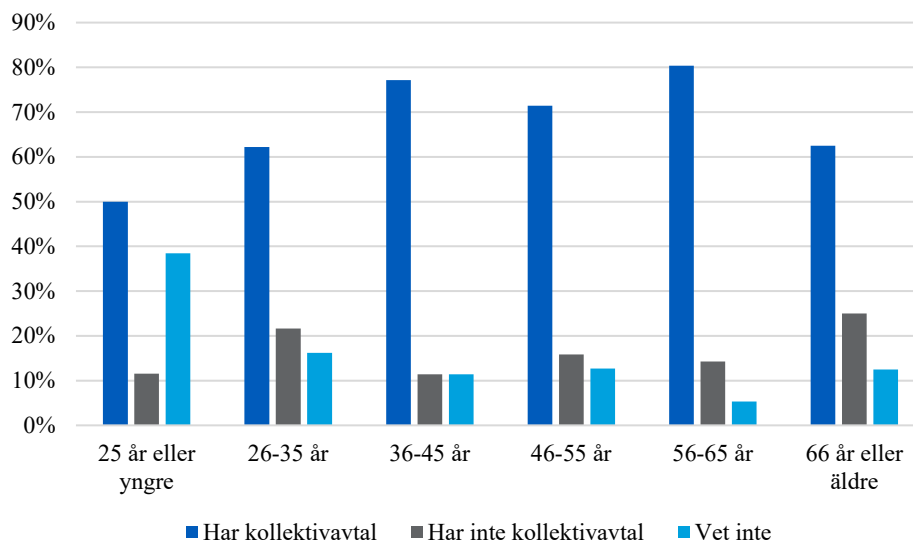
ett transportföretag snarare än att driva det själv. Därtill är det rimligt att tro att den försvagade konjunkturen och det osäkrare marknadsläget gjort det mindre attraktivt att starta eget företag.



Figur 15: Anställningsform bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Det går att se vissa skillnader mellan förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare, varav den tydligaste är att de med utländsk arbetsgivare i större utsträckning har anställning hos ett transportföretag. Bland dessa är 91 procent anställda av ett transportföretag medan motsvarande andel bland de med svensk arbetsgivare är 81 procent. Därutöver är en något större andel av de svenska förarna egenföretagare. När resultaten bryts ner ytterligare framgår att det främst är äldre förare med lång arbetslivserfarenhet som driver eget företag. Bland de med över 20 års arbetslivserfarenhet är 17 procent egenföretagare, att jämföra med urvalet i övrigt där andelen är 8 procent.

Som en del av undersökningen fick förarna svara på en fråga om förekomsten av kollektivavtal. Denna fråga ställdes enbart till förare med svensk arbetsgivare. 70 procent uppgav att de har kollektivavtal, 16 procent att de inte har det och 13 procent att de inte visste om de har det. Svenska förare har kollektivavtal i större utsträckning än utländska förare med svensk arbetsgivare. 73 procent av de svenska förarna har kollektivavtal och 57 procent av de utländska. Jämfört med undersökningen 2022 har andelen svenska förare med kollektivavtal minskat något medan andelen bland utländska förare ökat med 10 procentenheter.

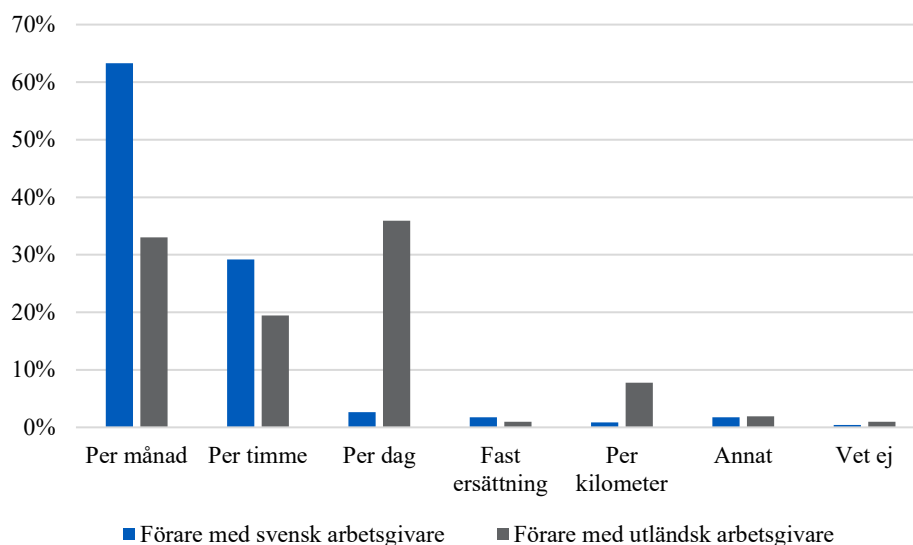


Figur 14: Andel förare med svensk arbetsgivare och kollektivavtal uppdelat efter ålder.

Förekomsten av kollektivavtal varierar främst med avseende på ålder. Bland förare mellan 36 och 65 år uppger 76 procent att de har kollektivavtal medan motsvarande andel bland förare upp till 35 år enbart är 57 procent. Det är dock en inte helt obetydlig andel som uppger att de inte vet om de har kollektivavtal eller inte. Osäkerheten kring detta är störst bland de yngre åldersgrupperna. Bland förare upp till 25 år är 38 procent osäkra på om de har kollektivavtal, medan motsvarande andel bland urvalet i övrigt är 11 procent. Variationen mellan förare i olika åldersgrupper kan således delvis tillskrivas att yngre förare i större utsträckning inte kan svara på frågan.

5.3.2 Fler förare har en fast lön per månad

Vad gäller formen av ersättning är det vanligast med en fast lön per månad. I årets undersökning uppgav 55 procent detta svarsalternativ. Därutöver har 26 procent en fast ersättning per timme, 12 procent en fast ersättning per dag och 3 procent en fast ersättning per transport. Över tid har andelen förare med en fast månadslön ökat. Jämfört med 2022 har andelen ökat med 3 procentenheter och jämfört med 2019 med 7 procentenheter. Denna ökning har främst skett på bekostnad av alternativen fast ersättning per dag eller per kilometer.



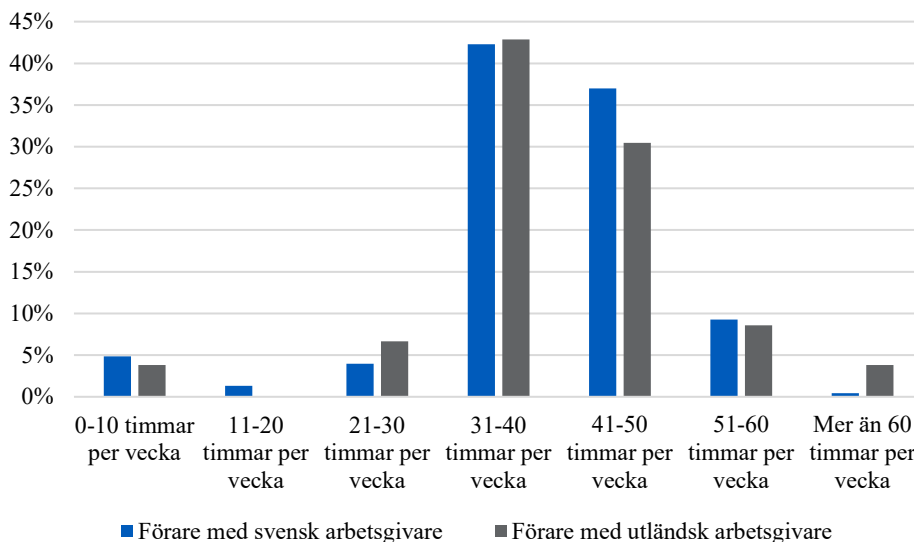
Figur 17: Ersättningsform bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Av figur 17 framgår stora skillnader rörande ersättningsform beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Bland svenska arbetsgivare är fast ersättning per månad respektive fast ersättning per timme de absolut vanligaste alternativen. 63 procent har en fast månadslön och 29 procent en fast timlön. Jämfört med de föregående undersökningarna har andelen med fast månadslön ökat medan andelen med ersättning per timme minskat. Bland förare med utländsk arbetsgivare har däremot enbart 33 procent en fast månadslön och 20 procent en fast timlön. Istället är det vanligaste upplägget att föraren har en fast ersättning per dag. 36 procent av förarna med utländsk arbetsgivare har denna ersättningsform. Motsvarande bland förare med svensk arbetsgivare är enbart 3 procent. Även om denna ersättningsform fortsätter att vara den vanligaste bland förare med utländsk arbetsgivare har den minskat över tid till förmån för alternativet fast lön per månad.

