

Promemoria

Åtgärder för att öka transportkapaciteten efter stormen Johannes

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det införs ett tillfälligt undantag från kravet i yrkestrafiklagen (2012:210) på yrkestrafiktillstånd. Undantaget ska gälla för yrkesmässig trafik i Dalarnas, Gävleborgs, Uppsala, Värmlands, Västerbottens, Västernorrlands, Västmanlands och Örebro län med fordon som endast transporterar rundvirke som härrör från skogar som skadats till följd av stormen Johannes i december 2025 i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Västernorrlands län. Undantaget gäller under förutsättning att den som utför trafiken har ett gemenskapstillstånd från ett annat land inom EES och att de fordon som ska användas för transportererna anmäls till Transportstyrelsen. Förslaget syftar till att tillfälligt underlätta tillgången till transportkapacitet i de aktuella områdena för att möjliggöra att stormfällt virke snabbt kan transporteras ut från skogarna.

Undantaget föreslås gälla mellan den 15 april och den 30 september 2026.

Innehållsförteckning

1	Författningstext.....	3
1.1	Förslag till förordning om tillfälligt undantag från krav på yrkestrafiktillstånd.....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)	5
1.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)	6
2	Tillfälligt undantag från kravet på svenskt yrkestrafiktillstånd.....	7
3	Konsekvenser.....	12

1 Författningstext

1.1 Förslag till förordning om tillfälligt undantag från krav på yrkestrafiktillstånd

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning innehåller tillfälliga bestämmelser om undantag från yrkestrafiklagens (2012:210) krav på yrkestrafiktillstånd.

Förordningen är meddelad med stöd av 7 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210).

2 § Denna förordning är tillämplig på yrkesmässig trafik i Dalarnas, Gävleborgs, Uppsala, Värmlands, Västerbottens, Västernorrlands, Västmanlands och Örebro län med fordon som endast transporterar rundvirke som härrör från skogar som skadats till följd av stormen den 27 december 2025 i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Västernorrlands län.

3 § Krav på yrkestrafiktillstånd enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska inte gälla för sådana transporter som avses i 2 §, förutsatt att

1. den som utför trafiken innehar ett sådant gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och

2. det fordon som används för transporten är registrerat att användas av innehavaren av gemenskapstillståndet i det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

4 § Innan ett annat fordon än ett släpfordon används av ett utlands-etablerat transportföretag för sådana transporter som avses i 2 §, ska en anmälan göras till Transportstyrelsen.

5 § En anmälan enligt 4 § ska vara skriftlig och innehålla uppgift om

1. namn och kontaktuppgifter till innehavaren av gemenskapstillståndet,
2. gemenskapstillståndets serienummer, och
3. fordonets registreringsnummer.

6 § Efter att ha mottagit en anmälan som uppfyller kraven i 5 § ska Transportstyrelsen skriftligen bekräfta anmälan.

7 § En bekräftelse som avses i 6 § ska medföras i fordonet och på begäran visas upp för en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman.

8 § Den som anlitar ett utlandsetablerat transportföretag för att utföra transporter som avses i 2 § ska upplysa föraren om de bestämmelser om vägtrafik och vägtransporter som är av särskild betydelse för transporterna.

9 § I lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare finns bestämmelser om utstationering av förare på vägtransportområdet.

1. Denna förordning träder i kraft den 15 april 2026.
2. Förordningen upphör att gälla vid utgången av september 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹ ska införas en ny paragraf, 5 c §, av följande lydelse.

5 c §

5 a § gäller inte om det är visat att transporten omfattas av förordningen (2026:0000) om tillfälligt undantag från krav på yrkestrafiktillstånd.

Denna förordning träder i kraft den 15 april 2026.

¹ Senaste lydelse av förordningens rubrik: 2009:1365.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs att 5 c § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹ ska upphöra att gälla vid utgången av september 2026.

2 Tillfälligt undantag från kravet på svenskt yrkestrafiktillstånd

Förslag

Det ska införas ett tillfälligt undantag från kravet på att inneha ett svenskt trafiktillstånd för den som utför yrkesmässig trafik i Dalarnas, Gävleborgs, Uppsala, Värmlands, Västerbottens, Västernorrlands, Västmanlands och Örebro län och som enbart transporterar rundvirke som härrör från skogar i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Västernorrlands län som skadats till följd av stormen den 27 december 2025. Undantaget ska enbart gälla den som innehar ett gemenskaps-tillstånd utfärdat i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Innan ett annat fordon än ett släpfordon används av ett utlandsetablerat transportföretag för sådana transporter, ska en anmälan göras till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska utfärda en skriftlig bekräftelse, som ska medföras i fordonet och på begäran visas upp vid en kontroll. Sanktionsavgift för överträdelser av villkoren för ett utlandsetablerat företag att utföra inrikes transporter i Sverige ska inte påföras om det är visat att transporten omfattas av undantaget.

