

Riskbedömning av godsförare

Upphandlingsmyndigheten bedömer att det är hög risk för oskäligen arbetsvillkor vid upphandling av tjänster där godsförare utför arbetet. Bedömningen baseras på nedan angivna riskindikatorer.

Risker förändras över tid

Vi genomförde riskbedömningen januari 2026 och den baseras på aktuella förhållanden vid tillfället för bedömningen. Du kan använda den som utgångspunkt i din egen behövlighetsbedömning, men tänk på att risker förändras över tid. Som upphandlande organisation behöver du alltid göra en egen behövlighetsbedömning för att analysera vilka risker det finns inför den enskilda upphandlingen.

[Mer om behövlighetsbedömning och vad det innebär](#)

Så har vi gjort vår riskbedömning

Upphandlingsmyndigheten har med hjälp av öppna källor som rapporter, nyhetsartiklar och statistik tagit fram riskbedömningen. I riskbedömningen presenteras informationen under sju riskindikatorer:

1. Utbildningsnivå
2. Kollektivavtalstäckning och organisationsgrad
3. Reglering av yrkesgruppen
4. Underleverantörer
5. Utländsk arbetskraft
6. Konkurrenssituation
7. Arbetsmiljö

Underlaget för bedömningen har därefter skickats till Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) och Biltrafikens Arbetsgivareförbund för synpunkter varvid de har beretts möjlighet att lämna ytterligare förtydliganden.

Arbetstagare som omfattas av riskbedömningen



Yrkesgruppen omfattas av Transportavtalet mellan Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Följande arbetstagare omfattas. Förare av lätta och tunga lastbilar som är anställda vid företag som bedriver:

- Speditionsförmedling
- Transportförmedling
- Godsterminalverksamhet på land
- Lagerhantering
- Tredjepartslogistik
- Expressverksamhet
- Åkeriverksamhet

Riskindikatorer

Våra sju riskindikatorer är de samma för samtliga yrkesgrupper. Vissa indikatorer är därför mer eller mindre relevanta i relation till olika yrkesgrupper.

Fusk med yrkeskompetensbevis (Utbildningsnivå) ⊕

I branscher med låga krav på formell utbildning är den anställda i högre grad utbytbar än i branscher med högre krav på formell utbildning, vilket medför en ökad risk för att den anställda exploateras.

För förare av tunga lastbilar krävs C- eller CE-behörighet samt YKB (Yrkeskompetensbevis), medan förare av lätta lastbilar endast behöver B- eller BE-körkort.¹

Den tillsyn som Transportstyrelsen inledde hösten 2023 av utbildare som bedriver fortbildning av YKB visar att en majoritet av utbildarna inte följer regelverket och att samtliga utbildare som granskats brister i sin dokumentation.²

Hög kollektivavtalstäckning totalt men paketleverans en risk (Kollektivavtalstäckning och organisationsgrad) ⊕

I branscher med låg kollektivavtalstäckning och organisationsgrad är risken för oskäliga arbetsvillkor större eftersom de anställdas förhandlingsstyrka och möjlighet till att påverka sin situation är begränsad.

Enligt Medlingsinstitutet är kollektivavtalstäckningen som högst i transportbranschen där 93 procent av de anställda arbetar på företag med kollektivavtal. Täckningsgraden minskar ju färre anställda företagen har.³

Enligt en studie från Transport, Handels och Seko omfattas en tredjedel av förarna som utför paketleveranser av kollektivavtal.⁴

¹ Transportstyrelsen 2024: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/yrkesforarkompetens/>

² Transportstyrelsen 2024: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2024/allvarliga-brister-i-fortbildningen-for-yrkesforare/>

³ Medlingsinstitutet 2024: Kollektivavtalstäckning och arbetsmarknadens organisationer:

https://www.mi.se/app/uploads/Kollektivavtalstäckning_2023.pdf

⁴ Transportarbetarförbundet 2023: Rapport: En studie om e-handels leveranser och leveransalternativ, Hållbar frakt? <https://kampanj.transport.se/media/2a5j5tyt/ha17115-hallbar-frakt-handels-seko-transport-blank-baksida-74.pdf>, s 33

Bland de yrkesgrupper som Transport organiserar har den fackliga organisationsgraden sjunkit från 71 till 56 procent under knappt 20 år, enligt en rapport från 2024.⁵

Regler för utländska företag har skärpts (Reglering av yrkesgruppen)

Att en yrkesgrupp är reglerad kan dels vara ett tecken på att yrkesgruppen är utsatt och därför behöver skyddas av regleringar. Det kan också vara så att en yrkesgrupp har ett bättre skydd mot att utnyttjas just för att branschen är reglerad.