5.4 Lastbilsförares arbetsvillkor och ersättning

I undersökningen har även frågor kring förarnas arbetstider och lön ställts. De flesta arbetar mellan 31 och 40 timmar per vecka. Totalt återfinns 42 procent inom detta intervall. En något mindre andel, 36 procent, återfinns i intervallet mellan 41 och 50 timmar per vecka. Vidare arbetar 11 procent mindre än 31 timmar per vecka och 10 procent mer än 50 timmar per vecka. Fördelningen är snarlik som i de föregående undersökningarna, även om det har skett en mindre ökning av andelen som arbetar mellan 51 och 60 timmar på bekostnad av andelen som arbetar mellan 41 och 50 timmar. Totalt knappt 2 procent, varav de allra flesta förare med utländsk arbetsgivare, uppger att de arbetar över 60 timmar per vecka. Det ska tilläggas att detta

inte är förenligt med vägarbetslagen, som säger att antalet arbetstimmar per vecka inte får överstiga 60 timmar.



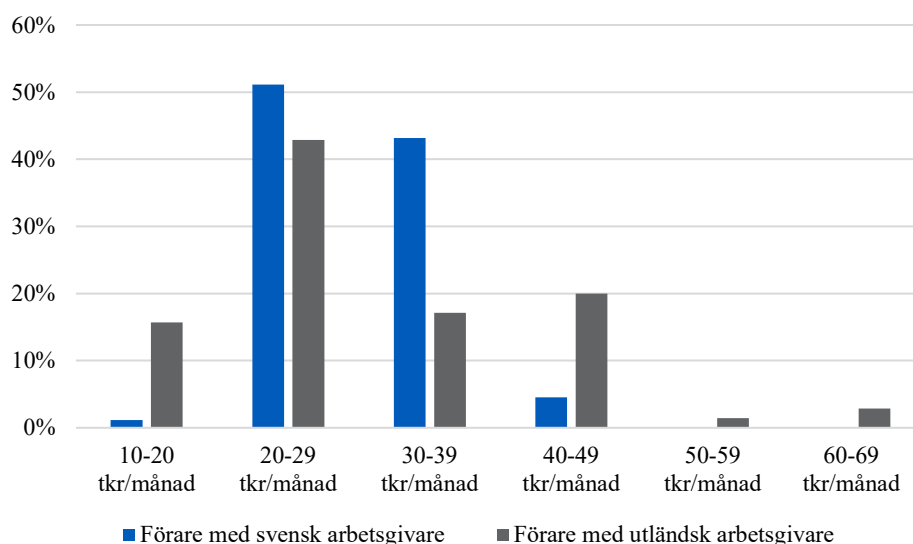
Figur 18: Arbetade timmar per vecka, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Ytterligare några mindre skillnader observeras när resultaten delas upp utifrån arbetsgivarens etableringsland. Förare med svensk arbetsgivare arbetar i något större utsträckning mellan 41 och 50 timmar per vecka. Samtidigt arbetar förare med utländsk arbetsgivare i klart större utsträckning över 60 timmar per vecka. Totalt är det dock bara en liten del som finns i detta intervall, vilket innebär att skillnaderna mätt i procentenheter ändå är relativt små.

5.4.1 Tydlig ökning av utländska förares löner

Förarna fick även svara på en fråga kring hur mycket de tjänar per månad efter skatt exklusive extra ersättning, exempelvis för övernattningskostnader. Det finns olika omständigheter att beakta när resultaten från denna fråga ska tolkas. Dels finns det olika praktiska utmaningar med att ställa frågor kring lön till en grupp med olika nationaliteter, arbetsgivare i olika länder, olika anställningsformer och som är föremål för olika skattesatser. Därutöver kan frågan av vissa upplevas som känslig att svara på. Detta har sannolikt varit bidragande till frågans stora partiella bortfall. Totalt valde 24 procent att inte svara på frågan, vilket gör den till frågan med störst bortfall. Det stora bortfallet innebär att resultaten baseras på färre observationer och därmed att osäkerheterna i skattningarna är större. Efter att ha kontrollerat för rimligheten i de angivna lönerna har svar som förefallit osannolikt låga eller höga exkluderats, vilket ytterligare har minskat antalet observationer.

Majoriteten har en månadslön i intervallen mellan 20 000 och 29 000 respektive 30 000 och 39 000 kronor per månad. Tillsammans fångar dessa intervall 85 procent av förarna. Vidare har 5 procent en lön mellan 10 000 och 20 000 kronor per månad och 10 procent en lön mellan 40 000 och 70 000 kronor per månad. Medianlönen för urvalet i sin helhet är drygt 29 000 kronor per månad.



Figur 19: Månadslön efter skatt, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Som framgår av figur 19 förekommer en del skillnader beroende på om arbetsgivaren är etablerad i Sverige eller i utlandet. Bland förare med svensk arbetsgivare finns det en tydlig koncentration till intervallen mellan 20 000 och 29 000 kronor respektive mellan 30 000 och 39 000 kronor. 94 procent av förarna återfinns inom dessa intervall. Detta kan jämföras med förare med utländsk arbetsgivare där motsvarande andel är 60 procent. Samtidigt syns en större spridning mellan intervallen bland förare med utländsk arbetsgivare. 16 procent har en lön upp till 20 000 kronor och 24 procent en lön över 40 000 kronor. Dessa intervall samlade tillsammans enbart 6 procent av de förarna med svensk arbetsgivare. Bland förare i de lägre löneintervallen är det vanligare att arbetsgivaren är etablerade i något av de östeuropeiska länderna och bland de med högre löner är arbetsgivare etablerade i övriga Västeuropa överrepresenterade.

Trots att förare med utländsk arbetsgivare i större utsträckning förekommer i de övre löneintervallen är medianlönen högre bland förare med svensk arbetsgivare. Bland förare med svensk arbetsgivare uppgick denna till 29 700 kronor och bland de med utländsk arbetsgivare till 26 900 kronor. Skillnaderna i lön varierar bland annat beroende på arbetade timmar per vecka. De som arbetar mellan 31 och 40 timmar per vecka och har en

svensk arbetsgivare har en medianlön på 29 000 kronor per månad medan motsvarande bland de med utländsk arbetsgivare är 24 500 kronor per månad. Bland de som arbetar mellan 41 och 50 timmar per vecka är medianlönen i stort sett densamma i båda grupperna. Således ger resultaten indikationer att lönerna skiljer sig åt mellan förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare och att dessa skillnader är särskilt stora bland de som arbetar mellan 31 och 40 timmar per vecka.

Undersökningen ger även indikationer om att lönerna ökat över tid, och att de har ökat särskilt mycket bland förare med utländsk arbetsgivare.

Tabell 7: Medianlön i kronor, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

	2019	2022	2024
Förare med svensk arbetsgivare	24 000	28 000	29 700
Förare med utländsk arbetsgivare	19 200	23 000	26 900

Jämfört med 2022 har medianlönen bland förare med svensk arbetsgivare ökat med 6 procent och bland förare med utländsk arbetsgivare med 17 procent. Detta innebär en fortsättning på den utveckling som gick att uppmärksamma i den föregående undersökningen då medianlönen bland förare med utländsk arbetsgivare ökade kraftigt och i högre grad än bland förare med svensk arbetsgivare. Medianlönen fortsätter således att vara högre bland förare med svensk arbetsgivare, även om skillnaden minskat allteftersom. 2019 var medianlönen bland förare med svensk arbetsgivare cirka 25 procent högre än bland de med utländsk arbetsgivare. 2024 har denna skillnad minskat till 10 procent. Det ska tilläggas att variationerna är förhållandevis stora även inom gruppen förare med utländsk arbetsgivare. Löneskillnaderna är något större när snittlönen för svenska förare ställs i relation till motsvarande för förare med arbetsgivare i Östeuropa och något mindre när den jämförs med förare vars arbetsgivare är etablerad i Västeuropa.

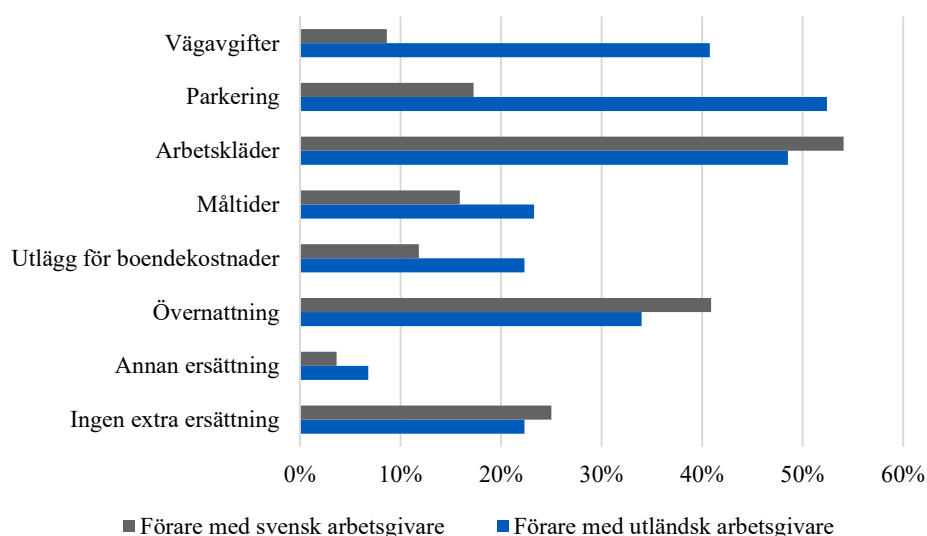
Det är svårt att med säkerhet säga vad den tydliga löneökningen bland förare med utländsk arbetsgivare beror på. En förklaring skulle delvis kunna vara de stora osäkerheterna som frågan är förknippad med. Andra bidragande förklaringar skulle kunna vara att bristen på förare runt om i Europa har lett till att lönerna drivits upp och de ändringar som genomförts som en del av införandet utstationeringsdirektivet.