Den som utför transporterna ska av uppdragsgivaren informeras om relevant svensk lagstiftning.

Undantaget ska gälla från den 15 april 2026 till och med den 30 september 2026.

Skälen för förslaget

Stormen Johannes har skapat ett tillfälligt behov av ökad transportkapacitet

Stormen Johannes drog fram över stora delar av norra och mellersta Sverige den 27 december 2025 och har orsakat omfattande skador på skog med mycket stora mängder fällda träd. Stormskadorna sträcker sig enligt Skogsstyrelsens uppskattning i huvudsak från Västerbottens län ner till Gävleborgs och Dalarnas län. Det finns ett behov av att skyndsamt omhänderta de träd som har skadats, inte bara för att förhindra att virkets kvalitet försämras utan också för att minska risken för följdskador på kvarvarande frisk skog. Skyndsam upparbetning och bortforsling av virket är det som mest effektivt och säkrast begränsar risken för förökning och spridning av skadeinsekter, främst granbarkborrar.

Skogsindustrierna, Stora Enso, SCA AB och Skogsägarna Mellanskog har med anledning av stormen Johannes hemställt om att åtgärder vidtas för att tillfälligt tillåta att utländska timmerbilar får användas i Sverige. Stormen bedöms ha fällt 10–11 miljoner kubikmeter virke, främst i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Västernorrlands län. För att undvika att det stormfälda virket angrips av granbarkborrar måste virket forslas från de berörda skogarna till skogsindustrier eller virkesterminaler senast den 1 juli (Dalarna och Gävleborg) respektive den 15 juli (Västerbotten och Västernorrland) 2026. Datumen regleras i Skogsstyrelsens föreskrifter

och allmänna råd (SKSFS 2025:2) om förebyggande av växtskadegörare för skydd av skog.

Svenska transportföretag bedöms inte ha tillräckligt med fordon och förare för att hantera de volymer av stormfällt virke som kommer att behöva transporteras ut från de stormdrabbade områdena. Frågor har därför uppkommit om det är möjligt att anlita utländska förare och timmerbilar för att hjälpa till med utforslingen av virke.

Möjligheten för svenska tillståndshavare att använda utländska fordon i yrkesmässig trafik är inte tillräcklig

För att få bedriva yrkesmässig trafik krävs tillstånd. Den som bedriver sådan trafik ska uppfylla ett antal krav, bland annat att det ska finnas en faktisk och fast etablering i en medlemsstat. Bestämmelser om vilka krav som ska uppfyllas finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen) och i yrkestrafiklagen (2012:210). Reglerna innebär bl.a. att en tillståndshavare ska förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade i den medlemsstat där tillståndshavaren är etablerad. I syfte att underlätta för företag som bedriver godstransporter på väg och göra det möjligt för dem att lättare klara tillfälliga eller säsongsmässiga efterfrågetoppar är det dock möjligt att under vissa förhållanden hyra in fordon som är registrerade i ett annat land.

Av 4 kap. yrkestrafikförordningen (2012:237) finns bestämmelser som gäller för svenska tillståndshavare. Fordon som ska användas av tillståndshavaren i yrkesmässig trafik ska anmälas till Transportstyrelsen. Om anmälan avser ett fordon som är registrerat i utlandet ska tillståndshavaren visa att det finns särskilda skäl att använda fordonet i yrkesmässig trafik. Därutöver ska bl.a. ett utländskt registreringsbevis och handlingar som styrker att fordonet uppfyller krav om registrering, beskaflenhet och utrustning lämnas in. Särskilda skäl behöver dock inte visas om fordonet ska användas för godstransporter under högst två månader. Antalet utländska fordon får vidare inte överstiga en viss andel av tillståndshavarens totala fordonspark. Det finns alltså i befintlig lagstiftning ett visst utrymme för svenska tillståndshavare att använda sig av utländska fordon för godstransporter. I syfte att säkerställa att bl.a. etableringskravet är uppfyllt är dock sådan användning förenad med vissa villkor. Utlandsregistrerade fordon som innehas med nyttjanderätt får bara användas av tillståndshavaren om fordonet uteslutande står till tillståndshavarens förfogande och körs av anställda hos tillståndshavaren eller denne själv, om tillståndshavaren är en fysisk person. Dessutom får nyttjanderättsavtalet bara avse hyra av fordon och inte omfatta något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

