



2026-03-18

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2026/00363

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Promemorian Åtgärder för att öka transportkapaciteten efter stormen Johannes

Förslaget innebär att ett tillfälligt undantag införs från kravet på svenskt yrkestrafiktillstånd för vissa inrikes transporter. Undantaget ska gälla yrkesmässig trafik i Dalarnas, Gävleborgs, Uppsala, Värmlands, Västerbottens, Västernorrlands, Västmanlands och Örebro län, under förutsättning att transporterna avser rundvirke från skogar som skadats av stormen Johannes i december 2025 och att transportören innehar ett giltigt gemenskapstillstånd utfärdat i ett annat EES-land.

För att omfattas av undantaget krävs att de fordon som används anmäls i förväg till Transportstyrelsen, som ska utfärda en skriftlig bekräftelse som ska medföras i fordonet och kunna visas upp vid kontroll. Undantaget är tidsbegränsat och föreslås gälla från den 15 april till och med den 30 september 2026. Syftet med förslaget är att tillfälligt öka transportkapaciteten i de berörda länen för att möjliggöra en snabb borttransport av stormfällt virke och därigenom minska risken för följdskador i skogen, såsom spridning av skadeinsekter, samtidigt som övriga regler om trafiksäkerhet, kör- och vilotider samt utstationering fortsatt ska gälla.

Svenska Transportarbetareförbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet [Transport] ställer sig i grunden kritiskt till det föreslagna undantaget från kravet på yrkestrafiktillstånd, men vill samtidigt understryka att eventuella undantag endast kan accepteras under mycket strikta förutsättningar. Transport anser att det är avgörande att det finns full kontroll över vilka aktörer som tillåts verka inom ramen för undantaget, samt att de tidsmässiga och geografiska begränsningarna är tydliga, rättsligt bindande och möjliga att följa upp i praktiken.

Erfarenheterna från stormen Gudrun visar att tillfälliga undantag riskerar att få långvariga effekter om kontrollen brister. Transport ser en påtaglig risk för att utländska transportföretag blir kvar på den svenska marknaden även efter att uppdraget formellt avslutats, vilket bidrar till snedvriden konkurrens och pressade villkor. Detta skapar även gynnsamma förutsättningar för arbetslivskriminalitet, där oseriösa aktörer kan utnyttja bristande kontroll och uppföljningsrutiner och tillfälliga undantag för att kringgå lagstiftning och ansvar.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	Hemsida
Box 714 101 33 Stockholm	Olof Palmes gata 31 111 22 Stockholm	010-480 30 00 (vxl)	transport@transport.se	www.transport.se

Det är därför nödvändigt att säkerställa att verksamhet som bedrivs utanför de fastställda tids- och geografiska ramarna tydligt likställs med olaga yrkesmässig trafik och möts av rättsliga påföljder.

Transport vill vidare framhålla vikten av att undantaget inte leder till försämrad effektivitet i virkestransporterna. Under tidigare stormhändelser har sänkt fyllnadsgrad i transporterna lett till ökade trafikvolym, onödigt slitage på vägar och försämrad trafiksäkerhet. Det är därför nödvändigt att säkerställa att fyllnadsgraden i transporterna upprätthålls även under undantagsperioden.

Kontrollmöjligheterna är en central fråga. Transport bedömer att det i praktiken kommer att vara svårt att kontrollera att enskilda transporter uteslutande avser stormskadat virke. Mot denna bakgrund anser Transport att det är den geografiska och tidsmässiga avgränsningen som måste utgöra de primära kontrollparametrarna. Varje transport som omfattas av undantaget bör därför kunna styrkas genom en frakthandling, i form av en mätorder, digital eller i pappersform, där det tydligt framgår att transporten avser stormskadat virke samt vem som är virkesägare eller innehavare. Denna handling ska kunna uppvisas av föraren vid kontroll.

Transport vill därutöver framhålla vikten av tydliga krav på fordon och förare. Samtliga fordon, släp och förare som omfattas av undantaget ska ha föreskrivna godkännanden som kan visas upp vid kontroll. Eventuella arbetsredskap, såsom kranar, ska vara besiktigade och godkända i enlighet med gällande regelverk.

Transport vill också betona att hela logistikkedjan måste fungera sammanhängande, från avverkning i skogen till mottagning vid industri eller virkesterminal. Det finns begränsad nytta i att tillföra ett stort antal fordon om dessa riskerar att bli stående längs vägarna eller vid mottagningsplatser på grund av bristande planering eller kapacitet. Störningar i flödet riskerar att leda till att raster förläggs på olämpliga platser, att svenska åkerier drabbas av försämrade logistiska förutsättningar samt att förare åläggs mer övertid, med ökade kostnader för företagen som följd. Sådana förhållanden ökar även risken för att oseriösa aktörer får ett ökat handlingsutrymme på bekostnad av seriösa företag och anställda.

Vägnätets bärighet och kapacitet är ytterligare en avgörande faktor. Transport vill understryka att både allmänna och enskilda vägar i de berörda områdena redan idag står inför betydande utmaningar, vilket ställer höga krav på samordning och planering.

Mot denna bakgrund bedömer Transport att högst 100 utländska fordon ska tillåtas undantaget, samt att undantaget bör upphöra senast den 30 september 2026. Det stormskadade virke som inte transporterats inom denna tidsram bör därefter hanteras inom ordinarie virkesflöden under vintersäsongen 2026/2027, då risken för skador på virket är avsevärt lägre.

Vidare ska samtliga fordon vara utrustade med fungerande radio- och kommunikationsutrustning med täckning även djupt inne i skogsområden, för att möjliggöra säker planering av körningar och samordning av trafik, för att minska risken för möten mellan tunga fordon på smala skogsvägar.

Slutligen vill Transport understryka vikten av att förarna kan göra sig förstådda på svenska gentemot virkesmätare och andra aktörer i logistikkedjan. Detta är inte bara en arbetsmiljö- och säkerhetsfråga, utan även en rättssäkerhetsfråga för markägare och andra berörda parter, så att korrekt mätning, redovisning och ersättning säkerställs.

Sammantaget anser Transport att ett eventuellt undantag endast kan övervägas om det förenas med tydliga, kontrollerbara och rättsligt bindande krav som motverkar arbetslivskriminalitet och säkerställer regelefterlevnad, trafiksäkerhet, fungerande logistik samt schyssta arbets- och konkurrensvillkor.

Stockholm den 18 mars 2026

SVENSKA TRANSPORTARBETARFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Amne Alansari
Föredragande