De nya bestämmelserna om utstationering innebär att förare som är utstationerade i Sverige har rätt till likvärdiga löner som svenska förare, under förutsättningen att den utländska arbetsgivaren har tecknat kollektivavtal i Sverige. För att följa upp i vilken utsträckning detta förekommer fick förarna med utländsk arbetsgivare besvara en fråga om

vilken lön de får när de utför cabotagetransporter. Av dessa uppger 4 procent att de har en högre lön när de utför cabotagetransporter, 74 procent att de inte har en högre lön och 22 procent att de inte visste att de kan vara berättigade till en annan lön vid denna typ av transport. Samtliga som uppgav att de får högre lön vid cabotagetransporter hade en arbetsgivare som var etablerade i Östeuropa. Det är således en liten andel som uppger att de får högre lön när de är utstationerade. Vad det beror på är svårt att säga utifrån resultaten i denna undersökning. Enligt Transportarbetareförbundet har inga kollektivavtal tecknats med utländska transportföretag under 2023 eller början av 2024. Svaren på denna kan därför indikera dessa förare redan har en lön som är likvärdig med eller högre än den svenska lönenivån. De kan också indikera att utländska företag inte har fullgod kännedom om den svenska arbetsmarknadsmodellen och därför inte har kunskap om att det krävs ett kollektivavtal för att vara bunden av svenska löner.

Vidare har 75 procent av förarna någon annan form av ersättning utöver sin lön. Detta är en liknande andel som i de föregående undersökningarna. Även om skillnaderna mellan grupperna är små har en något större andel av förarna med svensk arbetsgivare ytterligare ersättning utöver sin lön. Bland förare med utländsk arbetsgivare går det att se en tydlig nedgång i denna andel jämfört med undersökningen för 2022, från 87 till 72 procent.

Det finns däremot stora skillnader mellan grupperna rörande vad denna ersättning avser, vilket framgår av figur 20.



Figur 20: Ersättning utöver lön, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

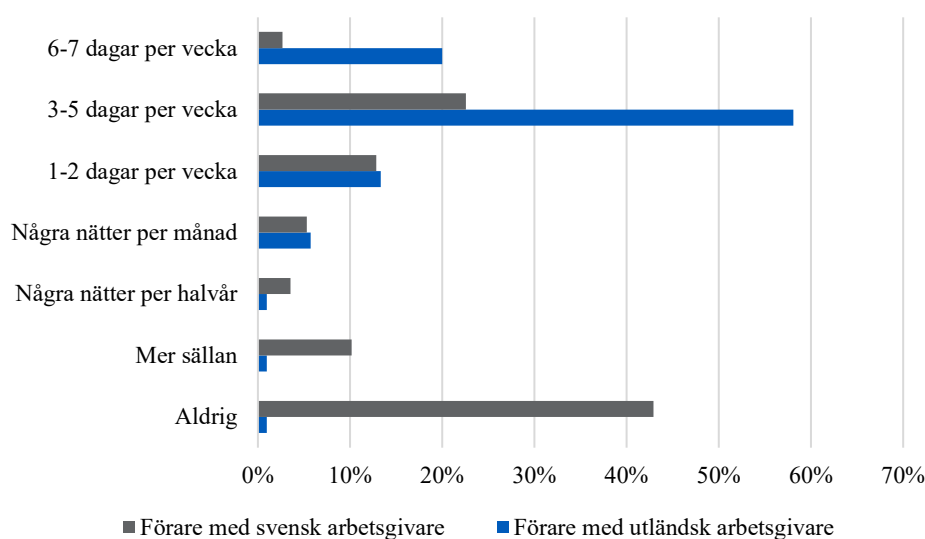
Medan förare med utländsk arbetsgivare i större utsträckning får ersättning för vägavgifter, parkering, måltider och utlägg för boendekostnader i

samband med övernattningsfår förare med svensk arbetsgivare i något större utsträckning ersättning för arbetskläder och övernattnings.

5.4.2 Färre förare övernattar långa perioder i fordonet

Det är vanligt förekommande att förare behöver övernatta i lastbilen under sina körningar. Totalt uppgav 69 procent att de övernattar i lastbilen. 53 procent uppgav att de övernattar i lastbilen minst en gång per vecka, och därmed gör det med en viss regelbundenhet, 40 procent minst 3 gånger per vecka och 7 procent minst 6 gånger per vecka. Jämfört med 2022 års undersökning har andelen förare som övernattar i lastbilen ökat med 3 procentenheter. Allra störst är ökningen av de som övernattar i lastbilen minst 6 gånger per vecka. Med det sagt är det fortsatt en lägre andel som övernattar längre perioder i lastbilen än 2019.

Som framgår av figur 21 är skillnaderna stora mellan förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare. Dessa skillnader är delvis naturliga och följer av att möjligheterna att kunna övernatta i hemmet ser olika ut vid nationella och internationella transporter.



Figur 21: Hur ofta förare övernattar i lastbilen, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

En majoritet av förarna med utländsk arbetsgivare uppger att de övernattar i lastbilen regelbundet. 91 procent gör det minst 1 gång per vecka, 78 procent minst 3 gånger per vecka och 20 procent minst 6 gånger per vecka. Samtidigt är det enbart 1 procent som aldrig övernattar i lastbilen och 8 procent som övernattar i lastbilen några nätter per månad eller mer sällan. Jämfört med förra undersökningen är de mest anmärkningsvärda skillnaderna att andelen som aldrig övernattar i lastbilen har minskat med 3

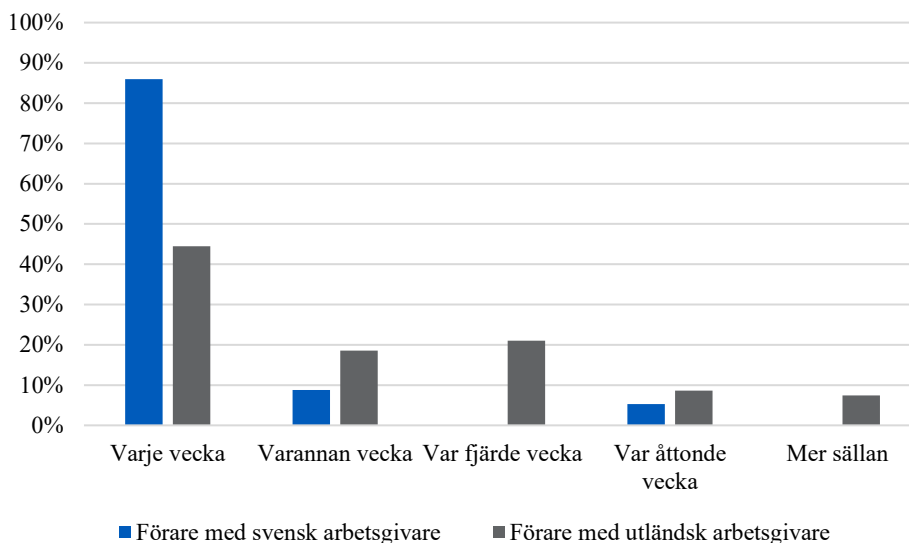
procentenheter och att andelen som övernattar i lastbilen minst 6 gånger per vecka har ökat med 7 procentenheter. Trots denna kraftiga ökning är det fortsatt en lägre andel som övernattar längre perioder i fordonet än 2019, då motsvarande uppgick till 26 procent. Utvecklingen över tid kan delvis ha med mobilitetspaketets införande att göra, som bland annat innebär ett förbud mot att ta den normala veckovilan i lastbilen. I Transportstyrelsens uppföljning av mobilitetspaketet konstateras dock att det, förbudet till trots, fortfarande tycks vara vanligt att utländska förare tar sin veckovila i fordonet.

Förare med svensk arbetsgivare övernattar i lastbilen i betydligt mindre utsträckning. 43 procent uppger att de aldrig övernattar i lastbilen. Även om detta fortsatt är det absolut vanligaste svarsalternativet har denna andel minskat med 4 procentenheter sedan förra undersökningen. 38 procent övernattar i lastbilen med viss regelbundenhet, det vill säga minst 1 gång per vecka. Denna andel har ökat med 5 procentenheter sedan 2022. 26 procent övernattar i lastbilen minst 3 gånger per vecka och 3 procent minst 6 gånger per vecka.

5.4.3 Fler förare återvänder regelbundet

De som uppgav att de övernattade i lastbilen minst 3 gånger per vecka gavs möjlighet att svara på en fråga kring hur ofta de återvänder hem till sin varaktiga bostad eller arbetsgivarens arbetsställe. Sedan sommaren 2020, när reglerna om kör- och vilotider reviderades, ska förarna ges möjlighet av sin arbetsgivare att återvända hem, eller till den plats där företaget är beläget, minst en gång var fjärde vecka.

