

# Köer vid tullstationer mellan Sverige och Norge hämmar handeln



# Stora merkostnader på grund av köer vid tullstationerna

Mellan Oslo och Göteborg löper den hårt trafikerade E6:an som leder trafiken i båda riktningarna till gränsstationen i Svinesund. Här passerar årligen drygt en miljon yrkesfordon och 8 miljoner bilar. Statistik från de tre största gränsövergångarna mellan Sverige och Norge visar att Svinesund är den största, med 63% av de tre gränsövergångarnas totala trafik.

Den täta trafiken innebär att Svinesund också är den gränsövergång som oftast drabbas av trafikstörningar, även om problem likaså finns vid andra övergångar längs den svensk-norska gränsen. Att gränsen dessutom är EUs yttre tullgräns ställer naturligtvis andra krav på kontroll och administration jämfört med gränsövergångar inom EU. I dagsläget uppstår det köer i samband med gränspassagen i Svinesund, både på den norska och svenska sidan.

Köerna stör chaufförernas hårt reglerade kör- och sovtider och påverkar trafikströmmen negativt. Trafiksituationen vid Svinesund leder till att transportpriser ökar, men också att kundföretag drabbas av försening-

ar som orsakar stopp i produktionen eller att produkter i butik hinner ta slut. Risken för att transportföretagen drabbas av skadestånd är därför påtaglig.

Köerna skapar också förseningar för privatbilster som fastnar i köerna. Antalet arbetspendlare mellan länderna är störst just vid Svinesund och här återfinns också den största gränshandeln i Norden. Trafiksituationen bidrar dessutom till ökade risker ur ett trafik-säkerhetsperspektiv och en ökad belastning på miljön.

I detta dokument finns en beskrivning av gränshindret och uttalande från berörda parter som speglar hur situationen uppfattas och vad som görs för att förbättra den. Då gränshindret är flerdimensionellt och berör många parter, gör vi inte anspråk på att presentera den totala bilden av problematiken. Däremot vill vi lyfta den problematik som näringslivet upplever så att deras perspektiv synliggörs och påskynda arbetet med att identifiera och genomföra åtgärder som kan bidra till att gränshindret löses.

## Växande trafik försvårar problemet

- Handeln mellan Sverige och Norge är stor. Länderna är varandras viktigaste handelspartners.
- Svinesund är den största gränsövergången med över 70% av Norges varuimport på landsväg passerar Svinesund.
- Statistik från Statens Vegvesen visar att den totala trafiken över Svinesund växte med nästan 40% mellan 2006 och 2018. Under samma period ökade den tunga trafiken med nästan 50%.
- Enligt Trafikverkets prognoser beräknas lastbilstrafiken i Västra Götaland fortsätta öka med totalt 64% mellan 2014 och 2040.



” En öppen och väl fungerande gränsövergång är oerhört viktig för oss som bor och verkar på båda sidor gränsen. Vi har ett stort antal gränspendlare som dagligen passerar Svinesund och de måste veta att de kommer fram i utsatt tid.

För den omfattande gränshandeln är en enkel och smidig passage A och O. Vi ser därför med viss oro på problematiken med köer på Svinesundsbroarna, oavsett vad som orsakar dessa.”

**Peter Dafteryd**, Ordförande Kommunstyrelsen i Strömstad 2018,  
Vice Ordförande i Svinesundskommittén 2018



” Köerna vid tullstationerna drabbar många och åkerinäringen ges inte rätt förutsättningar att kunna utföra sina transporter på ett tryggt och effektivt sätt. Missade leveranser av komponenter eller reservdelar kan i värsta fall leda till produktionsstopp med inkomstbortfall på miljonbelopp. Industrin kan drabbas hårt i längden och skadeståndskrav i flera led kan utverkas vid förseningar.”

**Pelle Joelsson**, Branschföreträdare, Sveriges Åkeriföretag

## Sveriges transportpolitiska mål

### Funktionsmål

Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov.