Även om det alltså är möjligt att under en viss period hyra in utländska fordon, finns det begränsningar i hur många sådana fordon som får användas av en svensk tillståndshavare. Om utländska fordon används ska de dessutom framföras av förare som är anställda av den svenska tillståndshavaren. I den nu uppkomna situationen finns det i princip inga extra svenska timmerbilsförare att tillgå, eftersom de redan anlitas fullt ut av de sven-

ska transportföretagen. Det framgår vidare av uppgifter från skogsföretagen att utländska företag framfört att de inte är intresserade av att låta för dem okända personer köra deras fordon. Det finns därför begränsade möjligheter för svenska transportföretag att fullt ut kunna möta det behov som nu har uppstått av att kunna transportera stormfällt virke i de berörda områdena.

Ett undantag från kravet på svenskt tillstånd bör införas

Den som bedriver yrkesmässig trafik ska ha ett tillstånd som utfärdas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där företaget är etablerat. I Sverige är Transportstyrelsen behörig myndighet. För att få utföra inrikes godstransporter i Sverige, dvs. där både lastning och lossning av godset sker i Sverige, behövs normalt ett yrkestrafiktillstånd eller ett gemenskapstillstånd som utfärdats av Transportstyrelsen (jfr. 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen). Ett gemenskapstillstånd som utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat medför endast en begränsad rätt att utföra inrikes godstransporter i Sverige.

Stormfälld skog i den omfattning som ägt rum i samband med stormen Johannes är inte ett normalläge. Den befintliga transportkapaciteten i Sverige bedöms inte räcka till för att inom de föreskrivna tidsramarna kunna transportera bort virket som fällts. Även med beaktande av de möjligheter som ryms inom nuvarande reglering för transportföretag att tillfälligt öka sin fordonsflotta eller för köpare av transporttjänster att använda utlands-etablerade företag finns det behov av att vidta åtgärder. En liknande situation uppstod i samband med stormen Gudrun 2005. Regeringen beslutade då om ett tillfälligt undantag från kravet på ett svenskt trafiktillstånd enligt den dåvarande yrkestrafiklagen, se förordning (2005:99) om tillfälligt undantag från bestämmelserna om trafiktillstånd m.m. i yrkestrafiklagen (1998:490). Det bedöms lämpligt att även nu införa ett snarlikt undantag för att ge skogsägarna större möjligheter att köpa in de transporttjänster som behövs för att hantera situationen.

Regeringen har enligt 7 kap. 1 § yrkestrafiklagen möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagen. Undantag från yrkestrafiklagens krav på tillstånd kan därmed föreskrivas på lägre föreskriftsnivå än lag. Ett undantag får endast beslutas om det är förenligt med trafiktillståndsförordningen. Den som utför transporterna ska alltså uppfylla kraven för att bedriva yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen. Det bör därmed – i likhet med 2005-års förordning – ställas krav på att den som utför transporterna ska ha ett gemenskapstillstånd.

Trafiktillståndsförordningen ställer krav på att tillståndshavaren ska förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där företaget är etablerat. Sådana fordon – vare sig de ägs eller hyrs av tillståndshavaren – ska vara registrerade i ett elektroniskt register över vägtransportföretag, som medlemsstaterna är skyldiga att föra enligt trafiktillståndsförordningen. Det registreringskravet syftar bl.a. till att se till att endast fordon som är besiktade, godkända för trafik och som uppfyller den statens krav på fordons beskaffenhet används i yrkesmässig trafik. För att säkerställa att de fordon som används vid de nu aktuella transporterna uppfyller sådana krav, bör det av den föreslagna förordningen framgå att

fordonen ska ha registrerats att användas av innehavaren av gemenskaps-tillståndet i ett sådant register.