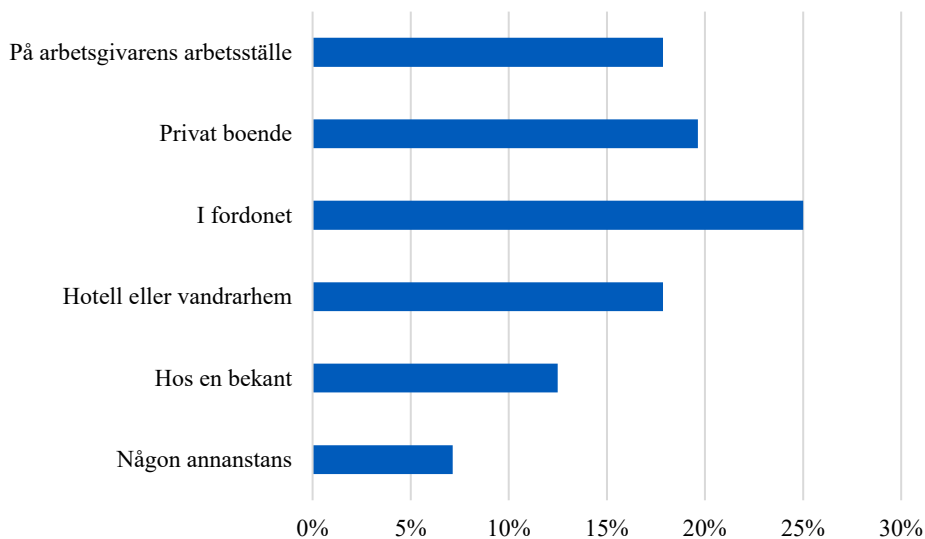
Av de som övernattade i lastbilen minst 3 gånger per vecka uppgav 62 procent att de återvänder hem varje vecka, 15 procent varannan vecka och 12 procent var fjärde vecka medan 12 procent återvände hem mer sällan än så. Det är således mer än 10 procent av förarna som återvänder hem mer sällan än vad de ska ges möjlighet att göra. I den tidigare nämnda uppföljningen av mobilitetspaketet görs bedömningen att utländska förare återvänder i något högre grad än före implementeringen av mobilitetspaketet men att det fortsatt är vanligt med förare som spenderar längre perioder ute på vägarna.



Figur 22: Hur ofta förare återvänder till sin bostad, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Bland förare med svensk arbetsgivare uppgav 87 procent att de återvänder varje vecka, 9 procent varannan vecka och 5 procent var åttonde vecka. Bland förare med utländsk arbetsgivare uppgav 44 procent att de återvänder hem varje vecka, 19 procent varannan vecka och 21 procent var fjärde vecka.

De som angav att de återvänder hem mer sällan än varje vecka ställdes en följdfråga om var de tar sin normala veckovila. Som redan nämnts får den normala veckovilan inte längre tas i lastbilen. Om den normala veckovilan tas på en annan plats än i hemmet är arbetsgivaren skyldig att erbjuda ett boende med lämpliga sovmöjligheter.



Figur 23: Plats där föraren tar sin normala veckovila.

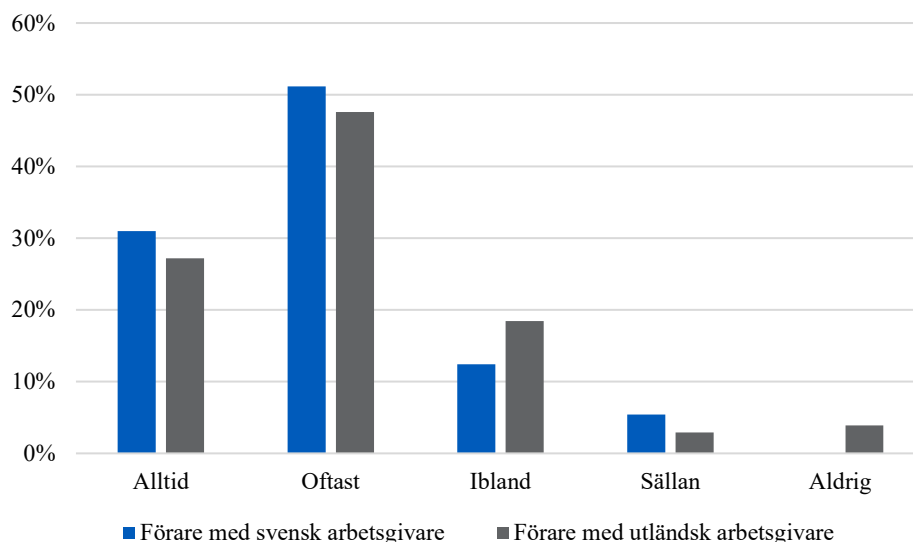
75 procent av dessa förare tar sin normala veckovila på en annan plats än i fordonet. 20 procent ordnar ett privat boende, 18 procent tar den på arbetsgivarens arbetsställe och 18 procent på ett hotell eller ett vandrarhem. Det är även relativt vanligt att den normala veckovilan tas hos en bekant, 13 procent uppgav detta svarsalternativ. Det enskilt vanligaste alternativet, som uppgavs av 25 procent, är dock att förarna i dessa fall tar sin veckovila i fordonet. Det ska beaktas att resultaten kan ha påverkats av att det inte är tillåtet att ta sin normala veckovila i fordonet och den faktiska andelen därmed riskerar att underskattas. Trots att en betydande andel tar sin normala veckovila i fordonet blev inget företag tilldelade sanktionsavgifter under polisens vägkontroller, vilket visar på svårigheten att kontrollera denna bestämmelse.

De som sedan uppgav att de återvände hem var åttonde vecka eller mer sällan fick besvara ytterligare en följdfråga kring varför de återvänder så pass sällan. 50 procent av dessa uppgav att det var på grund av de vill stanna kvar, 38 procent att de stannade på grund av ekonomiska skäl och 12 procent på grund av en annan anledning. Eftersom enbart 5 procent av förarna fick möjlighet att svara på denna fråga är osäkerheterna i skattningarna stora.

5.4.4 De flesta känner sig trygga när de övernattar i lastbilen

Om förarna angav att de övernattar i lastbilen fick de besvara en följdfråga om de känner sig trygga i samband med detta. Det finns flera faktorer som kan påverka den upplevda tryggheten vid övernattning 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.

Undersökningen visar att merparten av förarna känner sig trygga när de övernattar i lastbilen. 78 procent uppgav att de alltid eller oftast känner sig trygga och enbart 6 procent att de aldrig eller sällan känner sig trygga. Jämfört med 2022 har andelen som aldrig eller sällan känner sig trygga minskat med 5 procentenheter. Samtidigt har andelen som uppger att de känner sig trygga ibland ökat i motsvarande storlek.



Figur 24: Hur ofta förarna känner sig trygga när de övernattar i lastbilen, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

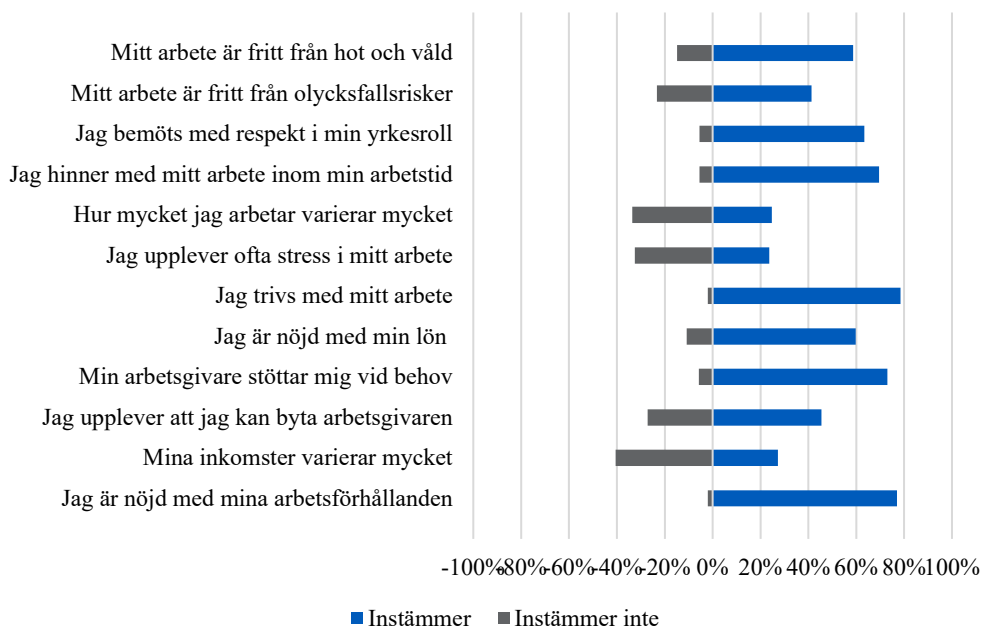
Det förekommer några mindre skillnader mellan förare med svensk och utländsk arbetsgivare. 82 procent av förarna med svensk arbetsgivare uppger att de alltid eller oftast känner sig trygga. Motsvarande bland förare med utländsk arbetsgivare är 75 procent. Det innebär att 18 procent av förarna med svensk arbetsgivare och 25 procent av förarna med utländsk arbetsgivare enbart känner sig trygga ibland eller mer sällan. Jämfört med 2022 har denna andel dessutom ökat bland förare med utländsk arbetsgivare. Även om det är positivt att merparten oftast känner sig trygga när de övernattar i lastbilen är det således en inte helt obetydlig andel som enbart känner sig trygga ibland eller mer sällan än så.