### Hänsynsmål

Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, trygghet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls.

### Ur Regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland 2018-2029

...målsättningen är ”att utveckla transportsystemet i hållbar riktning samt verka för att begränsa planens klimatpåverkan... Åtgärder i det regionala vägnätet är fortsatt prioriterade och ska möta upp behoven som finns inom såväl näringslivet som för persontransporter.”

# Hur drabbas transportföretagen vid långa väntetider?

**Pelle Joelsson, Sveriges Åkeriföretag** svarar så här på frågor kring transportnäringen och vad långa väntetider vid den svensk-norska gränsen, exempelvis Svinesund, innebär för företagen:

Transportnäringens omsättning motsvarar 4% av Sveriges BNP, samtidigt är det en bransch som behöver rekrytera arbetskraft. Bedömningen från Sveriges Åkeriföretag är att det finns ett behov av 50 000 nya chaufförer under den kommande 10-årsperioden.

Köandet vid tullstationerna skapar ett antal problem och ger merkostnader för företagen och åkerinäringen när de inte ges rätt förutsättningar till att utföra sina samhällsviktiga transporter på ett tryggt och effektivt sätt.

Industriernas krav på leveranser just-in-time, innebär att köer vid tullstationerna kan orsaka stora kostnader såväl hos transportföretagen som hos kunderna. Missade leveranser av komponenter eller reservdelar kan i värsta fall leda till produktionsstopp men även skadeståndskrav i flera led.

Eftersom transportföretagen kan drabbas av stora kostnader vid försenade leveranser finns det också en överhängande risk att man nödgas att bryta mot kör- och övertidsreglerna. Om kösituationen får till följd att regler inte kan följas leder det till ökad olycksrisk på vägarna och sanktionsavgifter för företagen. Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet ser allvarligt på återkommande överträdelser.

Ett transportföretag kan få en sanktionsavgift på ända upp till 800 000 svenska kronor. Upprepade överträdelser kan även innebära att åkeriföretaget förlorar sitt yrkestrafiktillstånd och därmed riskerar att gå i konkurs.

Att stå still med sitt fordon och köa ute på E6:an är också ett stort trafiksäkerhetsproblem. Risken att bli påkörd bakifrån är överhängande. Det känns inte heller tryggt att stå ute på Svinesundsbron, när den är fylld av köande transportfordon och bilister.



**Johan Nordenström, Sveriges Åkeriföretag**, beskriver hur ett mindre transportföretag drabbas av direkta merkostnader på grund av köerna vid Svinesund.

Det aktuella transportföretaget kör varje vecka vanligt gods, inga specialtransporter, över den svensk-norska gränsen. Åkaren bedömer att kötiden är minst en timme per bil och tillfälle. Väntetiden vid tullstation kostar ca 860 svenska kronor per timme för chaufför och bil. Företaget har ca 60 transporter över landsgränsen per månad, vilket innebär totalt 60 timmars köande. Det vill säga en och en halv arbetsvecka försvinner i väntetid varje månad.

Väntetiderna i tullen påverkar hela företagets arbetsplanering. Blir transporten försenad i tullen kan det medföra att den inte hinner levereras under dagen och chauffören får vänta över natten för att lossa och lasta dagen efter. Merkostnaden för transportföretaget är då 3 300 svenska kronor per dygn.

Företagets strategi är nu att skicka sina bilar 4-5 timmar tidigare på röda dagar för att slippa de längsta köerna vid gränsen. Detta medför naturligtvis betydande merkostnader för företaget.

## Problem som kostar företagen

**Ett mindre åkeri bedömer att 60 transporter i månad orsakar en timmes vänta per gång.**

$860 \text{ kr} * 60 \text{ h} * 12 = 619\,200$  svenska kronor per år för ett företag.