Ett undantag bör vara begränsat i tid och omfattning

Det undantag som nu föreslås bör ha begränsad räckvidd. Undantaget bör enbart gälla i de län där skogsbrukets transporter av stormvirke bedöms nödvändiga för att effektivt upparbeta och transportera virket från de stormskadade skogarna i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Väster-norrlands län till mottagande industri, terminal eller hamn. Eftersom kapa-citeten för att upparbeta virke inte bedöms vara tillräcklig i de storm-drabbade länen bör undantaget, utöver de stormdrabbade länen, även gälla för transporter i Uppsala, Värmlands, Västmanlands och Örebro län. Undantaget bör begränsas till att gälla för transporter där fordonen enbart transporterar rundvirke som härrör från skogar som skadats till följd av stormen Johannes i Dalarnas, Gävleborgs, Västerbottens och Väster-norrlands län. Undantaget syftar endast till att möjliggöra sådana transporter som är nödvändiga för att i tid få ut virket från de stormskadade skogarna. Transporter av virket till eller genom andra län än de omnämnda bör därför inte omfattas av undantaget. De begränsningar som finns i fråga om användning av utländska fordon syftar till att säkerställa att en till-ståndshavare har faktisk och fast etablering i Sverige och därmed uppfyller trafikstillståndsförordningens etableringskrav. De begränsningar som finns i fråga om rätten att utföra inrikes transporter i en annan medlemsstat syftar till att undvika underminering av rättvis konkurrens på vägtransport-marknaden och av det sociala skyddet för förare. Undantaget bör därför inte gälla under en längre period än som krävs för att tillgodose transporter i den mest akuta fasen. Virket ska enligt Skogsstyrelsens föreskrifter ha transporterats bort senast den 1 respektive den 15 juli. Ett ökat transport-behov kommer dock finnas även efter dessa datum. Den tillfälliga förordningen bör därför gälla till och med utgången av september 2026. Transporter som behöver äga rum efter det bedöms kunna planeras och organiseras så att de kan utföras i enlighet med sedvanliga regler.

Situationen brådskar. Det ökade behovet av transporter kommer att bli aktuellt redan under våren och vara som mest intensivt fram till och med juli månad. De tillfälliga regler som nu föreslås bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Den 15 april 2026 bedöms vara den tidigaste tidpunkt detta kan ske. De föreslagna ändringarna bedöms inte medföra något behov av förberedande åtgärder hos någon aktör.

Anmälan och kontroll

Det är i första hand Polismyndigheten som utför kontroller av yrkesmässig trafik. Även Tullverket har vissa befogenheter i fråga om sådana kon-troller. För att dessa myndigheter ska kunna kontrollera de aktuella trans-porterna behöver de ha tillgång till uppgifter om vilka företag och fordon som omfattas av undantaget. Kontroller bör kunna ska på ett enkelt sätt och bör inte orsaka onödig administration. Detta bör kunna uppnås genom en anmälan till Transportstyrelsen innan transporter påbörjas. En sådan anmälan bör vara skriftlig och innehålla namn och kontaktuppgifter till innehavaren av gemenskapstillståndet, tillståndets serienummer och for-donets registreringsnummer. Om anmälan innehåller dessa uppgifter, bör

Transportstyrelsen utfärda en skriftlig bekräftelse som medförs i fordonet och på begäran visas upp för en kontrolltjänsteman, dvs. en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman. Det bör vara tillräckligt att bekräftelsen visas upp digitalt av föraren.

I trafik- och yrkestrafiklagstiftningen finns ett stort antal regler, både i fråga om de transporter som utförs som de fordon som används. Det undantag som föreslås påverkar inte dessa bestämmelser. För fordon kan det t.ex. anmärkas att det finns krav på att det i ett utlandsregistrerat fordon som har förts in i Sverige för att tillfälligt användas här bl.a. ska finnas ett registreringsbevis som på begäran ska överlämnas för kontroll till en bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman, jfr. 2 kap. 14 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. När det gäller tung trafik finns det vidare bestämmelser om medförande och uppvisande av besiktningsprotokoll, se 8 kap. 3 c § fordonsförordningen (2009:211). För tunga transporter finns därutöver regler om kör- och vilotider och krav på färdskrivare för att kontrollera att reglerna följs. Även dessa regelverk ska följas, när de aktuella transporterna utförs.

Den som bedriver yrkesmässig trafik ska vid en kontroll kunna visa upp olika sorters handlingar. Av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (godsförordningen) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) följer bl.a. att en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska medföras i ett transportföretags samtliga fordon och på begäran visas upp för en bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman. Om transportföretaget anlitar en förare från ett tredje land, ska det finnas ett förartillstånd, som även det ska visas upp vid en vägkontroll, jfr 3 § första stycket förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Naturligtvis gäller även vanliga trafikregler, inte minst vad gäller lastsäkring, högsta tillåten vikt och axeltryck. För att förbättra förutsättningarna för att reglerna följs, bör det ställas krav på att den som anlitar ett utlandsetablerat transportföretag för att utföra de aktuella transporterna ska upplysa föraren om de bestämmelser om vägtrafik och vägtransporter som är av särskild betydelse för transporterna.

Den förare eller det företag som inte följer de aktuella reglerna om fordon och transporter kan dömas till böter eller påföras sanktionsavgift, enligt det som föreskrivs i respektive regelverk.