För att få bedriva yrkesmässig trafik krävs att företaget har ett trafikillstånd som utfärdas av Transportstyrelsen. Syftet med trafikillståndet är att säkerställa att yrkesmässig trafik bedrivs säkert och lagligt. Det ska skydda trafiksäkerheten och skapa rättvis konkurrens genom att bara lämpliga företag får köra.⁶

Cabotage innebär att ett utländskt transportföretag utför inrikestransporter i ett annat land efter att ha levererat en internationell transport dit.⁷ Från och med februari 2022 har Sverige använt möjligheten i EU:s godsförordning att låta samma begränsningar som gäller för cabotagetransporter också gälla för vägdelar av kombinerade transporter. Syftet är att motverka att utländska transportföretag utnyttjar byte av transportslag för att kringgå svensk arbetsrättslig skyddslagstiftning. Reglerna innebär att ett utländskt transportföretag med ett och samma fordon bara får utföra tre kombinerade transporter i Sverige inom en sjudagarsperiod, sedan måste fordonet lämna Sverige i minst fyra dagar innan det får användas igen för nya kombinerade transporter.⁸

Förordning (EG) nr 561/2006 fastställer nivåerna för maximal sammanhängande körtid (per dygn, vecka och tvåveckorsperiod) och minsta dygns- och veckovila, med förbehåll för vissa specifika undantag⁹. Reglerna gäller för flera olika typer av transportverksamheter. Syftet med regelverket är att harmonisera konkurrensvillkoren, förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten.¹⁰

Viktigt att redovisa och kontrollera underleverantörer (Underleverantörer)

I branscher med långa leveranskedjor med många underleverantörer minskar insynen vilket leder till att risken för förekomsten av oseriösa företag längre ner i entreprenadleden ökar och det är svårare att följa upp felaktigheter. Med det sagt kan en lång leveranskedja med seriösa företag fungera problemfritt, likväl som oskäliga arbetsvillkor kan förekomma i en kort entreprenadkedja.¹¹

⁵ Arena Idé 2024: Den svenska partsmodellen ur ett nordiskt perspektiv

⁶ Transportstyrelsen 2024: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/yrkesmassig-trafik/> och 2025: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/yrkesmassig-trafik/krav-for-att-fa-yrkestrafiktrafikillstand/>

⁷ Sveriges Åkeriföretag (nedladdad 2026): <https://www.akeri.se/kunskapsbank/internationella-transporter/kombinerade-transporter-och-cabotage>

⁸ Regeringen 2025: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/03/effekten-av-nya-regler-for-kombinerade-transporter-ska-ses-over/>

⁹ Transportstyrelsen 2025: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/undantag-fran-kor--och-vilotider/>

¹⁰ Transportstyrelsen (nedladdad februari 2026): <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/>

¹¹ Översyn av entreprenörsansvaret (SOU 2023:26):

https://www.regeringen.se/contentassets/282bbe54e60444aa302b0d1842245e2/sou-2023_26_pdf-a_webb.pdf, s 137

Enligt en rapport från Transport använder sig de flesta åkerier som utför slutleveransen av paket, från terminal till leveransadress, av underleverantörer och underbolag för bemanning.¹²

För att motverka risken för oskäligen arbetsvillkor är det förutom att ställa arbetsrättsliga villkor viktigt att kräva att leverantören redovisar samtliga underleverantörer och deras kvalifikationer samt att arbetsvillkor verifieras.¹³

Brist på förare av tunga fordon (Utländsk arbetskraft)



Att använda utländsk arbetskraft är vanligt i många branscher och innebär ingen risk i sig. Däremot ställer användandet av utländsk arbetskraft utökade krav på arbetsgivaren för att skydda arbetstagaren. På grund av bristen av förare med behörighet för tunga lastbilar inom yrkesgruppen i Sverige anställs ofta utländska arbetstagare.¹⁴

Arbetsgivaren måste anmäla den utländska chauffören till Arbetsmiljöverkets utstationeringsregister innan arbetet påbörjas.¹⁵ Utstationerade arbetstagare har rätt till vissa arbets- och anställningsvillkor enligt svensk lag, inklusive bland annat arbetstid och arbetsmiljöstandarder. Trots detta kan bristande kunskap om rättigheter och skyldigheter leda till att dessa regler inte alltid efterlevs, vilket ökar risken för oskäligen arbetsvillkor.

Skatteverket har identifierat oredovisade löner och arbetsgivaravgifter bland svenska åkerier¹⁶, vilket snedvrider konkurrensen och påverkar arbetsvillkor negativt.