Om chauffören inte hinner leverera på utsatt dag tillkommer merkostnader på 3 300 svenska kronor per dygn och eventuella förseningskostnader eller skadestånd.

## Problem som hämmar tillväxten och handelsutbytet

**Om 1% av Sveriges och Norges handel hämmas av gränshinder motsvarar det 2,9 miljarder.**



Foto: Jakob Simonson

**Catharina Olofsson, KGH Customs AB**, arbetar med många exporterande företag och kan också förstärka bilden av att en försenad leverans kan få stora konsekvenser för leverantörer och slutkunder.

Fler och fler varor ingår i någon form av förädlingskedja, där företagen tillämpar "just-in-time". Ibland krävs inga stora förseningar förrän hela produktionen stoppas på grund av sen leverans. Ökade kostnader på grund av övertid och extraarbete för chaufförer eller byte av chaufförer på grund av körtidskrav, är också en vanlig merkostnad för transportörerna.

Inom "retail" har också sista länken i kedjan, från varulager till försäljning i butik eller från varulager till direktleveranser till slutkunder, blivit ett viktigt konkurrensmedel. Förseningar kan få stora konsekvenser för företagen. Varor som inte finns i butik när reklamkampanjer går eller en e-butik som inte lever upp till utlovade leveranstider kan snabbt innebära förlorade marknadsandelar.

## Bakgrund till gränshindret

Redan 2015 lyftes gränshindret "Kö vid tullstation" till Gränshinderrådet (under Nordiska ministerrådet) av Svinesundskommittén (politiskt samarbete mellan svenska och norska kommuner och regionerna Østfold och Västra Götaland). En förstudie hade då genomförts och förstudierapporten beskrev väl det komplexa gränshindret och möjliga lösningar. Under 2018 hade Svinesundskommittén, Tullverket och Trafikverket flera samrådsmöten.

### Förstudie: Kö vid tullstation

Förstudien genomfördes av KGH Customs Services och byggde bland annat på upplevelser från ett 70-tal chaufförer som svarade på en enkät.

Chaufförerna och andra intervjupersoner pekade på en lång rad problem och gav förslag på lösningar som kan underlätta trafiksituationen. Problemet med köer uppstår i båda riktningarna vid tullstationerna i Svinesund, men framför allt för trafiken som kommer från Sverige och EU och ska in till Norge.

Köer skapas både in till speditörer på gränsen samt till tullmyndigheterna och vid stora trafikflöden bildas långa köer ända ut på Svinesundsbron.

Chaufförerna hittar ingenstans att parkera och ställer sina lastbilar på fel plats. En viktig frågan är hur man kan undvika köbildning vid gränspassage och samtidigt säkerställa att varustransporter passerar gränsen och tulldeklarerar i enlighet med tullmyndigheternas regelverk.



## Förslag på lösningar

En förutsättning för att lyckas lösa denna typ av flerdimensionellt gränshinder, är att problemen lyfts upp till ett nationellt och nordiskt perspektiv och såväl departement som myndigheter involveras i lösningsprocessen. Åtgärder på regional nivå ska inte förringas, men de räcker inte.

För att hålla köer nere och effektivisera den tid det tar för chaufförer att klarera sitt gods på gränsen behöver samtliga berörda parter bidra till att skapa bästa möjliga förutsättningar. Endast i samverkan kan alla inblandade parter komma till en lösning. Minskade köer på gränsen och en effektivare tullhantering gynnar både importerande och exporterande företag, transportörer, chaufförer, personal hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen samt privatpersoner.

Under de senaste åren har flera åtgärder vidtagits både från tullmyndigheternas och näringslivets sida för att förbättra situationen vid gränspassagen, men situationen upplevs fortfarande som besvärande. Prognoserna pekar dessutom entydigt på stadigt ökande vägtransporter vilket kommer att öka belastningen på Svinesund än mer i en snar framtid.