5.4.5 Få är oroliga för att utsättas för brott

De som uppgav att de känner sig trygga ibland eller mer sällan fick en följdfråga kring oron att utsättas för olika former av brott. 65 procent av dessa förare uppgav att det finns en oro att utsättas för olika former av brott vid övernattning i lastbilen. Främst är de oroliga för stöld av bränsle, 55 procent av förarna uppgav detta. Därutöver uppgav 29 procent att de är oroliga att utsättas för stöld av gods, 18 procent för intrång i kapellet och 15 procent för personrån.

5.5 Inställning till yrket

Undersökningen om sociala villkor syftar även till att ta reda på hur förarnas inställning till sitt yrke ser ut. Detta har vi gjort genom att låta förarna rangordna, på en skala 1 till 6, i vilken grad de instämmer med olika påståenden relaterade till deras arbetsituation. I figur 25 framgår andelen förare som instämmer respektive inte instämmer med dessa påståenden.



Figur 25: Förare som instämmer i olika påståenden kopplade till deras arbetsituation.

Av figur 25 framgår att förarna generellt sett är nöjda med sina arbetsförhållanden. Totalt instämmer 77 procent, varav merparten instämmer helt, med påståendet att de är nöjda med sina arbetsförhållanden. Jämfört med 2022 har denna andel ökat med 3 procentenheter och jämfört med 2019 med 8 procentenheter. Det är enbart några enstaka procent som inte instämmer i påståendet. 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 förra undersökningen är det en större andel förare som instämmer med respektive påstående. Allra störst är ökningen av andelen som instämmer med påståendet om att deras arbete är fritt från allvarliga olycksfallsrisker. I årets undersökning instämmer 41 procent med påståendet, att jämföra med 34 procent i förra undersökningen. Detta är dock alltså det påstående som störst andel förare inte instämmer i. Vidare uppger 25 procent att de ofta upplever stress i sitt arbete. Det är en ökning med 4 procentenheter jämfört med 2022. Därtill uppger 15 procent att deras arbetsmiljö inte är fri från hot och våld.

Även om skillnaderna mellan förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare överlag är små finns det sådana som är värda att nämna. Bland annat är förare med svensk arbetsgivare i något högre grad nöjda med sina arbetsförhållanden, trivs i högre grad med sitt arbete och upplever i betydligt större utsträckning att de kan byta arbetsgivare. Samtidigt upplever förare med utländsk arbetsgivare mindre stress i arbetet och i lägre grad att deras arbete är fritt från allvarliga olycksrisker.

6 Kontroll av skatter och avgifter

I denna del av rapporten presenteras resultaten från kontrollen av företagens skatter och avgifter. Denna kontroll omfattar alla svenska företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg och är därmed en totalundersökning. Resultaten baseras på uppgifter från Skatteverket och Kronofogden.

6.1 Allt färre tillståndsinnehavare

I maj 2024 fanns 16 532 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. 82 procent av dessa var registrerade som aktiebolag, 16 procent som enskild firma och 1 procent som handelsbolag. Antalet tillståndsinnehavare har minskat stadigt över tid. Jämfört med förra kontrollen, som gjordes oktober 2022, har antalet tillstånd minskat med 1 procent och jämfört med den som gjordes dessförinnan, oktober 2019, med 3 procent.

Tabell 8: Antal företag med tillstånd att bedriva godstrafik på väg.

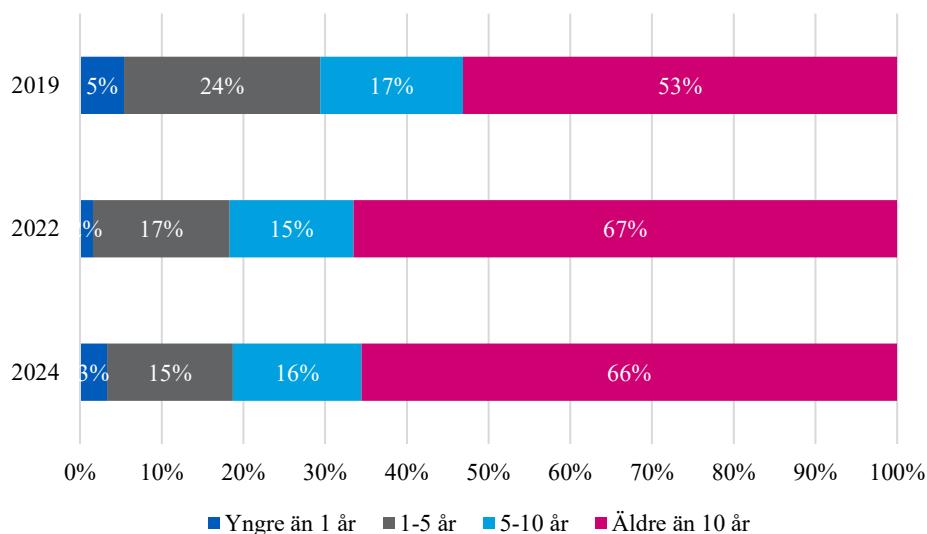
	2019	2022	2024
Antal tillståndsinnehavare	16 994	16 681	16 532
Andel med arbetsgivaravgift (%)	81,1	83,5	86,3
Andel med F-skatt (%)	88,3	97,1	99,8
Andel momsregistrerade (%)	96,4	97,3	98,6

Källa: Skatteverket.

86 procent av tillståndshavarna är registrerade för arbetsgivaravgift. De allra flesta är även registrerade för F-skatt. Andelen momsregistrerade företag uppgår till knappt 99 procent. Dessa andelar har ökat över tid.

6.2 Förskjutning mot en ökad andel äldre företag

I figur 26 framgår åkeriföretagens fördelning med avseende på ålder.



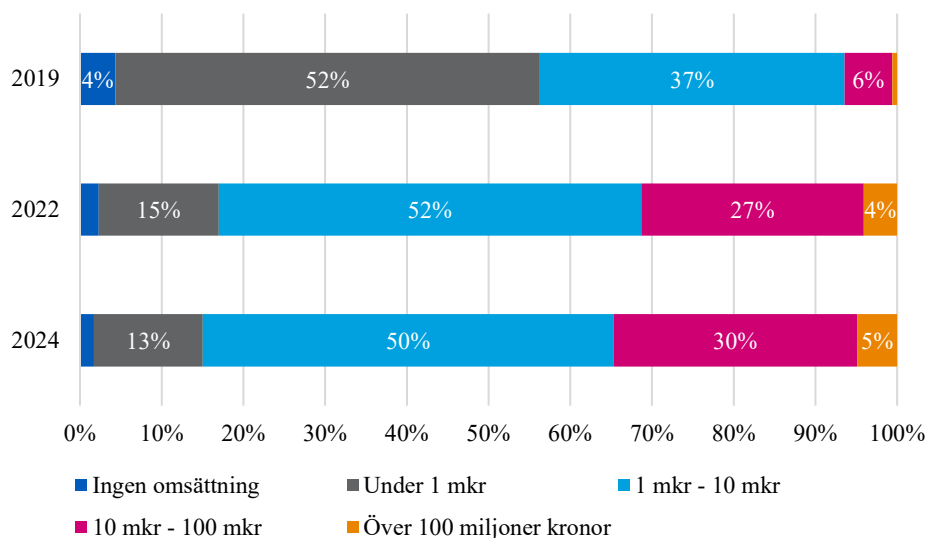
Figur 26: Fördelning avseende ålder på företagen.

Källa: Skatteverket.

18 procent av företagen är upp till 5 år gamla och 15 procent är mellan 6 och 10 år. Jämfört med 2022 har antalet nystartade företag mer än dubblats. Eftersom ökningen sker från förhållandevis låga nivåer har det inte fått något större genomslag på fördelningen mellan företagen. Jämfört med 2019 är förändringarna desto tydligare. Under denna period går det att se en tydlig förskjutning mot en ökad andel äldre företag. Samtidigt som andelen företag som är äldre än 10 år har ökat med 13 procentenheter har andelen företag som är 5 år eller yngre minskat 12 procentenheter. Detta kan peka på att förutsättningar att etablera sig på marknaden varit mindre gynnsamma de senaste åren. Det senaste årets tydliga tillväxt av nyetablerade företag pekar dock på att denna utveckling kan ha vänt.