Sanktionsavgift för överträdelse av villkoren för cabotage ska inte påföras, om man kan visa att man omfattas av undantaget

I artikel 8 i godsförordningen finns bestämmelser om att den som innehar ett gemenskapstillstånd under vissa villkor har rätt att utföra inrikes-transporter i en annan stat än etableringsstaten. Rätten att utföra sådana transporter är bl.a. begränsad till en period om sju dagar från det att en inkommande internationell transport avslutats. Den som utför transporter i strid med villkoren ska påföras en sanktionsavgift, se 5 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). De timmerbilar som behövs i den aktuella situa-

tionen kan komma att befinna sig i Sverige under längre tid än så och kommer sannolikt inte att ha utfört en sådan inkommande internationell transport som krävs för att rätten ska kunna återopas. Någon sanktionsavgift enligt den angivna bestämmelsen bör dock inte påföras för de nu aktuella transporterna. För att så inte ska ske bör det kunna visas att transporten omfattas av undantaget och utförs i enlighet med den föreslagna förordningen om tillfälligt undantag från krav på yrkestrafiktillstånd.

I lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare finns bestämmelser som gäller vid utstationering av förare på vägtransportområdet. Det finns bl.a. bestämmelser om att utstationering föreligger i vissa situationer, t.ex. när en arbetsgivare sänder en förare, som vanligen arbetar i ett annat land, till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra godstransporter där all lastning och lossning sker i Sverige (5 b §). Där finns vidare bestämmelser om skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration och tillhandahålla viss dokumentation (45 b–e §§) och om ansvar för den som beställer transporter (45 h §). Även om det nu föreslås ett undantag som medger att inrikes transporter i Sverige kan utföras av ett utlandsetablerat transportföretag i större utsträckning än vad som normalt medges, gäller alltså reglerna i lagen om utstationering av arbetstagare. Den arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra transporter som t.ex. avses i 5 b § i den lagen, ska därför lämna in en utstationeringsdeklaration och i övrigt följa det som föreskrivs där. För att förtydliga detta bör det föras in en upplysningsbestämmelse om regelverket om utstationering i den föreslagna förordningen.

3 Konsekvenser

Bedömning

Ett tillfälligt undantag för utländska transportörer bedöms möta det ökade behov av timmertransporter som kommer att uppstå när det virke som stormfällts av stormen Johannes ska tas om hand.

De villkor som undantaget förenas med bedöms leda till att påverkan på både den svenska transportmarknaden och på trafiksäkerheten minimeras.

Skälen för bedömningen

Konsekvenser för företag

Det tillfälliga undantaget kommer att göra det möjligt för skogsägare att anlita utländska transportföretag för att utföra timmertransporter om den inhemska transportkapaciteten inte räcker till. Detta bedöms bidra till att kvaliteten på virket kan bibehållas i större utsträckning och att de ekonomiska värden som går förlorade minimeras.

Konsekvenser för Polismyndigheten

Det kommer i första hand vara Polismyndigheten som utför kontroller av den aktuella trafiken. Myndigheten kommer att behöva ta ställning till om de fordon och de förare som de kontrollerar omfattas av den tillfälliga förordningen. Förslaget om att dokumentation om fordonsanmälan ska medföras i de fordon som används bedöms vara tillräckligt för att polisen ska kunna göra sin bedömning. Därmed bedöms förslaget inte leda till att några nya uppgifter åläggs Polismyndigheten.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att behöva hantera den anmälan av utländska fordon som föreslås vara ett krav i den tillfälliga förordningen. Denna anmälan kommer att skilja sig från den fordonsanmälan som görs under normala omständigheter, i och med att det inte är en svensk tillståndshavare som skickar in fordonsanmälan. Detta innebär en annan hantering hos Transportstyrelsen. Uppgifter om de aktuella fordonen kommer vidare inte att registreras i eller framgå av vägtrafikregistret. Transportstyrelsen kommer att behöva ta fram ett förfarande för att kunna ta emot anmälan och skicka ut en bekräftelse till den som anmäler fordonet. Dessutom behöver information om den tillfälliga hanteringen publiceras på Transportstyrelsens webbplats. Transportstyrelsen bedöms kunna hantera uppgifterna inom befintliga ekonomiska ramar.

Övriga konsekvenser

Genom att begränsa undantaget till att endast gälla transportföretag som har gemenskapstillstånd säkerställs att transporter utförs av företag som uppfyller kraven i trafiktillståndsförordningen. Kravet på att fordon ska vara registrerade, besiktade och godkända för trafik i en annat EES-land bedöms bidra till att trafiksäkerheten kan bibehållas. Begränsningarna avseende det geografiska området och att endast transporter av rundvirke i de berörda skogarna omfattas syftar till att eventuell negativ påverkan på den svenska transportmarknaden i form av orättvis konkurrens minimeras.