### Samrådsmöten med Trafikverket och Tullverket

Under 2017 och 2018 genomfördes flera samrådsmöten där Trafikverket och Tullverket mötte Svinesundskommittén och Norsk-svenska Handelskammaren. Mötena syftade till att öka kunskapen om hur näringslivet påverkas av långa köer vid Svinesund.

Samtidigt står Trafikverket inför underhållsarbete på bron, bland annat en ommålning som skulle kunna förvärra trafiksituationen ytterligare. Tidsplanen för underhållsarbetet har dock flyttats fram och Trafikverket har hittat en lösning på hur arbetet ska kunna genomföras utan att stänga av trafiken helt. Arbetet planeras starta sommaren 2019 och beräknas ske sommartid under fyra år, med begränsning i antalet körfiler.

### Påtalade problem som skapar flerdimensionellt gränshinder:

- Stor trafikvolym (Svinesund är porten till Norge)
- För liten parkeringsyta på tullplan vid stora trafikflöden
- Chaufförers utnyttjande av vilotider på tullplan
- Brist på parkeringsplatser i nära anslutning till tullstationerna
- Tidskrävande tulladministration hos den norska tullmyndigheten
- Bemanning hos tullmyndigheter och speditörer
- Bristfällig information från tullmyndigheterna
- Företagen lämnar bristfällig dokumentation och information för klarering
- Brist på förhandsavisering
- Begränsat utrymme där speditorsverksamhet kan utföras
- Kommunikationssvårigheter i kontakt med utländska chaufförer
- Ökade krav vid transitering till Norge

### Följande förslag på lösningar har presenterats av olika aktörer:

- Ökad kapacitet hos tullmyndigheter och speditörer på gränsen
- Införande av snabbkassa hos tullmyndigheterna
- Utökad språkkompetens hos personal som jobbar på gränsen
- Utökad fysiskt utrymme för speditörer vid gränsen
- Förenklad tullprocess för auktoriserade aktörer
- Ytterligare digitalisering och effektivisering av tullprocessen
- Bättre information om tullprocessen mellan EU och Norge
- Bättre förberedelser
- Ökade kontroller av parkeringstid på tullplan samt påföljder vid överträdelser
- Utökad parkeringsyta på tullplan
- Ökade parkeringsmöjligheter i nära anslutning till tullstationerna

## Vad säger Trafikverket?

Trafikverket, Erica Kvist, Samhällsplanerare Regionalt, 28 mars 2019

Trafikverket planerar för att genomföra en utredning som syftar till att förbättra trafiksituationen vid tullstationen i Svinesund samt förhindra köbildning på Svinesundsbron.

## Vad säger Tullverket?

Tullverket, Tobias Skelander, chef Enheten för Lokaler, 18 februari 2019

Tullverket arbetar med att försöka effektivisera klareingsflödet vilket i förlängningen kommer bidra till lite mindre tryck och köbildningar. Som ett led i detta studeras möjligheterna till e-klarering och här är ett spår att på området vid tullstationerna anlägga automater utomhus där chaufförerna själva kan utföra vissa klareingsärenden.

Mycket förenklat skulle man kunna jämföra med en matvaruaffär där man idag ofta kompletterar med ett större antal självbetjäningsskassor. Tanken är alltså att chaufförerna ska kunna välja att utföra många av sina

ärenden vid en automat istället för att köa i en bemannad lucka. Givetvis kommer bemanningsfunktionen finnas kvar men detta kan kanske vara ett bra komplement till bemannade luckor och de köer som uppstår där. Genom att erbjuda fler alternativ kan flödet genom Tullområdet snabbas upp och på så sätt även minska köerna och påfrestningarna totalt sett i närområdet.

För detta kommer eventuellt filsystem på Tullområdet att behöva förändras. Det är just denna problematik som Tullverkets begränsade ÅVS (åtgärdsvalsstudie) fokuserar på. Vi utgår alltså från befintliga infarter och koncentrerar oss enbart på vårt område.