6.3 Fortsatta steg mot större företagsenheter

Åkeribranschen är småskalig och utgörs i stor utsträckning av små företag med förhållandevis liten omsättning. Uppgifterna som redovisas nedan baseras på räkenskapsåret 2022. 2022 hade 65 procent en omsättning upp till 10 miljoner kronor, varav majoriteten mellan 1 miljon och 10 miljoner kronor. Vidare hade 30 procent en omsättning mellan 10 och 100 miljoner kronor och 5 procent en omsättning över 100 miljoner kronor.



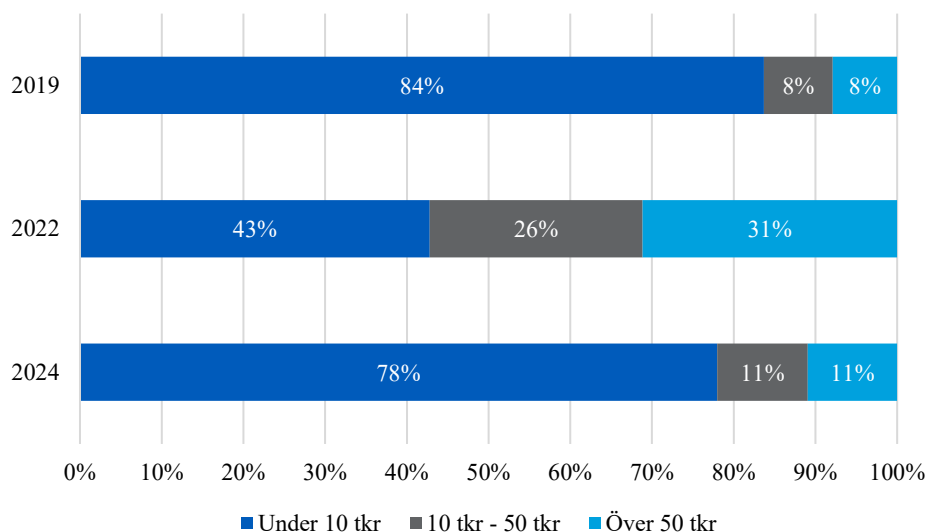
Figur 27: Fördelning avseende omsättning bland åkeriföretagen.

Källa: Skatteverket.

Jämfört med mätningen 2022, som utgick från räkenskapsåret 2021, går det enbart att se marginella förändringar. De förändringar som alltjämt går att observera tydliggör dock att trenden mot ökad storskalighet i branschen är intakt. Jämfört med 2022 har andelen företag med en omsättning över 10 miljoner kronor ökat med 4 procentenheter, varav andelen med en omsättning över 100 miljoner kronor har ökat med 1 procentenhet. Samtidigt har andelen företag med en omsättning under 1 miljon kronor minskat med 3 procentenheter. Trenden tydliggörs när ett längre tidsintervall studeras. Jämfört med 2019 har andelen företag med en omsättning över 100 miljoner kronor ökat med 4 procentenheter. Samtidigt har andelen företag med en omsättning under 1 miljon kronor minskat med 39 procentenheter. Även om branschen fortfarande kan beskrivas som småskalig har således tydliga kliv mot en ökad storskalighet tagits.

6.4 Fler men i genomsnitt mindre skatteskulder

I maj 2024 hade drygt 18 procent av företagen en skuld registrerad på sitt skattekonto. Det är en klar ökning jämfört med 2022 då 6 procent hade sådana skulder och i paritet med 2019 då andelen uppgick till 19 procent.



Figur 28: Fördelning avseende skuld på skattekontot.

Källa: Skatteverket

Majoriteten av företagen med skatteskulder har relativt små skulder. 78 procent har en skatteskuld under 10 000 kronor, 11 procent mellan 10 000 och 50 000 kronor och 11 procent högre än 50 000 kronor. Jämfört med mätningen 2022 har andelen med en skatteskuld under 10 000 kronor ökat med 35 procentenheter. Samtidigt har andelen med en skatteskuld över 50 000 kronor minskat med 20 procentenheter. Eftersom antalet företag med skatteskulder ökat kraftigt sedan den föregående mätningen innebär detta dock inte att färre företag än tidigare har förhållandevis höga skatteskulder. Tvärtom har dessa fortsatt att öka. Jämfört med 2022 har antalet företag med skatteskulder över 50 000 kronor ökat med 8 procent. Å ena sidan har alltså allt fler företag skulder registrerade på sitt skattekonto, å andra sidan har de skuldsatta företagen i genomsnitt lägre skulder. Detta bekräftas också av att den genomsnittliga skatteskulden minskat från 95 000 till 54 000 kronor.

Om företagen inte har betalat sina skulder i tid kan de överlämnas till Kronofogden. I maj 2024 hade 1,9 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogden. Jämfört med 2022 har andelen företag med skulder hos Kronofogden minskat med 0,6 procentenheter. Trots att fler företag har skatteskulder har färre fått sina skulder restförda hos Kronofogden.

7 Slutsatser

7.1 Regelefterlevnaden är överlag hög men många fordon brister i enstaka avseenden

Mätningen visar att regelefterlevnaden överlag är hög och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom flera områden råder fullständig, eller närapå fullständig, regelefterlevnad. Här kan bland annat nämnas att en stor majoritet av förarna hade korrekta behörigheter, att alla företag hade nödvändiga tillstånd och att fordonsskatten var betald för i stort sett samtliga svenskregistrerade fordon. Inom flera områden har den höga regelefterlevnaden dessutom upprätthållits över tid.

Trots att efterlevnaden av enskilda regler generellt är hög är andelen kontroller helt utan brister förhållandevis låg. I årets mätning uppgick denna andel till 42 procent, vilket innebär att det fanns brister vid 58 procent av kontrollerna. Samtidigt ska det sägas att de kontroller som görs inom ramen för mätningen är omfattande och rör en rad olika områden. Detta innebär att även förare som gör sitt bästa för att följa reglerna och företag med goda rutiner kan få enstaka anmärkningar för lindriga regelöverträdelser.

När resultaten studeras närmare framgår att en stor del av bristerna var mindre allvarliga och resulterade i rapporteftergifter. Mer allvarliga brister, det vill säga sådana som resulterade i ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift, konstaterades vid 31 procent av kontrollerna. Över tid går utvecklingen också åt rätt håll. Jämfört med mätningen 2022 har andelen kontroller helt utan brister ökat med 10 procentenheter och andelen utan allvarliga brister med 3 procentenheter.

Resultaten visar därtill att kontrollerna som resulterade i anmärkningar oftast gjorde det på grund av enstaka brister. I 51 procent av dessa kontroller fanns enbart brister i ett avseende. Bland kontrollerna med allvarliga brister uppgick motsvarande andel till 60 procent. Sett till urvalet i stort innebär detta att mer än en brist fanns vid 29 procent av kontrollerna och mer än en allvarlig brist vid 12 procent. Vidare var det väldigt ovanligt att det under en och samma kontroll upptäcktes flera olika brister. I 4 procent av kontrollerna fanns fem eller fler brister och i enbart 1 procent fem eller fler allvarliga brister.

Således, även om brister fanns vid majoriteten av kontrollerna var en stor del mindre allvarliga och oftast rörde det sig om enstaka brister. På en övergripande nivå tycks det alltså inte vara några större problem för branschen att leva upp till många av de krav som ställs på dem. Med det sagt ska det inte heller förminskas att minst en allvarlig brist uppmärksammades vid 31 procent av kontrollerna. Därför är det viktigt att

arbetet med att förbättra regelefterlevnaden i branschen fortsätter, så att den positiva trenden vi sett i dessa mätningar kan bestå. Även om det inte är realistiskt med en fullständig regelefterlevnad i alla avseenden borde i alla fall förekomsten av allvarliga brister kunna minska.

7.2 En stor del av bristerna beror på kör- och vilotider samt teknisk beskaffenhet

Även om efterlevnaden av enskilda regler oftast är hög sticker ett par områden ut i negativ bemärkelse. Gemensamt för de tillståndsmätningar som hittills har genomförts är att reglerna om kör- och vilotider utmärkt sig som ett område med låg regelefterlevnad. I denna mätning uppgick regelefterlevnaden till 80 procent, vilket gör den till en av reglerna som efterlevs i lägst grad. Ett annat område med stora brister är fordonens tekniska beskaffenhet. Totalt bedömdes 70 procent av fordonen vara i tillräckligt gott skick för att möta de krav som ställs i regelverket och är därmed området med lägst regelefterlevnad. Tillsammans står dessa områden för en betydande del av bristerna som uppmärksammas i mätningen. Ska ytterligare steg framåt kunna tas framstår det nödvändigt med förbättringar i dessa avseenden.

Därför är det också glädjande att branschen är på rätt väg när det kommer till kör- och vilotider. Jämfört med mätningen som gjordes 2022 har regelefterlevnaden ökat med 8 procentenheter och jämfört med mätningen 2015 med 14 procentenheter. Under samma period har andelen allvarliga brister mer än halverats och utgör idag enbart en femtedel av bristerna. Eftersom merparten av bristerna är lindriga borde det med relativt enkla medel vara möjligt att få till ytterligare en förbättring i framtiden. Det finns således goda förhoppningar om att den positiva trenden ska kunna bestå i kommande mätningar.