Vid cabotagetransporter finns en förhöjd risk att regler om skatt och arbetsvillkor inte följs.¹⁷ Cabotagetransporter är tillåtna enligt EU:s regelverk men kräver att arbetsvillkor och minimilöner i värdlandet respekteras. Trots detta betalas förare ofta under svenska kollektivavtalsnivåer^{18 19}.

Tuff ekonomisk situation för transportföretag (Konkurrenssituation)



Den ekonomiska situationen för transportföretag i Sverige är tuff.^{20 21} En av de faktorer som Transportföretagen menar påverkar konkurrensen är att allt fler

¹² Transportarbetarförbundet 2023: Rapport: En studie om e-handels leveranser och leveransalternativ, Hållbar frakt? <https://kampanj.transport.se/media/2a5j5tyt/ha17115-hallbar-frakt-handels-seko-transport-blank-baksida-74.pdf>, s 27

¹³ LO 2023: https://www.lo.se/start/loner_arbetsmiljo_och_kollektivavtal/los_upphandlingsguide/arbetsrattsliga_villkor

¹⁴ Svenskt Näringsliv 2024: https://www.svensktnaringsliv.se/regioner/ostergotland/transportbranschen-i-akut-behov-av-kompetens-vuxenutbildningarna_1213675.html

¹⁵ Arbetsmiljöverket 2025: <https://www.av.se/produktion-industri-och-logistik/transport-och-kommunikationer/>

¹⁶ Skatteverket 2025:

<https://skatteverket.se/omoss/pressochmedia/nyheter/2025/nyheter/akerierdoljerlonerforattminskaskatten.5.17b07b1e194a69bf276683d.html>

¹⁷ Lägesbild 2021 för det myndighetsgemensamma arbetet mot fusk, regel överträdelse och brottslighet i arbetslivet (2022), sida 29: <https://www.av.se/globalassets/filer/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/inspektioner-utredningar-och-kontroller/myndighetsgemensam-kontroll/lagesrapport-myndighetsgemensamma-arbetet-2021.pdf?hl=cabotage>

¹⁸ SVT Nyheter 2022: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/reglerna-for>

¹⁹ EU kommissionen 2022, Regler för cabotagetransporter: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_sv

²⁰ Transportochlogistik.se 2025: <https://www.transportochlogistik.se/20250701/21458/transportsektorn-pressas-okande-konkurser-bland-akerier>

²¹ Tidningen Näringslivet 2022: <https://www.tn.se/arbetsmarknad/15114/hans-branslenota-rusar-20-miljoner-bransch-i-fritt-fall/>

utländska transportörer tar sig in på den svenska marknaden och pressar priserna.²² 2022 skärpte Regeringen reglerna för att stoppa prisdumpning från utländska företag.²³ Enligt Transport är riskerna för oskäligen arbetsvillkor störst i södra Sverige, då närheten till länder på kontinenten kan öka andelen utländska företag.²⁴

Särskild fara vid lastning och lossning (Arbetsmiljö)



Enligt Arbetsmiljöverket är bristfälligt underhåll av fordon, otillräcklig säkerhetsutrustning, belastningsbesvär och faror vid lastning och lossning återkommande problem inom transportbranschen.

En faktor som spelar in vad gäller förekomsten av arbetsplatsolyckor inom transportsektorn är långa arbetspass utan vila och alltför snävt tilltagna tidsmarginaler.²⁵ Det är därför av yttersta vikt att arbetstagaren följer och att arbetsgivaren respekterar de regler som gäller för körtider och vila.²⁶

Ytterligare stöd

Vi hjälper dig att ställa arbetsrättsliga villkor

Indikerar din behövlighetsbedömning risk för oskäligen arbetsvillkor? Om det framkommer risk för att arbetstagarna som ska utföra kontraktet riskerar att få oskäligen arbetsvillkor, så ska arbetsrättsliga villkor anges inför upphandlingen.

Vi har tagit fram stöd som hjälper dig att ställa krav på arbetsrättsliga villkor i din upphandling.

[Om att ange arbetsrättsliga villkor](#)

²² Transportföretagen 2026, Transporttrender 2025, sida 16:

https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/transportforetagen/transportrender_2025.pdf

²³ SVT Nyheter 2022: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/reglerna-for>

²⁴ Dialog med arbetsmarknadens parter, december 2025

²⁵ Arbetsmiljöverket 2025: <https://www.av.se/produktion-industri-och-logistik/transport-och-kommunikationer/risker-vid-transport-och-kommunikationer/>

²⁶ Transportsyrelsen (nedladdad februari 2026): <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/>