Mycket förenklat skulle man kunna jämföra med en matvaruaffär där man idag ofta kompletterar med ett större antal självbetjäningsskassor. Tanken är alltså att chaufförerna ska kunna välja att utföra många av sina

## Vad säger Tolletaten?

Tolletaten, Kristen Høiberget, seksjonssjef Tollregion Øst-Norge, 12 april 2019

Det desidert viktigaste elementet för å effektivisere tollbehandlingen er en ny grensepasseringsløsning for fristilling av gods, som åpner for digital informasjonsutveksling. Dette jobbes det med, og inn i dette arbeidet inngår en modernisering av grensetollsamarbeidet med Norge og EU/SE. Dette vil blant annet kreve digitalisering samordning mellom systemer jf. UCC (Union Customs Code) og norsk regelverk, synkroniserte datasystemer med kompatible datasett etc. etc. = system utvikling og opplæring i nye løsninger.

### 5 ting som skal til for å redusere kø-utfordringer på grensen:

1. Ny digital grensepasseringsløsning, herunder integrasjon av systemer og oppdatering av regelverk mellom NO og EU/SE.
2. Forbedret opptreden på oppstillingsplasser, herunder etterlevelse av gjeldende parkeringsbestemmelser.
3. Betydelig økning i forberedte transaksjoner med tilstrekkelig kvalitet på informasjon og dokumentasjon både digitale og analoge media.
4. Forbedret tilgjengelighet på ansvarlige deklarerer døgnet rundt året rundt, slik at utfordringer kan løses raskt og effektivt.
5. Betydelig forbedret forberedelse av eksport dokumenter (mangler ofte helt, og skal utstedes i det landet der varen eksporteres fra).



## Vad säger Fyrbodals kommunalförbund?

Fyrbodals kommunalförbund, Thomas Boström, Infrastrukturstrateg, 29 mars 2019.

Västsverige är den godstransportintensivaste delen av Sverige och Norge vår största exportmarknad (januari 2019). Huvuddelen av dessa transporter går över Svinesund. Det beskriver ganska väl vikten av en fungerande gränspassage.

Sett ur ett myndighetsperspektiv finns det flera formella hinder vid EU:s yttre gräns. Diskussionerna kring gränsfrågor tog också fart under flyktingvågen för några år sedan och just nu är gränsfrågorna i fokus genom Brexit. Nya regler för transportbranschen leder även de till nya och utökade kontroller vilket säkerligen påverkar gränspassager. Kort sagt får tull och andra myndigheter fler uppgifter.

Reglerna för transportbranschen är inte heller helt optimala för Svinesund. I nuläget finns det en stor mängd utländska förare med lastbilar, som uppehåller sig i gränsregionen och inväntar nya uppdrag. Efter en körning ifrån exempelvis Polen till Norge har föraren rätt att ta lokala körningar inom ett EU-land innan föraren vänder hemåt (cabotage). Detta gör att rastplatserna i

norra Bohuslän befolkas av utländska fordon och förare, men också att det sker ett stort antal "tomkörningar" över Svinesund. Närvaron av de utländska transportörerna dumpar också priserna.

Gränshinderfrågor behöver alltså ses i såväl ett internationellt som ett nationellt och regionalt perspektiv när det gäller transporter. I scenariot med de ökande transporterna så pekar prognoserna emot att det blir ännu större hinder i framtiden – om inget görs. Det pågår dock flera initiativ och politiska inriktningar, som pekar på en omställning som borde få effekt även för Svinesund:

- Omställning av godsflöden från väg- till järnvägs- och sjöfartsfrakt.
- Fordonskrav på ett fossilberoende 2030.
- Större och tyngre (och därmed färre) fordon, som möjliggörs genom att fler vägar upplåts för BK4 (Bärighetsklass 4). För klassificering BK4 är det max 74 tons bruttovikt som gäller för fordon.
- Ökade krav på transportköpare att frakta gods mer miljövänligt.