Utvecklingen är mer oroväckande när det kommer till fordonens tekniska beskaffenhet. Jämfört med mätningen 2022 har regelefterlevnaden försämrats med 4 procentenheter och jämfört med mätningen dessförinnan med 8 procentenheter. En förhållandevis stor andel av bristerna bedömdes dessutom vara mer allvarliga och resulterade inte sällan i olika förelägganden. Detta innebär att det sannolikt kommer krävas större insatser för att kunna få till stånd en betydande förbättring i framtiden.

Även om det är osannolikt med en fullständig regelefterlevnad i dessa avseenden skulle även mindre förbättringar, särskilt av de allvarliga bristerna, kunna leda till ökad trafiksäkerhet och mer rättvisa konkurrensvillkor.

7.3 Förbättrade sociala villkor sedan mobilitetspaketet

När mobilitetspaketet beslutades var det med ambitionen att förbättra lastbilsförarens sociala förhållanden och skapa förutsättningar för mer rättvisa konkurrensvillkor på marknaden. De senaste åren har införandet av mobilitetspaketet skett stegvis, med början sommaren 2020. Samtidigt har Transportstyrelsen genomfört undersökningar om lastbilsförarens sociala villkor vid tre olika tillfällen: 2019, 2022 och 2024. I och med att den senaste delen i mobilitetspaketet trädde i kraft 2022 kan undersökningarnas resultat således ge oss indikationer kring huruvida reformerna hittills har haft önskad effekt.

När resultaten i denna undersökning ställs i relation till den som gjordes före mobilitetspaketets införande kan det konstateras att de sociala villkoren, i synnerhet bland utländska förare, har förbättrats. Jämfört med 2019 återvänder förare med utländsk arbetsgivare oftare till sin varaktiga bostad eller sin arbetsgivares arbetsställe, övernattar kortare perioder i fordonet och har i genomsnitt högre löner. Trots en utveckling i linje med mobilitetspaketets ambitioner är det dock tydligt att det fortsatt finns saker som kan göras bättre. Bland annat är det fortsatt en betydande del av dessa förare som inte återvänder oftare än var åttonde vecka eller mer sällan, varav en stor del inte gör det på grund av ekonomiska skäl. Därutöver är det fortsatt vanligt förekommande med förare som tar sin normala veckovila i fordonet.

I och med detta kan vi också till stor del bekräfta de iakttagelser som görs i Transportstyrelsens uppföljning av införandet av mobilitetspaketet, såsom att krav på återvändande lett till att färre förare spenderar längre perioder hemifrån och att förbud mot veckovila i fordonet lett till att förekomsten minskat i omfattning, även om det fortsätter att vara ett problem. I vissa avseenden skiljer sig dock mätningarnas resultat åt. Detta gäller särskilt iakttagelsen att begränsningen av kombinerade transporter lett till att fler utländska företag valt att etablera sig i Sverige. Medan vi förvisso kan se att andelen svenska företag har ökat sedan 2019, är denna andel alltså lägre än 2015. Detta skulle exempelvis kunna bero på att det inte har skett i tillräckligt stor omfattning för att det ska synas i mätningen. Det skulle även kunna bero på att företagen som det handlar om främst utför typer av transporter som är svåra att fånga i mätningen, såsom korta transporter i anslutning till hamnar.

Undersökningens resultat pekar således på att de sociala villkoren i branschen har förbättrats sedan införandet av mobilitetspaketet. Samtidigt framgår att avsikterna med reformerna hittills inte har uppnåtts fullt ut. Därtill ser vi att det inte har tagits några ytterligare större steg i rätt riktning sedan mätningen 2022. I vissa avseenden har det snarare skett en

tillbakagång, vilket pekar på vikten av att fortsatt arbeta för att stärka de sociala villkoren i branschen.

7.4 Minskade löneskillnader mellan svenska och utländska förare

Varierande lönenivåer i olika medlemsländer har länge lyfts som ett hinder för framväxten av sunda marknader med rättvisa konkurrensvillkor. Det har bland annat argumenterats för att detta inneburit svårigheter för svenska företag att konkurrera med företag som är etablerade i länder med generell sett lägre lönenivåer på lika villkor. Utifrån undersökningen om sociala villkor kan vi också bekräfta att förarnas löner i hög grad varierar beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Dessa skillnader har dock minskat tydligt över tid. I undersökningen som gjordes 2019 uppskattades snittlönen för en förare med svensk arbetsgivare vara omkring 25 procent högre än för en med utländsk arbetsgivare. I 2022 års undersökning hade denna skillnad minskat till 20 procent. I denna undersökning har löneskillnaderna minskat ytterligare och är numera omkring 10 procent.

De senaste fem åren har således snittlönen ökat i snabbare takt bland förare med utländsk arbetsgivare än bland de med svensk arbetsgivare. Det är inte helt lätt att bedöma vad detta beror på. En orsak skulle kunna vara förarbristen runtom i Europa och att denna bidragit till att lönenivåerna drivits upp mer i utlandet än i Sverige. Eftersom utstationeringsdirektivet, som ska möjliggöra att krav på svenska löner ska kunna ställas på utländska företag när de utför transporter i Sverige, infördes sommaren 2022 kan det vara lätt att söka förklaringar i denna reform. Resultaten visar dock att det är en mycket liten andel av förarna som får högre löner vid denna typ av transporter. När undersökningen gjordes hade inte heller något utlandsetablerat företag tecknat kollektivavtal i Sverige, vilket är en nödvändighet för att kraven ska kunna framföras. Det är således svårt att på en mer övergripande nivå uttala sig om utstationeringsdirektivets påverkan på löneutvecklingen.

Oavsett vilka de bakomliggande orsakerna är har utvecklingen sannolikt bidragit till att svenska företags konkurrenskraft stärkts något i relation till utländska och därmed även till mer rättvisa konkurrensvillkor. På så vis kan det sägas att det har skett en utveckling i linje med mobilitetspaketets intentioner, även om det är svårt att hävda utvecklingen är en direkt följd av dess införande.

7.5 Delar i mobilitetspaketet är svåra att kontrollera

När mobilitetspaketet infördes fanns en farhåga att delar i paketet kunde bli svåra att kontrollera. Detta gällde främst kravet på att förarna ska ges möjlighet att återvända med viss regelbundenhet och förbudet mot ta den

normala veckovilan i fordonet. Så som det fungerar idag kontrollerar polisen efterlevnaden av dessa regler genom att fråga föraren om denne har följt reglerna. Detta innebär att det i praktiken krävs ett erkännande av föraren för att kunna fastställa om en regelöverträdelse har ägt rum. Incitamenten för detta är dock små, vilket gör att det i stort sett är omöjligt att säga om reglerna har följts eller inte.

Problematiken tydliggörs av resultaten i denna mätning. Resultaten från tillståndsmätningen visar att alla förare som kontrollerades utifrån dessa krav klarade kontrollerna utan anmärkningar. Därmed pekade resultaten på en fullständig regelefterlevnad. Undersökningen om sociala villkor målar dock upp en annan bild. Av denna framgår istället att regelöverträdelser sker i relativt stor omfattning. Bland förare med utländsk arbetsgivare uppger omkring 25 procent att de tar sin normala veckovila i fordonet och 15 procent att de återvänder mer sällan än vad de ska ges möjlighet att göra. Att vissa förare spenderar längre perioder hemifrån behöver dock inte betyda att arbetsgivaren har gjort sig skyldig till ett regelbrott. Däremot kan det indikera att arbetsgivaren inte har organiserat transporten på ett sådant sätt att föraren kan återvända med viss regelbundenhet.

Å ena sidan visar tillståndsmätningen att regelefterlevnaden är fullständig, å andra sidan indikerar undersökningen om sociala villkor att regelöverträdelser är relativt vanliga. Mätningarnas skilda resultat bekräftar därmed den farhåga som fanns när mobilitetspaketet infördes. Det är dock svårt att säga hur detta kan åtgärdas på ett lämpligt sätt där tillräcklig hänsyn tas till aspekter som exempelvis förarens personliga integritet. Och frågan är om det överhuvudtaget är önskvärt med ytterligare reglering. I Transportstyrelsens uppföljning av mobilitetspaketet, där samma problematik berörs, görs bedömningen att det inte finns något behov av fler bestämmelser.

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:

Kontroll

Bortfall

Råder vinterväglag?

Ja

Nej

Del 2: Kontroll av förare

1A Utfärdandeland körkort:

Sverige

Bulgarien

Danmark

Estland

Finland

Kroatien

Lettland

Litauen

Nordmakedonien

Nederländerna

- Norge
- Polen
- Rumänien
- Ryssland
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Belarus
- Annat

1A2 Nationalitet pass / id-handling:

- Sverige
- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nordmakedonien
- Nederländerna
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Ryssland
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland

Ukraina

Belarus

Annat

1B Körkort:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

1C Yrkeskompetensbevis:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

Ej tillämpligt

1E ADR-intyg:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

Ej tillämpligt

1F Alkohol och droger:

Utan anmärkning

Anmälan

1G Förartillstånd:

Utan anmärkning

Sanktionsavgift (ej uppvisat tillstånd)

Sanktionsavgift vid cabotagettransport (saknar förartillstånd)

Sanktionsavgift anmälan (vid internationell transport)

Ej tillämpligt

1H Omfattas föraren av kör- och vilotidsförordningen?

Ja

Nej

1I Omfattas föraren av utstationering?

Ja

Nej

1J Kör- och vilotider:

(avser föraröverträdelse)

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

Ej tillämpligt

1K Färdskrivare:

(avser föraröverträdelse)

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

Ej tillämpligt

1L Kontroll av veckoarbetstid (VAT):

Utan anmärkning

Underrättelse

Ej tillämpligt

1M Sanktionsavgift kör / vilotider (förare)?

Ja

Nej

1N Sanktionsavgift utstationering:

Ja

Nej

Del 3. kontroll av företag Kontroll av företag

2A Etableringsland företag:

Sverige

Bulgarien

Danmark

Estland

Finland

Kroatien

Lettland

Litauen

Nordmakedonien

Nederländerna

Norge

Polen

Rumänien

Ryssland

Slovakien

Tjeckien

Tyskland

Ukraina

Belarus

Annat

2B1 Ange typ av tillstånd:

- Yrkestrafiktillstånd
- Gemenskapstillstånd
- Annat tillstånd
- Tillstånd saknas
- Ej tillämpligt

2B2 Annat - Ange typ av tillstånd:

"Tillstånd saknas" används då tillstånd krävs för transporten men saknas "Ej tillämpligt" används då tillstånd inte krävs för transporten

- CEMT
- Bilateral- / transittillstånd- / tredjelandstillstånd
- Specialtillstånd
- Annat tillstånd eller undantagen transport

2C Yrkestrafiktillstånd:

- Utan anmärkning
- Anmälan

2D Gemenskapstillstånd:

- Utan anmärkning
- Anmälan
- Sanktions-avgift (ej uppvisat tillstånd)

2E Annat tillstånd:

- Utan anmärkning
- Anmälan
- Sanktions-avgift (ej uppvisat tillstånd)

2F Fordonet anmält på yrkestrafiktillstånd:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan

Rapporteftergift

2G Sanktionsavgift kör / vilotider (företag)?

Ja

Nej

2H Sanktionsavgift färdskrivare?

Ja

Nej

2J Sanktionsavgift veckovila i hytt

Ja

Nej

2K Sanktionsavgift återvändandekrav

Ja

Nej

Del 4. Kontroll av fordon

3A Registreringsland lastbil:

Sverige

Bulgarien

Danmark

Estland

Finland

Kroatien

Lettland

Litauen

Nordmakedonien

Nederländerna

Norge

Polen

Rumänien

- Ryssland
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Belarus
- Annat

3B Släp:

- Inget släp
- 1 släp
- 2 släp
- 3 släp

3C1 Registreringsland släp 1:

- Sverige
- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nordmakedonien
- Nederländerna
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Ryssland
- Slovakien

- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Belarus
- Annat

3C2 Registreringsland släp 2:

- Sverige
- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nordmakedonien
- Nederländerna
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Ryssland
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Belarus
- Annat

3C3 Registreringsland släp 3:

- Sverige

- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nordmakedonien
- Nederländerna
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Ryssland
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Belarus
- Annat

3D Teknisk beskaffenhet, bil exkl. däck:

- Utan anmärkning
- Föreläggande, enkla brister
- Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.
- Körförbud
- Ej tillämpligt

3E Teknisk beskaffenhet, släp 1 exkl. däck:

- Utan anmärkning
- Föreläggande, enkla brister

Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.

Körförbud

Ej tillämpligt

3F Teknisk beskaffenhet, släp 2 exkl. däck:

Utan anmärkning

Föreläggande, enkla brister

Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.

Körförbud

Ej tillämpligt

3G Teknisk beskaffenhet, släp 3 exkl. däck:

Utan anmärkning

Föreläggande, enkla brister

Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.

Körförbud

Ej tillämpligt

3H Teknisk beskaffenhet däck - bil:

Utan anmärkning

Föreläggande, enkla brister

Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.

Körförbud

Ej tillämpligt

Utan anmärkning

Föreläggande, enkla brister

Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad.

Körförbud

Ej tillämpligt

3J Teknisk beskaffenhet däck - släp 2:

Utan anmärkning

- Föreläggande, enkla brister
- Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad Verkstad.
- Kör-

förbud

- Ej tillämpligt

3K Teknisk beskaffenhet däck - släp 3:

- Utan anmärkning
- Föreläggande, enkla brister
- Föreläggande, kontrollbesiktning/ackrediterad Verkstad.
- Kör-

förbud

- Ej tillämpligt

3L Längd fordonskombination:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan
- Rapporteftergift

3N Har hastighetsöverträdelse rapporterats?

Hastighet kontrolleras innevarande datum

- Nej
- Ja: Ordningsbot
- Ja: Anmälan

3O Har det varit någon hastighetsöverträdelse innevarande datum enligt färdskrivaren?

Redovisa den hastighet som visas i Tachospeed utan säkerhetsavdrag

- Nej
- Ja, 1-6 km/h
- Ja, 7-12 km/h

Ja, 12-18 km/h

Ja, över 18 km/h

3P Hastighet: Beskrivning / anmärkning:

3Q Bilbälte:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

3R Fordonsskatt / vägskatt:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

3SVägavgift/Eurovinjett:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

3T Tidigare föreläggande/körförbud:

Utan anmärkning

Ordningsbot

Anmälan

Rapporteftergift

Del 5. Kontroll av last

4A Har fordonet last?

Ja

Nej

4B Dispenstransport (mått/vikt)?

- Ja, mått
- Ja, vikt
- Ja, mått och vikt
- Nej

4C Dispenstransport:

- Utan anmärkning
- Anmälan
- Ordningsbot
- Rapporteftergift

4D1 Typ av transport

- Inrikestransport
- Internationell transport
- Annan transport:

4D2 Typ av transport

Icke bilateral internationell transport

Transport mellan två länder där inget av länderna är företagets etableringsland

Bilateral transport

Transporter mellan det land där företaget är etablerat och Sverige

- Cabotage-transport
- Icke bilateral transport
- Bilateral transport
- Transit-transport
- Annan transport:

4F Farligt gods:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan
- Rapporteftergift
- Ej tillämpligt

4G Lastsäkring:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan
- Rapporteftergift
- Ej tillämpligt

4H Vikter:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan
- Rapporteftergift
- Ej tillämpligt

4I Mått:

- Utan anmärkning
- Ordningsbot
- Anmälan
- Rapporteftergift
- Ej tillämpligt

4J Sanktionsavgift kopplat till cabotage:

- Ja
- Nej

4K Överlastavgift:

- Ja

Nej

5A Hindrande av fortsatt färd:

Nej

Ja, muntligen delgiven

Ja, fordonsnycklar / frakthandlingar / registreringsskyltar

Ja, klampning

Övriga kommentarer:

Bilaga 2 – Frågeformulär, undersökning om sociala villkor

Enkäten ska finnas 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.

Samma lista som A1 + Vet ej-alternativ

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: B1=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. Ungefär hur mycket får du i lön per månad efter skatt?

Räkna inte med eventuell extra ersättning för exempelvis övernattnings och måltider

Ange lön: _____

Bas: B1= Ej sverige

C3b. Får du högre lön när du utför cabotagetransporter i Sverige

1	Ja
2	Nej
3	Visste ej att jag var berättigad till annan lön då jag utför cabotagetransporter

C3b Välj valuta:

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

Bas: alla

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

Flervalsfråga

1	Övernattning
2	Utlägg för boendekostnader vid övernattning
3	Måltider
4	Arbetskläder
5	Parkering
6	Vägavgifter (Eurovinjett)
7	Annat:
8	Nej, inte rätt till någon extra ersättning

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= 1 eller 2

C7a. Hur ofta återvänder du hem?

1.	Varje vecka
2.	Varannan vecka.

3.	Var fjärde vecka.
4.	Var åttonde vecka.
5.	Mer sällan.

Bas c7a= 4 eller 5

C7b. Om du väljer att stanna kvar, varför?

1.	Jag vill stanna.
2.	Jag får inget erbjudande om att åka hem
3.	Jag har ingen möjlighet att åka hem, av ekonomiska skäl.
4.	Jag har ingen möjlighet att åka hem, av andra skäl.
5.	Annan anledning.

Bas C7a= 2,3,4,5

C7c. Vart tar du din normala veckovila?

1.	I fordonet.
2.	På arbetsgivarens arbetsställe.
3.	Privat boende.
4.	Hos en bekant.
5.	Hotell eller vandrarhem.
6.	Om annat, vad? (Fritext)

Bas, C7=1-6

C7d. 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, C7d=3,4,5

C7e. 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?

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

Tack för din medverkan!



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503