## Sammanfattning

# Kö vid tullstation – ett accelererade problem

Gränshindret Kö vid Tullstation fördyrar transportererna, har en negativ påverkan på handeln mellan Sverige och Norge och hämmar utvecklingen i gränsregionen. Prognoser visar dessutom att trafiken mellan länderna kommer att fortsätta öka vilket gör det ännu mer angeläget att snabbt hitta lösningar på problemet.

Den stundtals svåra trafiksituationen bidrar till otrygghet och stress hos chaufförerna. Köerna gör det svårt att klara leveranstider och chaufförerna tvingas ibland till och med stå i kö ute på Svinesundsbron. Det senare upplevs som mycket otryggt. Köerna skapar också en klart försämrad närmiljö och bidrar till onödiga utsläpp av koldioxid i en tid då vi behöver kraftigt minska påverkan på klimatet.

### Vem äger lösningen?

**Detta flerdimensionella gränshinder behöver diskuteras och lösas i såväl ett internationellt som ett nationellt och regionalt perspektiv. Prognoserna som pekar mot klart ökande transporter innebär att det skapas ännu större hinder i framtiden – om inget görs.**

Tullverket har påbörjat ett utvecklingsarbete, projekt "Ankomst av varor, väg Norge". Projektet har dock försenats på grund av rådande budgetläge och kommer inte att återupptas förrän 2020, vilket naturligtvis försenar implementeringen av vissa föreslagna lösningar.

Men även när Tullverkets utvecklingsarbete kommer igång, så räcker det inte. Eftersom gränshindret har många bakomliggande orsaker, kräver det att alla involverade parter bidrar till lösningar, genom egna insatser och samverkan med övriga aktörer.

Vi måste fråga oss:

- Vad kan branschen göra?
- Vad kan tullmyndigheterna i Sverige och Norge göra?
- Vad kan staten göra?
- Vad kan EU göra?

De fem områdena som norska Tolletaten lyfter som exempel på sidan 8 hur köer kan minskas sammanfattar väl komplexiteten och hur alla aktörer har ett stort gemensamt ansvar att lösa hindren. Lagstiftningen behöver uppdateras, tullplanerna förbättras, information från myndigheterna måste göras tillgänglig och transportföretagen måste vara bättre förberedda.

Det är därför angeläget att regionala, nationella och nordiska politiker uppmärksammar gränshindret och breddar diskussionen. Såväl transportnäringen som handeln mellan länderna skulle gynnas av att vi tillsammans påskyndar arbetet med att identifiera och snabbare genomföra åtgärder som kan lösa gränshindret.

# Vad är ett gränshinder?

Enligt Nordiska ministerrådet definition

”Lagar, offentliga regler eller praxis som hämmar individers mobilitet eller företags möjligheter att verka över gränserna i Norden”

Det beskrivna gränshindret handlar om vad som hämmar handeln mellan Sverige och Norge.

## Kontaktpersoner:

### Kent Hansson

Vice ordförande Svinesundskommittén  
+46 (0)526-191 20  
kent.hansson@stromstad.se

### Pelle Joelsson

Branschföreträdare på Sveriges Åkeriföretag  
+46 010-510 54 09  
pelle.joelsson@akeri.se

### Annika Daisley

Projektledare, Svinesundskommittén  
+46 (0)733 35 85 12  
annika.daisley@svinesundskommitten.com

*Svinesundskommittén är ett politiskt samarbete mellan svenska och norska kommuner och regionerna Østfold och Västra Götaland. Vi är en av 12 gränsregioner som jobbar på uppdrag av medlemmarna och Nordiska ministerrådet. Våra fokusområden är blå och grön tillväxt, turism och gränshinder/gränsmöjligheter.*

Vi som ingår i projektet Gränsmöjligheter:

