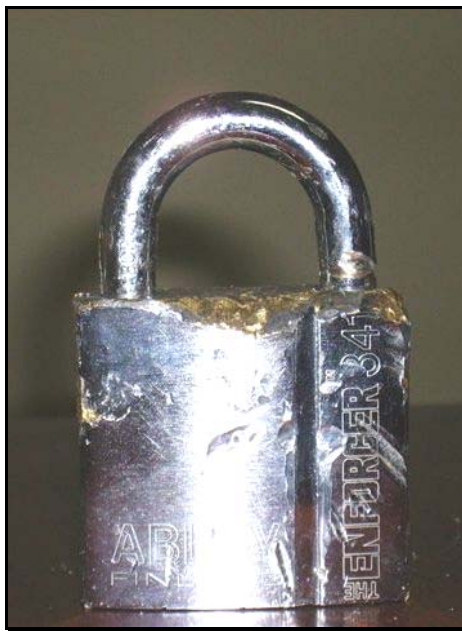


# PROTECTED – Security inom Kombitransporter

## RAPPORT FAS 1 - NULÄGESANALYS



2009-08-26

**Daniel Holmbom**  
Företagssäkerhet AB  
Tel. +46 (0)300 139 70  
Fax. +46 (0)300 139 71  
Tryckarevägen 8  
SE-434 37 Kungsbacka  
SWEDEN

[www.foretagssakerhet.com](http://www.foretagssakerhet.com)

**Nils Andersson**  
MariTerm AB  
Tel. +46 (0)42 33 31 00  
Fax. +46 (0)42 33 31 02  
P.O. Box 74  
SE-263 21 Höganäs  
SWEDEN

[www.mariterm.se](http://www.mariterm.se)

## **Förord**

Företagssäkerhet AB har bidragit med denna del (Fas 1) i projektet, vilket syftar till att åskådliggöra ett nuläge vad avser säkerhetshot samt dess ekonomiska konsekvens. Även ett antal förslag till motåtgärder har åskådliggjorts. Det är den intermodala transportkedjan som analyserats.

Arbetet har i huvudsak genomförts med hjälp av intervjuer men även en relativt omfattande faktainsamling av redan producerade analyser och dokument har legat till grund för detta dokument, vilka förekommer som hänvisningar i den löpande texten.

Värt att nämna i detta stycke är att då projektet initierades var inte denna fråga (transportsäkerhet) särdeles belyst, vilket den är i nuläget (sommaren 2009). Detta har lett till en punkt där det finns anledning att eventuellt ändra något i projektplanen för att forma resultatet i syfte att få svar (väcka några tankar) på områden vilka inte varit fullt belysta fram tills nu.

Vad avser den ekonomiska konsekvensen har det, under hela projektet, varit svårigheter med att deltagande aktörer inte har haft intresse av denna information. Således är det hela avseende ekonomiska områden, kvalificerade antaganden. Inom ramen för ekonomiska områden ligger både kostnader för brottsliga angrepp samt kostnader för förebyggande arbete.

## **Innehållsförteckning**

Sammanfattning .....	4
Summary .....	10
1 Inledning.....	16
1.1 Bakgrund.....	16
1.2 Syfte .....	16
1.3 Avgränsning .....	16
1.4 Metod .....	16
2 Intervjuer .....	18
3 Kända säkerhetshot och hinder samt dess sannolikhet i olika delar av transportkedjan.....	20
3.1 Analyserade säkerhetshot.....	20
3.1.1 Stöld.....	20
3.1.2 Skadegörelse .....	21
3.1.3 Smuggling .....	21
3.1.4 Trafficking.....	21
3.1.5 Terrorism.....	22
3.2 Transportkedjan .....	23
3.2.1 Avsändare .....	23
3.2.2 Landsvägsterminal .....	24
3.2.3 Kombiterminal ( <i>Järnvägs och kombiterminal</i> ) .....	24
3.2.4 Hamnterminal.....	25
3.2.5 Landsvägstransport.....	26
3.2.6 Kombitransport.....	27
3.2.7 Järnvägstransport .....	27
3.2.8 Sjötransport.....	28
3.2.9 Mottagare .....	28
3.2.10 Sammanfattning .....	29
4 Ekonomisk påverkan av säkerhetshot i olika delar av transportkedjan .....	30

---

5	Motåtgärder i olika delar av transportkedjan.....	32
5.1	Beskrivning av tre olika strategier för motåtgärder med en enkel kostnadsbedömning.....	32
5.1.1	Fysiskt skydd.....	32
5.1.2	Elektroniskt skydd .....	32
5.1.3	Logiskt skydd .....	32
5.2	Hur skyddas olika delar i kedjan.....	33
5.2.1	Avsändare .....	34
5.2.2	Terminal .....	34
5.2.3	Transport.....	34
5.2.4	Sjötransport.....	35
5.2.5	Mottagare .....	35
5.2.6	Sammanfattning .....	35
6	Resultat Fas 1 .....	37
6.1	Sammanfattning av resultat.....	37
6.1.1	Frekvens .....	37
6.1.2	Godsvärde.....	37
6.1.3	Kända hot.....	38
6.1.4	Ögonblicksbild.....	38
7	Teser .....	39
7.1	Tillgreppen i transportkedjan .....	39
7.2	Orsaksanalys.....	40
7.3	Minskning av antalet tillgrepp .....	40
	Bilaga 1 – Kriminologiska teorier .....	42
	Bilaga 2 - Intervjufrågor .....	45

## **Sammanfattning**

### **Frekvens**

Antalet tillgrepp (stöld ur eller stöld av lastbärare) minskar något år för år. En minskning återfinns i antalet polisanmälda transportrelaterade brott<sup>1</sup>, vilka i princip enbart är mätbara år 2007 - 2008 på grund av ändringar i polisens brottskodning. Det till antalet få år där säker statistik finns på området gör att det är svårt att dra kvalitativa slutsatser, dock syns en trend. Även de i projektet deltagande organisationerna ser/uppfattar en viss minskning av nämnda brott, se vidare diskussion om orsaker i avsnitt 7.3.

Totala antalet brott under år 2008: 2140 st

Totala antalet brott under år 2007: 2377 st

- 70% av brotten sker mellan klockan 22.00 – 06.00 (Sverige)
- 81% av brotten riktades mot oskyddade lastbärare (Sverige)

### **Godsvärde**

Det som däremot oroar i sammanhanget är att det totala tillgripna godsvärdet ökar<sup>2</sup>, och en nästan 100% ökning syns härvid (år 2007 till år 2008). Orsaken till denna ökning kan förklaras inom tre områden:

- Förbättrade anmälningsrutiner hos polismyndigheterna samt inom branschen.
- Kriminaliteten har blivit mer kompetent genom att organiserade ligor genomför brotten.
- Ökat antal stulna ekipage (hel godsbärare).

Beroende på vilket vis som beräkningarna samt antagandena utförs, kommer man till slutsatsen att mellan 52 och 293 miljoner SEK tillgrips under någon del transportkedjan i Sverige årligen.

---

<sup>1</sup> Polisens rapport om transportsäkerhet 2008, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västra Götaland

<sup>2</sup> Godsvärdesanalys 2008, Projekt Transportsäkerhet, Upprättad av Riskhanterings Akademin

### **Transportkedjans utsatta delar**

70 – 80 % av tillgreppen går statistiskt sett att härleda till en oskyddad plats alternativt ett oskyddat ekipage. Således höjs motivationen hos en potentiell gärningsman på grund frånvaron av mekaniska/fysiska skyddsanordningar (kriminologiskt sett är det frånvaron av en kapabel väktare).

Följande graf påvisar att där ett gott skydd finns, minskar riskerna för säkerhetshot. Grafen åskådliggör den statistik som finns inom området, samt de intervjuade organisationernas uppfattningar. Linjen motsvarar aktuell säkerhetsnivå i respektive del av transportkedjan. Angreppen inträffar vanligast där grafens färg är som mörkast.

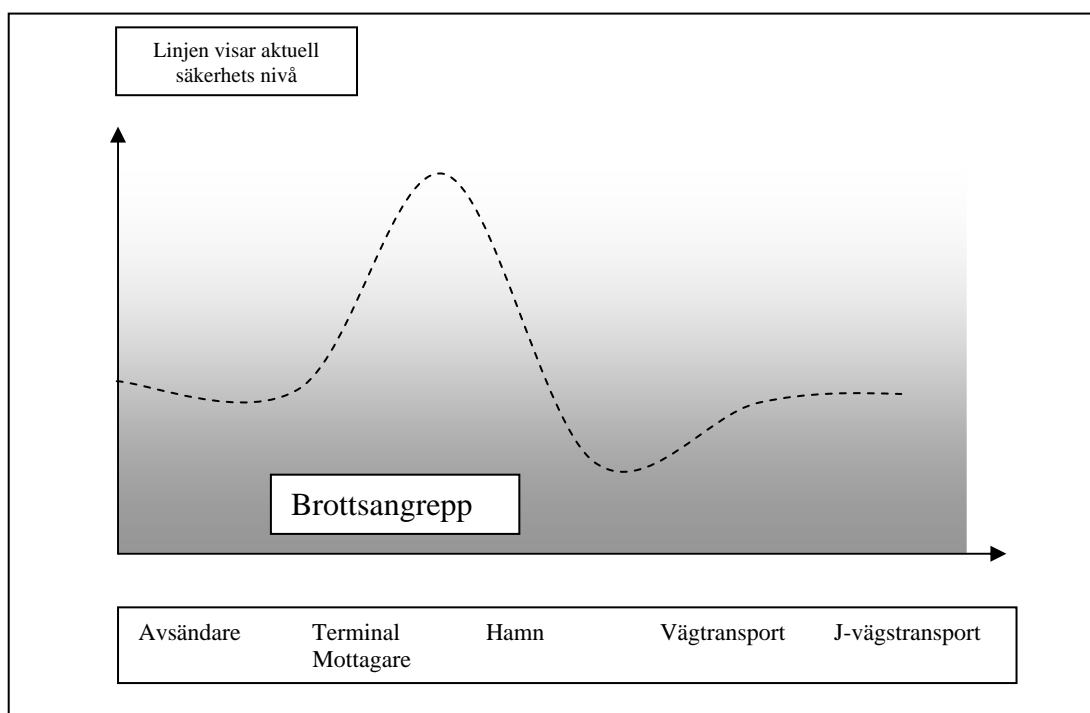


Diagram 4 - Förhållandet mellan säkerhetsnivå och risk för säkerhetshot i olika delar av den intermodala transportkedjan

### **Kända säkerhetshot samt dess sannolikhet i olika delar av transportkedjan**

Matris nedan åskådliggör en kvalitativ sannolikhetsbedömning över risker/hot mot transportkedjan, som är aktuell i detta projekt. I bedömningen har det tagits hänsyn till statistikunderlag samt till resultaten från de intervjuer som genomförts. De kända hoten som beskrivits i projektet är: stöld, skadegörelse, smuggling, trafficking samt terrorism.

Bedömningskriterierna har utgått från skala 1-5 där fem är det mest sannolika och där således ett är minst sannolikt.

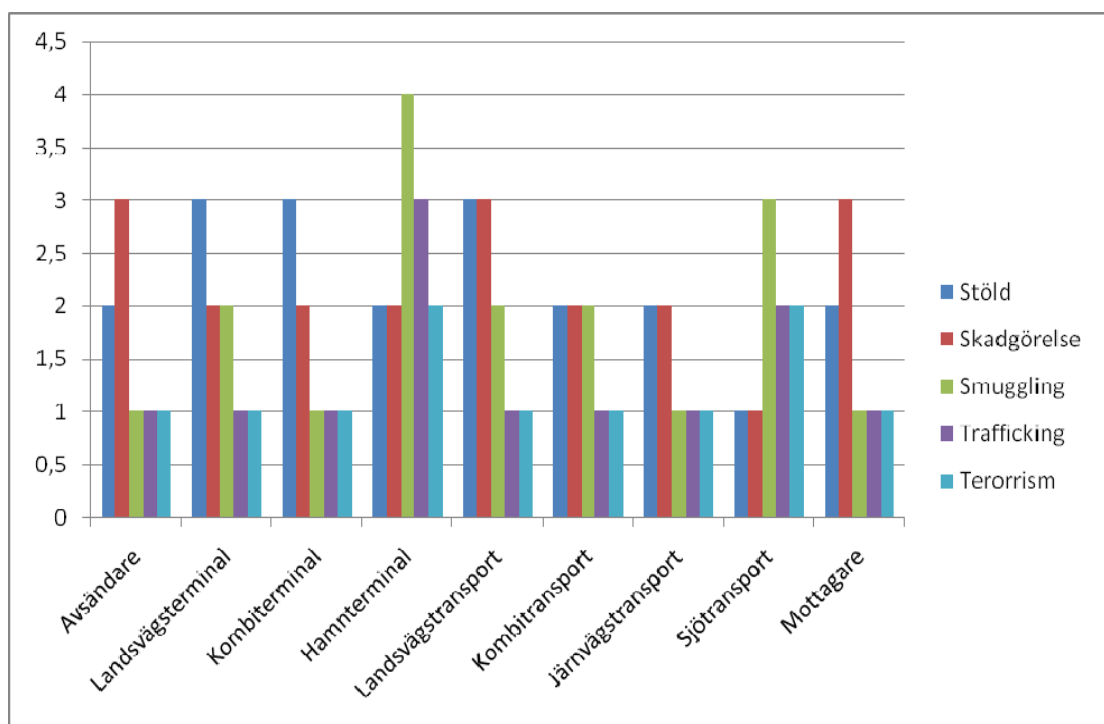


Diagram 1 - Sannolikheten för olika säkerhetshot i en intermodal transportkedja

## ***Ekonomisk påverkan av säkerhetshot i olika delar av transportkedjan***

Diagrammets staplar visar den ekonomiska effekt tillgreppen utgör, variablerna är satta mellan ett och fem där 1 är lägst (knappt märkbar påverkan) och där 5 är högst (extrem påverkan).

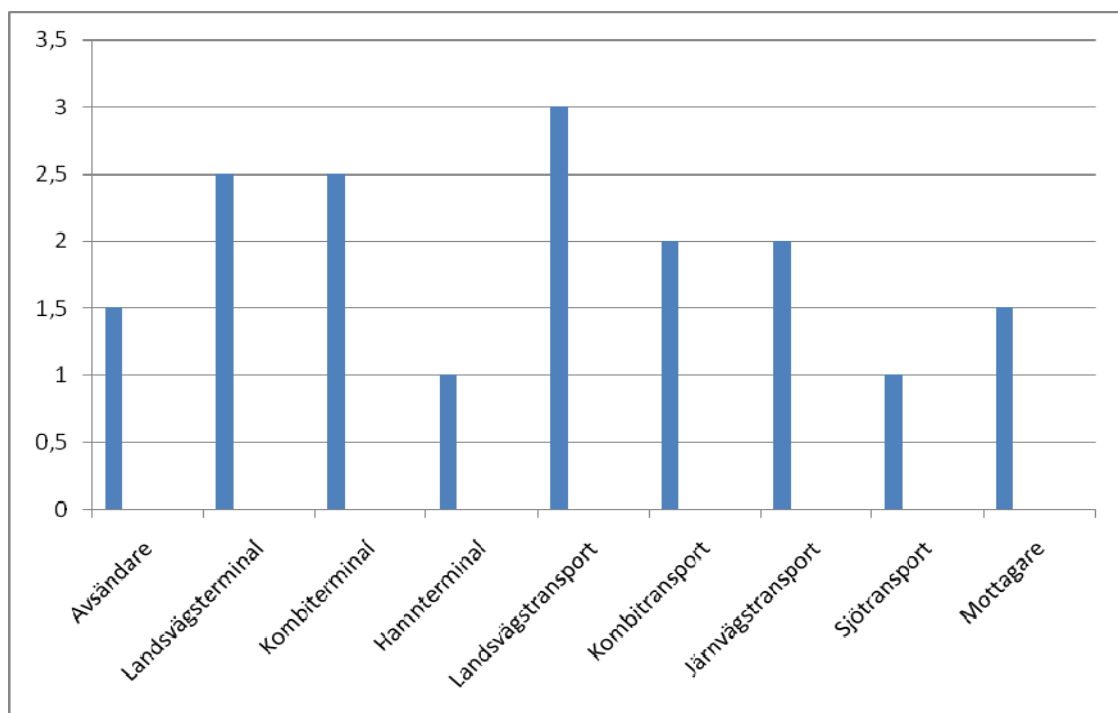


Diagram 2 - Ekonomisk påverkan av säkerhetshot i olika delar av en intermodal transportkedja



### **Motåtgärder i olika delar av transportkedjan**

Nedan diagram är en kvalificerad bedömning över vilka ekonomiska medel som satsas inom vilken del av transportkedjan. Staplarna är ej säkerställda utifrån området noll till 3, utan bör ses som jämförbara sinsemellan med intervallen låg 1, medel 2 eller hög 3. Höjden på staplarna samt förhållandet dem emellan, påvisar vilka skillnader som föreligger.

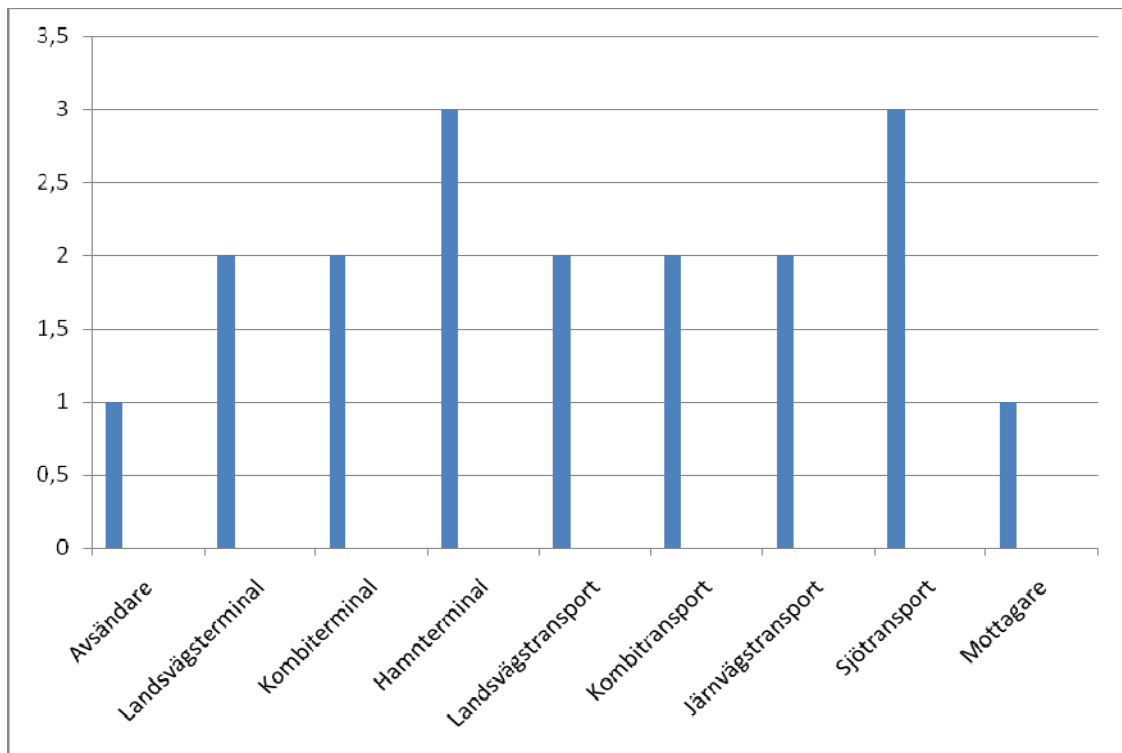


Diagram 3 - Ekonomiska medel som satsas på att motverka säkerhetshot i olika delar av en intermodal transportkedja

## **Kan utevaron av kunskap/resonemang om aktuella orsaksproblem ligga till grund för en försvårad problemlösning?**

Svaret måste otvetydigt bli JA. Dock är detta en oerhört svår frågeställning och det görs inget sken av att ens ha en möjlighet att svara på frågan fullt ut. Det följer ett antal kriminologiska ansatser/slutsatser<sup>3</sup> i bilaga 1. Dessa bedöms som, inom samhället och dess kriminologiska institutioner, accepterade och för detta ändamål väl lämpade som en bred informationsbakgrund till frågan.

Vidare kan dras ett par enkla slutsatser i korthet:

- Det finns potentiella gärningsmän, oaktat orsaken
- Brotten begås dels på grund av segregation/utanförskap
- Brotten begås dels på grund av en befintlig kriminalitet vilken sprider sig och tar upp nya ”svaga” individer
- Brotten begås i ett samhälle där tillfällena ges
- Brotten begås där/då avsaknad av kapabla väktare<sup>4</sup> är som störst

## **Vilken är orsaken till den statistiska minskningen av antalet tillgrepp?**

Svar: Den statistik som polisen levererar till samhället bygger enbart på brott som kommit till polisens kännedom. Detta medför att den inte till 100 % återspeglar verkligheten och ett mörkertal finns som skapas både inom polisens såväl som inom branschens led. För att kommentera orsakerna kort kan nämnas, att det ofta är svårt för transportören att veta exakt vilket gods som tillgripits eller att gränsen mellan stöld, skadegörelse eller godsskada kan vara svår att överblicka. Tidspress är ett annat skäl till varför tillgrepp ibland inte anmäls eller att det stulna beloppet inte motsvarar kostnaden för en egen självrisk. Således återfinns ett mörkertal<sup>5</sup> i detta sammanhang.

En bedömning är att de två största orsakerna till minskningen av tillgrepp är:

- att polismyndigheten i Skåne, Halland, Jönköping och Kronobergs samt Västra Götalands län har fokuserat på området och bildat en samverkansgrupp. Detta arbete har lett till en ökad tvärssektoriell samverkan mellan polis och hela transportbranschen, där man genom seminarier och workshops ökar intresset för frågorna och där det uppnåtts en ökad kunskap om problembild samt relevanta skyddsåtgärder. Även tillverkare (Volvo Lastvagnar och Scania) har tagit till sig kunskap och förändrat exempelvis lås och säkerhet.
- att en ökad professionalism bland förövarna skapar färre antal tillgrepp, om än med betydligt högre ”träffsäkerhet” och därigenom ett ökat godsvärre per tillgrepp.

<sup>3</sup> Jerzy Sarnecki, Introduktion till kriminologi

<sup>4</sup> Utevaron av olika skyddsåtgärder, logiska, fysiska eller elektroniska skydd

<sup>5</sup> Kvoten mellan den faktiska och den registrerade brottsligheten.

## **Summary**

### ***Incidence***

The number of thefts (thefts of or from cargo carriers) decreases each year and this decrease is reflected in the number of transport-related crimes<sup>6</sup> reported to the police. These statistics can only be compared for year 2007 and 2008, due to changes in the police crime coding system. Because there are so few years with statistics in this area, it is difficult to draw qualitative conclusions. However, a trend is nevertheless apparent here. The organizations participating in this project have also noticed a certain decrease in this kind of crime. For a discussion on a possible reason for this, see section 7.3.

Total number of crimes reported in year 2008: 2140

Total number of crimes reported in year 2007: 2377

- 70% of the crimes occur between 10 p.m. and 6 a.m. (Sweden)
- 81% of the crimes were committed against unprotected cargo carriers (Sweden)

### ***Value of cargo***

What is troubling in this context, however, is that the total value of the cargo stolen is increasing<sup>7</sup> (an increase of almost 100% between year 2007 and 2008 is noted here).

The reason for this increase can be explained by the following three factors:

- Improved reporting routines used by the police and the industry.
- More competent criminality, due to organized gangs committing the crimes.
- Increase in the number of stolen rigs (entire cargo carriers).

Depending on the method of calculation and the assumptions used, the conclusion is that cargo worth SEK 52 - 293 million was stolen in the process of transport in Sweden each year.

---

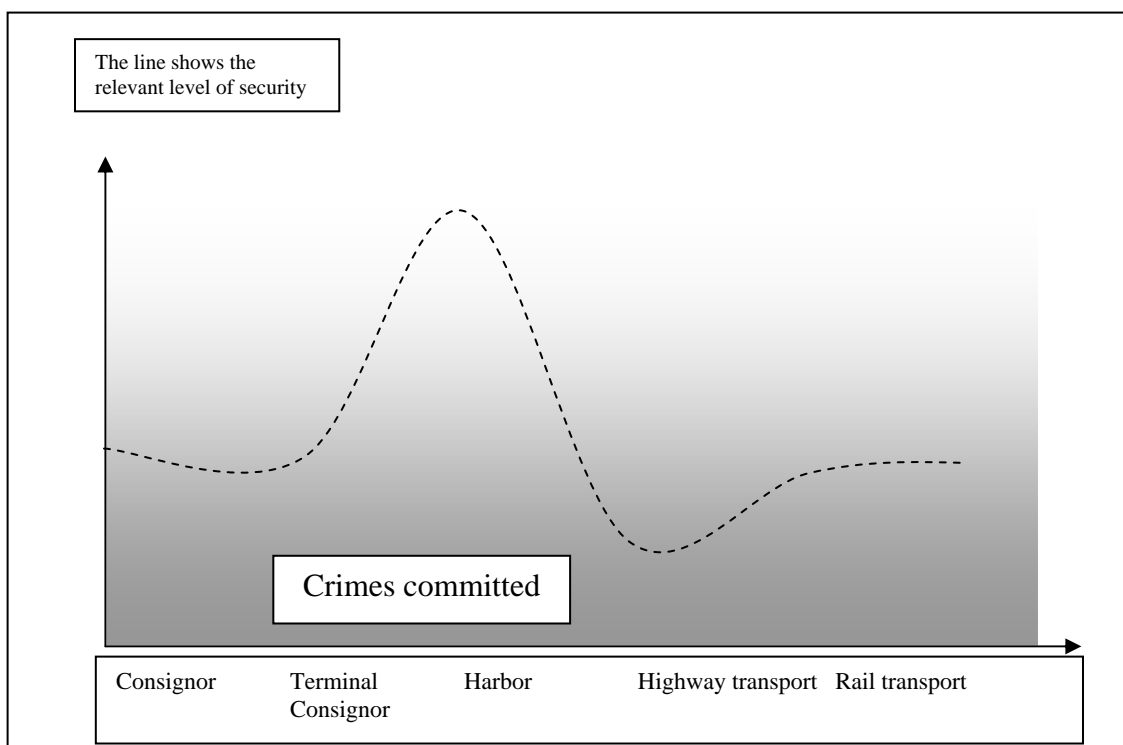
<sup>6</sup> Police Report on Transport Security 2008, Per-Arne Nilsson, Västra Götaland County Police

<sup>7</sup> Analysis of Cargo Value 2008, Transport Security Project. Established by the Risk Management Academy

### ***Vulnerable parts of the transport chain***

Of the thefts, 70 – 80 % can be statistically associated with an unprotected location, or alternatively, an unprotected cargo transport unit. Thus, the willingness of a potential perpetrator increases when mechanical or physical means of protection take the place of a capable guard.

The following graph shows that security risks decrease where there is adequate protection. The graph reflects the statistics in this field, as well as the views of the organizations interviewed. The line corresponds to the level of security pertaining to each part of the transport chain. Thefts occur most commonly where the color of the graph is darkest.

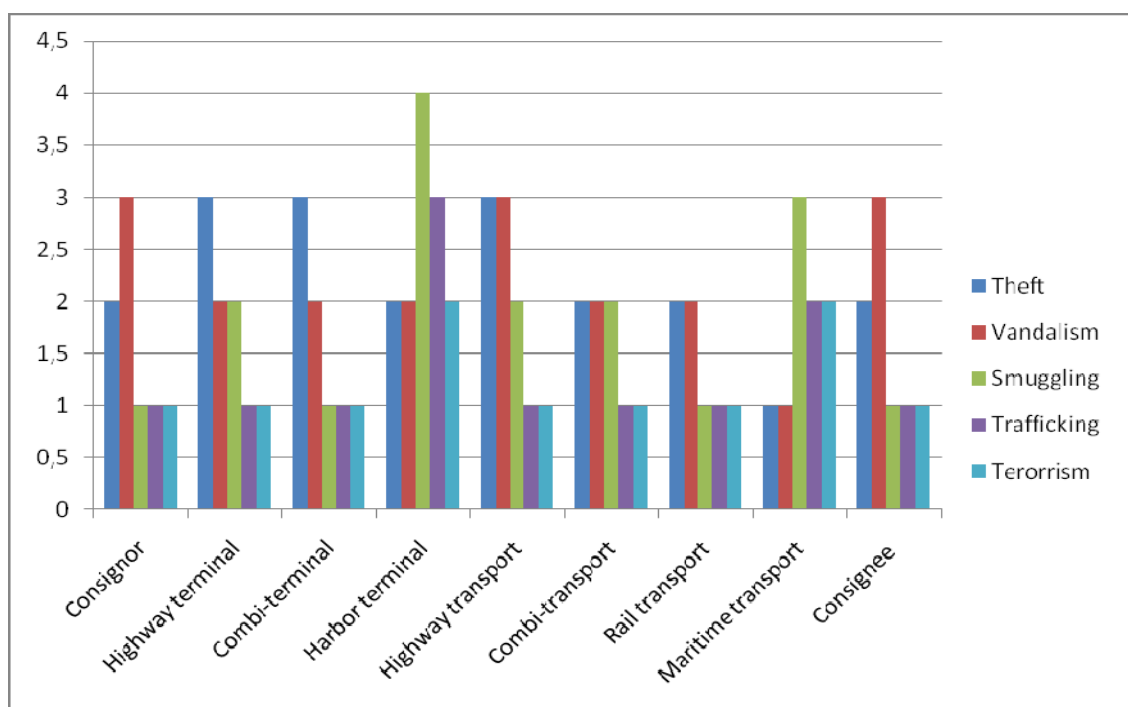


*Chart 4 - Relation between the level of security and the risk of threats in different parts of the intermodal chain of transport*

***Known security threats and their likelihood in various parts of the transport chain***

The matrix below shows a qualitative probability assessment of the risks and threats included in this project. The result is based on the statistic data and result from the interviews conducted. The known threats described in this project are theft, vandalism, smuggling, trafficking and terrorism.

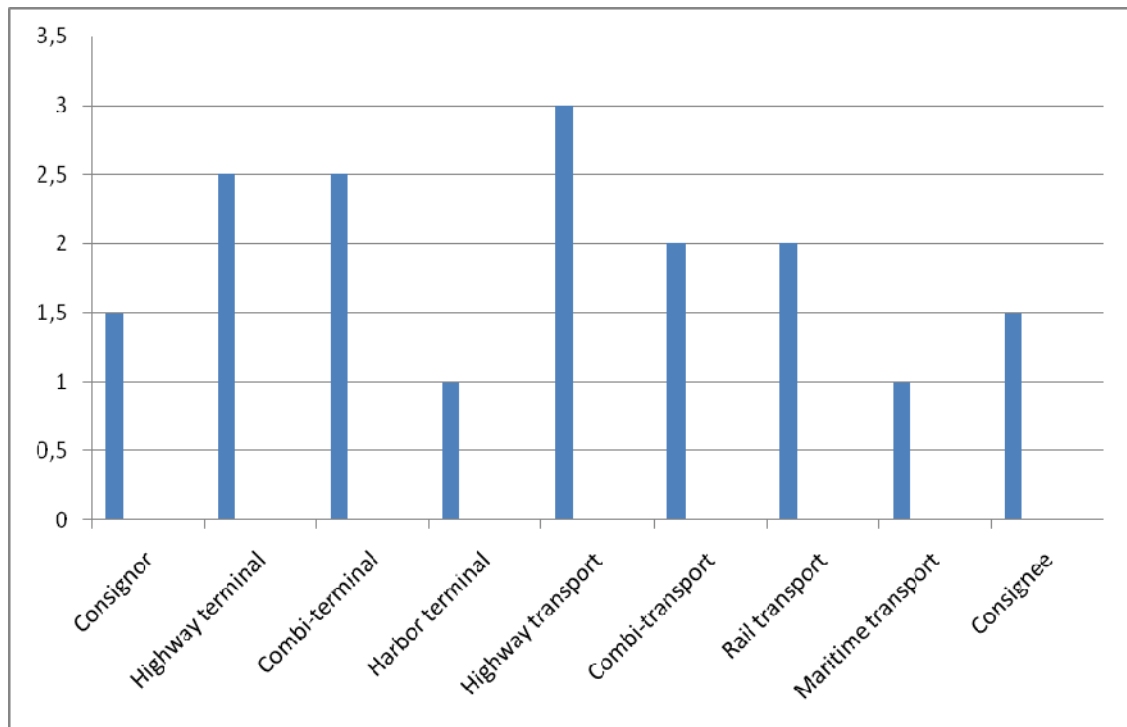
The assessment criteria are rated from one (least likely) to five (most likely).



*Chart 1 –Probability for different security threats in the intermodal chain of transport*

***Economic effects of security threats in various parts of the transport chain***

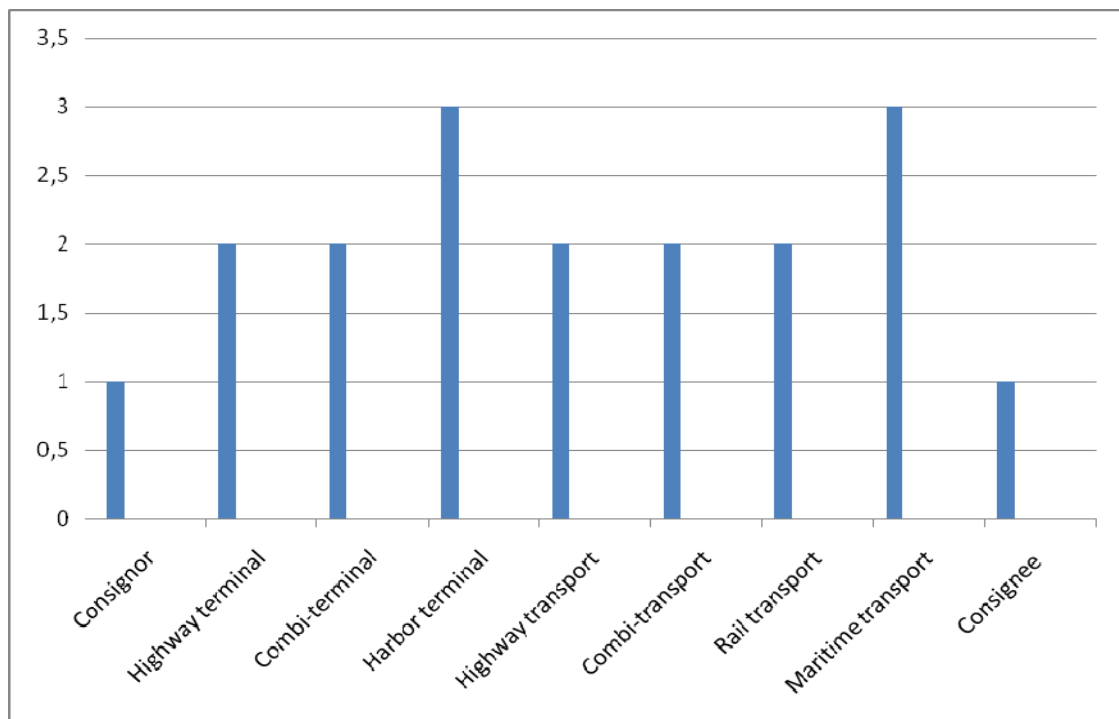
The bars of the diagram show the economic effect of the crimes. The variables are set between one (hardly any effect) to five (extreme effect).



*Chart 2 – Economic effect of crimes in different parts of the chain of transport*

### **Defensive measures in various parts of the transport chain**

The diagram below represents a qualified assessment of which economic measures are taken in the various parts of the transport chain. Although the bars do not claim any quantitative precisions, they can be used for purposes of comparison, with 1 representing low, 2 representing medium and 3 representing high. However, the relative height of the bars shows the differences that exist.



*Chart 3 – Level of economic measures to counteract security threats in different parts of the chain of transport*

## **Can the absence of information or discussion about current causation factors exacerbate problem solving?**

The answer must undeniably be YES. However, this is a very difficult issue, and it isn't claimed to be able to provide a comprehensive answer to this question. Appendix 1 (Bilaga 1), contains a number of criminological theories and conclusions<sup>8</sup>, which are accepted by society and criminological institutions, and are suitable for providing a broad factual background to this issue.

In addition, a few simple conclusions may be summarized:

- There are some potential perpetrators who exist regardless of cause.
- The crimes are committed due to segregation and/or alienation.
- The crimes are committed partly because of existing criminality, which spreads and recruits new "weak" individuals.
- The crimes are committed in a society that provides opportunities to do so.
- The crimes are committed when and where the lack of capable guards<sup>9</sup> is most pronounced.

## **What is the reason for the statistical reduction in the number of thefts?**

Answer: As the statistics that the police provide the government are based solely on those crimes of which the police are aware, they do not fully reflect reality. The reasons for unreported crime relate both to the police and the industry. Briefly, these reasons include the difficulty of the transporter to ascertain exactly which items have been stolen, and the fuzzy line between theft, vandalism and damage to goods. Time pressures are another reason why thefts are sometimes not reported, as are cases where the amount of the theft is below the insurance deductible. All these lead to unreported thefts<sup>10</sup>.

The two most important reasons for the decrease in thefts appear to be:

- The fact that the police in the counties of Skåne, Halland, Jönköping and Kronoberg, as well as Västra Götaland, have focused on this area and established a coordination group. This work has led to increased inter-sector coordination between the police and the entire transport industry, including seminars and workshops to increase interest in these issues, and an increased understanding of the problem and relevant protective measures. In addition, manufacturers (Volvo Lastvagnar and Scania) have internalized this information and changed locks and security, for example, as a result.
- An increased level of professionalism among the perpetrators has resulted in fewer, but more lucrative, thefts, thereby increasing the amount stolen per theft.

---

<sup>8</sup> Jerzy Sarnecki, Introduktion till kriminologi (Textbook, Introduction to Criminology)

<sup>9</sup> Lack of various protective measures, logical, physical and electronic protection

<sup>10</sup> Ratio of non-reported crimes to total crimes



## **1 Inledning**

### **1.1 Bakgrund**

Företagssäkerhet AB har tillsammans med Mariterm AB i projektfas 1 tagit fram en nulägesbild av säkerhetshot och hinder mot olika länkar av transportkedjan.

Analysen är en del av projektet "Protected – Security inom kombitransporter" och finansierat inom ramen för VFUD Sir-C (Virtuellt Forsknings-, Utvecklings- och Demonstrationscentra, Swedish Intermodal Research Centre). Syftet med projektet är att lyfta fram existerande och kommande, frivilliga samt obligatoriska, regelverk och förordningar som på olika vis påverkar intermodala transporter. Tanken med projektet är att ta fram en så heltäckande bild som möjligt över vilka åtgärder olika aktörer i transportkedjan måste vidtas för att uppfylla de krav som ställs.

Denna rapport beskriver en nulägesbild över säkerhetshot och hinder i olika delar av transportkedjan. Vidare har även bedömningar gjorts avseende ekonomisk påverkan samt vilka åtgärder som kan vidtas i transportkedjan för att minska säkerhetshoten.

I rapporten är säkerhetshoten indelade i fem kategorier: stöld, skadegörelse, smuggling, trafficking och terrorism.

### **1.2 Syfte**

Syftet med denna del av projektet är att skapa en nulägesbild av kända transportrelaterade säkerhetshot, inom den intermodala transportkedjan. Ett antal intervjuer har genomförts samt att statistik från ett antal olika håll, även redan publicerade övriga dokument, har legat till grund för denna rapport.

### **1.3 Avgränsning**

För denna del av projektet har enbart svenska förhållanden analyserats.

### **1.4 Metod**

Arbetet startades upp med ett antal interna projektmöten där projektets mål, tidsplaner och syften gicks igenom. I ett tidigt skede arbetades ett antal frågor fram vilka sedan använts under de intervjuer som genomförts. Deltagande företag/organisationer var förutbestämt i projektets förstudie. De frågor som låg till grund för intervjuerna kvalitetssäkrades, genom Högskolan i Borås, med hjälp av professor Håkan Torstensson. Även Polismyndigheten fick tillfälle att yttra sig om de frågor som skulle användas i intervjuerna.

I nästa skede intervjuades ett antal företrädare för transportnäringen, de intervjuade företrädarna är:

1. Högskolan i Borås, Prof Håkan Torstensson
2. Polismyndigheten i Västra Götaland, Kriminalinspektör Per-Arne Nilsson
3. Göteborgs hamn, Säkerhetschef Thomas Fransson
4. Green Cargo, Head of Security Tommy Ahlestedt
5. Cargo Net Magnus, Berg Labor
6. Schenker, Corporate Risk Manager – Security Daniel Ekwall

De slutsatser/bedömningar som dragits i denna rapport bygger på tre delar, befintlig statistik, intervjuresultaten samt projektgruppens bedömningar.

Avslutningsvis i denna fas skrevs en rapport över de erfarenheter och slutsatser som dragits.

## 2 Intervjuer

Det kunde under intervjuerna konstateras att samtliga deltagare har i princip samma inställning till problemen, med endast ett fåtal skillnader. Nedan följer ett antal punkter som sammanfattar resultaten från samtalen. Frågeställningarna återfinns som bilaga 2.

- Samtliga anser att hela den aktuella problematiken är ett bekymmer, vilket kostar onödigt mycket pengar. I en rapport från TAPA<sup>11</sup> beskrivs att ett logistikföretag har ett security relaterat svinn på ca 0,025 % till 0,14 % av omsättningen. En intressant parallell är att huvuddelen av projektdeltagarna (transportföretag & organisationer) påstår att de har betydligt större kostnader för godsskador än för kriminella handlingar. I branschen finns det företag som har godsskador på upp mot 3 % av transporterat godsvärde på året. Detta är ett extremt fall och siffran återfinns bland dem som transporterar särskilt ömtåliga produkter.
- Aktuellt problem uppstår i huvudsak under uppställning terminalnära, eller under uppställningstider på annan plats (gäller både väg & järnväg).
- De nationella aktörerna påstår att det är ett problem att polismyndigheterna runt om i landet saknar nationell samordning av dessa tillgreppsbrott. Stora problem uppstår således då ett brott begås i ett län och upptäcks i ett annat. Vidare försvåras den enligt många så viktiga informationsspridningen över landet av detta faktum.
- Samtliga har investerat stora pengar på fysiskt skydd av terminaler/lokaler/områden. Det har dock inte kommit till detta projekts kännedom om vilka summor det handlar om. Inte heller vilka kostnader problemen står för, då aktörerna hänvisar till polisens statistik och säger att kostnaderna ligger i linje med denna statistik, Göteborg hamn undantaget där det inte tillgripits något under år 2008 samt år 2009. Detta på grund av de omfattande säkerhetsinstallationerna vilka har genomförts.
- Samtliga aktörer är överens om att framtiden är svår att förutse, dock påstås det (vilket går att säkerställa på kriminologisk väg) att brottslighetens modus operandi (tillvägagångssätt) flyttas geografiskt. Påståendet att den kriminalitet som i dagsläget finns i Östeuropa, samt till viss del i området kring London, kommer att drabba Sverige inom en framtid, är sannolikt. Vilket i sin tur ger för handen att kapningar, utpressning och väpnade rån inte bör överraska någon inom låt säga en 10 års period.

---

<sup>11</sup> The Transported Asset Protection Association (TAPA) is a unique forum that unites global manufacturers, logistics providers, freight carriers, law enforcement agencies, and other stakeholders with the common aim of reducing losses from international supply chains.

- Daniel Ekwall Schenker säger att ”en orsaksdiskussion bör föras till aktuellt resonemang; alla pratar om security men få talar om problemen/orsakerna”. Detta diskuteras vidare under i tes 2, se vidare avsnitt 7.2.
- Mörkertalet inom antalet anmälda brott och genomförda brott kan antas vara stort, trots att de olika aktörerna påstår att alla brott anmäls. En anledning kan vara att kunskap om brottets existens saknas, det vill säga att brottet kanske inte alltid uppfattas som ett brott. Det kan lika gärna uppfattas vara saknat gods, eller att kunden i sin tur ställer krav på avsändaren i tron om att det är felhanterat, i stället för att polisanmäla brottet. Med de stora volymerna som transporteras dagligen är denna konsekvens fullt naturlig, se vidare avsnitt 7.3.
- Branschen känner en viss avsaknad av engagemang eller delaktighet från försäkringsbolagens sida i aktuell diskussion. Transportrelaterade säkerhetshot är ett problem som samtliga aktörer inom hela transportkedjan måste engagera sig i, varvid försäkringsbolagen har en given plats. Främst vad gäller krav på de aktörer som fysiskt hanterar godset, men även som en samhällsaktör med god insikt i skadekostnader såväl som statistik.

### 3 Kända säkerhetshot och hinder samt dess sannolikhet i olika delar av transportkedjan

Detta kapitel avslutas med en sammanfattande matris som åskådliggör en kvalitativ sannolikhetsbedömning över risker/hot mot transportkedjan som är aktuella i detta projekt. I bedömningen har det tagits hänsyn till statistikunderlag samt till resultaten från de intervjuer som genomförts. De kända hoten som beskrivs i projektet är: stöld, skadegörelse, smuggling, trafficking samt terrorism.

Bedömningskriterierna har utgått från en skala 1-5 där fem är det mest sannolika och således ett är minst sannolikt.

#### 3.1 Analyserade säkerhetshot

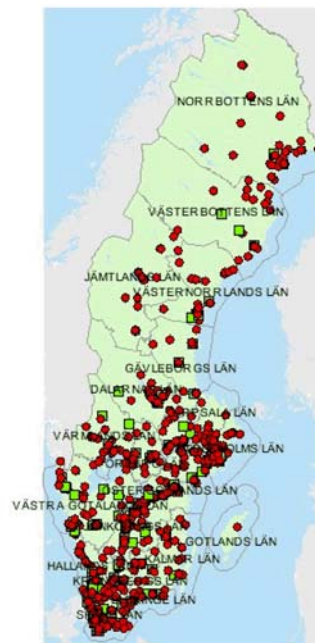
##### 3.1.1 Stöld

När det gäller stöld är statistikunderlaget<sup>12</sup> tämligen gott i rapporten från Polismyndigheten Västra Götaland & Skåne. Av vikt här är att känna till skillnaden mellan de två olika aktuella brottskoderna, 9803 (tillgrepp av lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig godsbefordran) och 9804 (stöld ur eller från lastbil, släpfordon eller lastbärare avsedd för yrkesmässig trafik). Under år 2008 anmäldes det i hela Sverige totalt 528 tillgrepp med brottskod 9803 varav 333 st av fordon överstigande 10 ton samt 1625 tillgrepp med brottskod 9804.

Totala antalet brott under år 2008: 2140 st.



Figur 1a - Anmälda brott med brottskod 9803 under 2008<sup>12</sup>



Figur 1b - Anmälda brott med brottskod 9804 under 2008<sup>12</sup>

Röd prick motsvarar ett brott, grön ruta 2-5

<sup>12</sup> Polisens rapport om transportsäkerhet 2008, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västra Götaland

### **3.1.2 Skadegörelse**

Enligt statistik från brottsförebyggande rådet har det under år 2008, i hela Sverige anmälts 45 486 brott som rubriceras som skadegörelse mot motorfordon. För att kunna analysera omfattningen görs ett antagande att den totala andelen fordon för yrkesmässig transport är 5 gånger mindre<sup>13</sup> än för privata fordon. Detta ger ett knapphändert underlag att nästan 10 000 av dessa brott per år i Sverige, är riktade mot fordon avsedda för yrkesmässig godsbefordran. Ett mer exakt antagande om värdet av detta görs inte, men en försiktig tanke kan vara att om varje brott kostar i storleksordningen 5000:- (exklusive avbrottskostnader och nedlagda resurser) så ger det för handen summan 50 miljoner.

### **3.1.3 Smuggling**

Enligt statistik från brottsförebyggande rådet anmäldes 3413 smugglings- och tullbrott i Sverige under år 2008. Nedan följer en tabell över utvecklingen av dessa brott (samtliga siffror kommer från brottsförebyggande rådet):

År	Smugglings- och tullbrott
2008	3413
2007	2934
2006	2156
2005	1704

När det gäller dessa tullbrott slår i princip samtliga i projektet inblandade parter ifrån sig och påstår att det är en Tullproblematik, dock inte polismyndigheten som påstår att detta är ett mycket stort hot mot samhället. Behov föreligger således att fördjupa sig i denna fråga, av vikt torde vara att knyta samverkansband mellan Tullmyndigheten och transportkedjans aktörer, det syns inte minst i den analys som följer om lagstiftningar (frivilliga/påtvingade standarder).

### **3.1.4 Trafficking**

Trafficking har inte någon av projektets deltagare kommit i kontakt med och det kan således enbart konstateras att det under år 2008 upprättades 15 stycken polisanmälningar i detta avseende.

<sup>13</sup> Statistik från [Transportbilsguiden.se/](http://Transportbilsguiden.se/) antalet nyregistrerade bilar under början av 2009.

### **3.1.5 Terrorism**

Enligt statistik från Högskolan i Borås<sup>14</sup> kan nämnas att under år 2006 genomfördes totalt 6653 terroristattentat, varav 152 skedde i Västeuropa med 6 döda (av totalt 12 065 döda) samt 35 skadade (av totalt 20 969 skadade) som följd. Siffrorna ger för handen att detta utgör ett hot om än i mindre omfattning.

Ingen av de intervjuade aktörerna kunde se hur de rimligen kan drabbas av ett terroristbrott. Detta gör att risken för terrorism inte bedöms hög men det fråntar inte tyngden/värdet av att diskutera denna fråga vidare. Här följer en kort sammanfattning av vad som nämndes kring dessa frågor:

- Bra att det kommer lagstiftning inom området, vilket ger argument som syftar till att höja säkerhetsnivån.
- Hur skall man skydda sig mot terrorister?
- Sverige är ju ett lågriskland, det kommer inte att hända här.

---

<sup>14</sup> D.Ekwall Transportindustriförbundets securitykommitté, möte om securityfrågor 23 mars

### **3.2 Transportkedjan**

Nedan följer en uppställning utifrån de länkar som kan ingå i en intermodal transportkedja. För varje länk har en bedömning av nuläget gjorts som bygger på tillgänglig statistik samt resultat från gjorda intervjuer. Sannolikheten för att säkerhetshoten ska uppträda är bedömda i en femgradig skala, där 5 är det mest sannolika och således 1 minst sannolikt.

#### **3.2.1 Avsändare**

Med avsändare avses normalt den punkt där transportkedjan startar, t.ex. utlastningen på en industri eller en lagerpunkt. En avsändare är då den som lastar godset i den lastbäraren som sedan används i hela den intermodala transportkedjan.

<b>Säkerhetshot</b>	<b>Sannolikhet</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Stöld</b>	2	Relativt låg omfattning, då de flesta stölderna sker terminalnära på en obebakad uppställningsplats. Det brott som sker hos avsändare är främst bedrägeri. Tittar man internationellt är det hos avsändaren en något högre risk för rån mot transportören.
<b>Skadegörelse</b>	3	Sker med viss omfattning, helt beroende på geografiskt läge. Terminaler är inte särdeles utsatta även om det förekommer. Företag vilka har godsutlastning är i högre grad utsatta för både olaga intrång samt skadegörelse.
<b>Smuggling</b>	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg. Dock är det ett växande problem med smuggling som får stora konsekvenser för samhället.
<b>Trafficking</b>	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
<b>Terrorism</b>	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.



### 3.2.2 Landsvägsterminal

Med en landsvägsterminal avses en terminal där godset troligtvis lastas om från en lastbärare till en annan. I vissa fall förekommer det mellanlagring av godset. Alla enheter som kommer till och från terminalen går med landsvägstransport. Ett exempel på en landsvägsterminal kan vara en DHL- eller Schenker terminal.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	3	Stölder förekommer med viss omfattning. Under senare tid har stölderna blivit grövre/större då hela ekipage stjäls.
Skadegörelse	2	Förekommer, dock utgör det inget större problem för branschen. Som kommentar kan sägas att det i vissa fall anmäls ett skadegörelsebrott som egentligen skulle kunna vara förberedelse till stöld (kapellskärning).
Smuggling	2	Utgör inget problem, dock förekommer det inom landsvägsterminaler där utrikesgods hanteras. Erfarenheten säger att ett antal aktörer inom transportkedjan hanterar smuggelgods i sina ekipage utan att veta om det, så kallad extralastning.
Trafficking	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Terrorism	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

### 3.2.3 Kombiterminal (Järnvägs och kombiterminal)

På en järnvägsterminal sker omlastning från väg till järnväg eller omvänt. Till skillnad från en kombiterminal sker även omlastning av godset mellan olika lastbärare t.ex. från järnvägsvagn till trailer, växelflak eller container. På en kombiterminal sker enbart en omlastning med en och samma lastbärare från väg till järnväg eller vice versa.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	3	Stölder förekommer med viss omfattning. Under senare tid har stölderna blivit grövre/större då hela ekipage stjäls
Skadegörelse	2	Förekommer, dock utgör det inget större problem för branschen. Som kommentar kan sägas att det i vissa fall anmäls ett skadegörelsebrott som egentligen skulle kunna vara förberedelse till stöld (kapellskärning).
Smuggling	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Trafficking	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Terrorism	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

### 3.2.4 Hamnterminal

På en hamnterminal sker omlastning från landsväg eller järnväg till en sjötransport eller omvänt. Eftersom det framförallt är intermodala transportkedjor som analyserats är utgångspunkten att det inte sker någon omlastning av godset till någon annan lastbärare.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
<b>Stöld</b>	2	Det har förekommit i hög utsträckning. I Göteborgs Hamn, som är aktuellt i detta projekt, har det under de senaste två åren gjorts ett par större säkerhets-höjande investeringar. Detta har i nuläget bidragit till en total avsaknad av inbrott/stölder.
<b>Skadegörelse</b>	2	Det har förekommit i hög utsträckning. I Göteborgs Hamn, som är aktuellt i detta projekt, har det under de senaste två åren gjorts ett par större säkerhets-höjande investeringar. Detta har i nuläget bidragit till en total avsaknad av skadegörelse.
<b>Smuggling</b>	4	Förekommer och anledningen till den höga siffran i matrisen är att i hamnterminalen kanaliseras smugglingen. Införandet av ISPS samt de nationella förordningarna, vilka hanterar främst terroristbrotten, utgör en försvårande hantering för denna kriminalitet. Därför kommer det med stor sannolikhet bli helt nya smugglingsvägar, exempelvis andra intermodala transportvägar.
<b>Trafficking</b>	3	Det förekommer människosmuggling inom hamnorådet, vilket inte nödvändigtvis utgörs av traffickingbrott <sup>15</sup> utan mer troligt personer vilka vill in eller ut ur Sverige.
<b>Terrorism</b>	2	Enligt rikspolisstyrelsen är risken låg för en terrorhandling i Sverige, skulle det ske är en hamnanläggning eller fartyg inget otänkbara scenario.

<sup>15</sup> Med trafficking brott menas förflyttning av fattiga människor under slavliknande förhållanden till vad som mer eller mindre är tvångsarbete.

### 3.2.5 Landsvägstransport

Med landsvägstransport avses transport som sker med motordrivna fordon på väg utanför terminalområden. Eftersom det framförallt är intermodala transportkedjor som analyserats är lastbäraren sannolikt en trailer (påhängsvagn), växelflak eller container.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
<b>Stöld</b>	3	Under körningen är det i princip ingen risk för stöld. Internationellt syns en ökad trend av falska poliser alternativt falska trafikolyckor vilka kan leda till ett oplanerat stopp med tillhörande brottslig aktivitet. I Sverige är detta mycket ovanligt. Här är det på uppställningsplaster risken är betydande och då framför allt på "osäkra" platser, vilka är belägna "terminalnära". Statistiken säger att brotten begås där de största transportlederna går, (Helsingborg, Göteborg, Åstorp, Jönköping samt Stockholm)
<b>Skadegörelse</b>	3	Här är det uppställningsplaster risken är betydande, framför allt på "osäkra" platser, vilka är belägna "terminalnära". Statistiken säger att brotten begås där de största transportlederna går, (Helsingborg, Göteborg, Åstorp, Jönköping samt Stockholm)
<b>Smuggling</b>	2	Utgör inget problem, dock förekommer det inom landsvägstransporter där utrikesgods hanteras. Erfarenheten säger att ett antal aktörer inom transportkedjan hanterar smuggelgods i sina ekipage utan att veta om det, så kallad extralastning
<b>Trafficking</b>	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
<b>Terrorism</b>	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

### 3.2.6 Kombitransport

Med kombitransport avses transport som sker på järnväg utanför terminalområden. Lastbäraren, vanligtvis en trailer (påhängsvagn), växelflak eller container, är lastad på en järnvägsvagn.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	2	Under förflyttning är det i princip ingen risk för stöld. Här är det på uppställningsplaster som risken är betydande, framför allt på ”osäkra” uppställningsplaster. När det gäller spårbundna transporter syns ett visst problem på stickspår i samband med personalbyte.
Skadegörelse	2	Här är det på uppställningsplaster/bangårdar som risken är betydande, framför allt på ”osäkra” uppställningsplaster.
Smuggling	2	Utgör inget problem, dock förekommer det inom kombitransporter där utrikesgods hanteras. Erfarenheten säger att ett antal aktörer inom transportkedjan hanterar smuggelgods i sina ekipage utan att veta om det, så kallad extralastning.
Trafficking	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Terrorism	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

### 3.2.7 Järnvägstransport

Med järnvägstransport avses transport som sker på järnväg utanför terminalområden med gods som är lastat på järnvägsvagnar.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	2	Relativt låg omfattning vilken inte utgör något stort problem. De problem som infinner sig är på bangårdar, samt till viss del på stickspår i samband med personalbyten
Skadegörelse	2	Förekommer i låg omfattning. Problemen återfinns på uppställningsplatser vilkas geografiska läge gör det möjligt för ungdomar att begå skadegörelse i form av klotter.
Smuggling	2	Utgör inget problem, dock förekommer det inom järnvägstransporter där utrikesgods hanteras. Erfarenheten säger att ett antal aktörer inom transportkedjan hanterar smuggelgods i sina ekipage utan att veta om det, så kallad extralastning.
Trafficking	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Terrorism	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

### 3.2.8 Sjötransport

Med sjötransport avses transport som sker med fartyg på öppet hav utanför hamnområden. Inre vattenvägar har inte varit föremål för några diskussioner i denna rapport.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Skadegörelse	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Smuggling	3	Förekommer med viss omfattning främst inom container- samt trailertransporter från tredjeland. Erfarenheten säger att ett antal aktörer inom transportkedjan hanterar smuggelgods i sina ekipage utan att veta om det, så kallad extralastning.
Trafficking	2	Det förekommer människosmuggling inom sjötransporter, vilket inte nödvändigtvis utgörs av traffickingbrott <sup>16</sup> utan mer troligt av ”fripassagerare” vilka vill in eller ut ur Sverige.
Terrorism	2	Enligt rikspolisstyrelsen är risken låg för en terrorhandling i Sverige, skulle det ske är ett fartyg dock inget otänkbart scenario.

### 3.2.9 Mottagare

Med mottagare avses den part som är slutdestinationen i transportkedjan.

Säkerhetshot	Sannolikhet	Kommentar
Stöld	2	Relativt låg omfattning, då de flesta stölderna sker terminalnära på obevakad uppställningsplats. Det brott som sker hos mottagare är främst bedrägeri. Tittar man internationellt är det hos avsändaren en något högre risk för rån mot transportör.
Skadegörelse	3	Sker med viss omfattning, helt beroende på geografiskt läge. Terminaler är inte särdeles utsatta även om det förekommer. Företag vilka har godsutlastning är i högre grad utsatta för både olaga intrång samt skadegörelse.
Smuggling	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg. Dock är det ett växande problem med smuggling som får stora konsekvenser för samhället.
Trafficking	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.
Terrorism	1	Ingen uppgift, varför den bedöms som mycket låg.

<sup>16</sup> Är förflyttning av fattiga människor under slavliknande förhållanden till vad som mer eller mindre är tvångsarbete.

### 3.2.10 Sammanfattning

Bedömningen av sannolikheten för de olika säkerhetshoten i respektive länk i den intermodala transportkedjan sammanfattas i tabellen nedan.

Länk/ Säkerhetshot	Stöld	Skadegörelse	Smuggling	Traficking	Terrorism
Avsändare	2	3	1	1	1
Landsvägsterminal	3	2	2	1	1
Kombiterminal	3	2	1	1	1
Hamnterminal	2	2	4	3	2
Landsvägstransport	3	3	2	1	1
Kombitransport	2	2	2	1	1
Järnvägstransport	2	2	1	1	1
Sjötransport	1	1	3	2	2
Mottagare	2	3	1	1	1

Grafen nedan åskådliggör sannolikheten för tidigare nämnda och analyserade säkerhetshot. Med en koppling till var inom den intermodala transportkedjan hoten eventuellt inträffar.

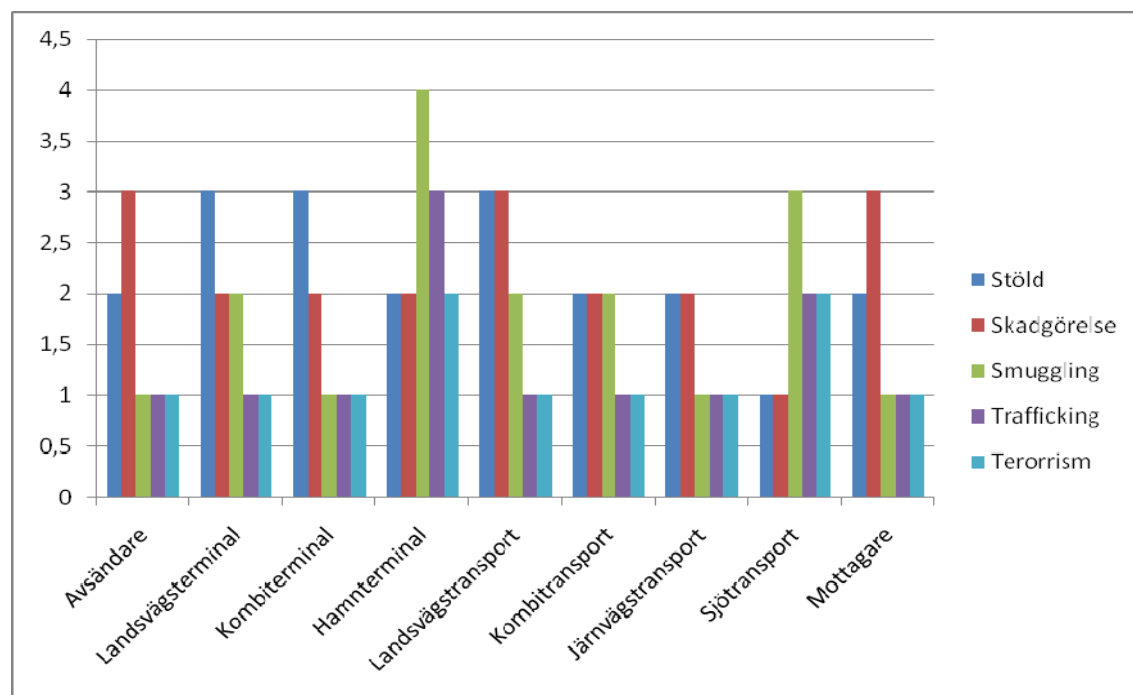


Diagram 1 - Sannolikheten för olika säkerhetshot i en intermodal transportkedja

Källa: D.Ekwall Transportindustriförbundets securitykommitté, möte om securityfrågor 23 mars./ EWC Freight Crime Bulletins 2002-2009

## 4 Ekonomisk påverkan av säkerhetshot i olika delar av transportkedjan

Under projektet har det varit mycket svårt att få ta del av exakta uppgifter om den ekonomiska påverkan, då det i branschen uppfattas som företagshemlig information. Även andra liknande projekt eller forskare har inte kunnat mer exakt beskriva denna påverkan, vilket påvisar att detta område skulle behöva analyseras ytterligare.

Bedömningen i detta dokument är grundad på polisens uppfattning om antalet tillgrepp (brottskod 9803 och 9804) samt ett beräknat medianvärde vad avser det anmälda godsvärdet. Beräkningar påvisar att respektive tillgrepp har en kostnad på cirka 5000 SEK. Då är hela den inrapporterade summan fördelat på samtliga brott inom Sverige under år 2008. Motsvarande siffra för år 2007 är 2400 SEK.

Om man sedan delar upp det totala antalet brott under transportkedja erhåller man resultatet i diagrammet nedan. Diagrammets staplar visar den ekonomiska effekt tillgreppen utgör, variablerna är satta mellan ett och fem där 1 är lägst (knapp märkbar påverkan) och 5 är högst (extrem påverkan).

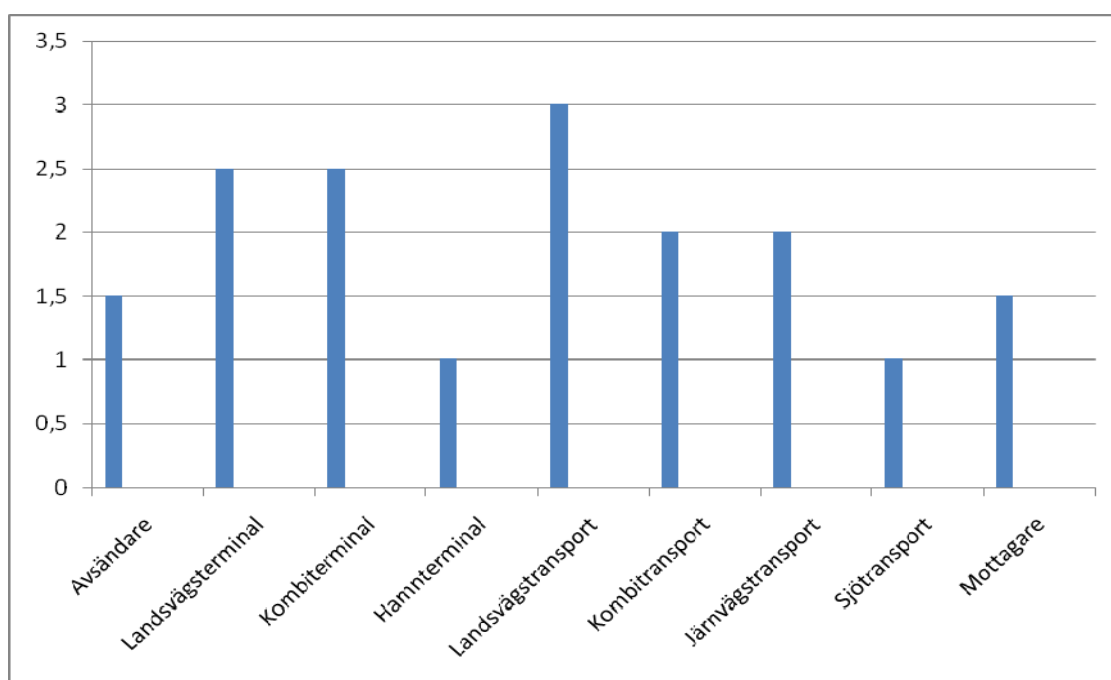


Diagram 2 - Ekonomisk påverkan av säkerhetshot i olika delar av en intermodal transportkedja

Då denna transportkedja är en utgångspunkt i projektet är diagrammet presenterat utifrån denna. Med enkla medel kan man utifrån EWC Freight Crime Bulletins 2002-2009, dra parallellen att exempelvis en säker parkering orsakar 30% mindre ekonomiska skador än en osäker parkering.

I Europa uppgår svinnet till 75 miljarder kronor<sup>17</sup> inom hela transportkedjan, Sveriges andel anses ligga på ca 2 miljarder kronor. Detta är siffror från Europaparlamentet och avser troligen hela varuflödet från fabrik, utlastning, terminalhantering, transport samt leverans till butikens hyllor motsvarande. Således återfinns det i dessa siffror ett antal förluster som inte är definierade i detta projekt.

Polisen rapporterar att det anmälda godsvärdet för tillgripit gods under år 2008 är 10,8 miljoner SEK.

Siffror gör gällande (SIKA 2006) att det transporteras gods till ett totalt värde av 2061,6 miljoner SEK årligen i Sverige. TAPA påstår att totalsvinnets uppgår till 0,025 – 0,14 % av värdet på transporterat gods. Således skulle spannet bli 51,4-288,6 miljoner SEK årligen. Av detta påstås att 10 % utgörs av stölder, således blir en annan uträkning av kostnaden för stöldskador 5,1 till 28,8 miljoner SEK årligen.

---

<sup>17</sup> Transportsäkerhetsdagarna 2009, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västar Götaland



## **5 Motåtgärder i olika delar av transportkedjan**

### **5.1 Beskrivning av tre olika strategier för motåtgärder med en enkel kostnadsbedömning.**

#### **5.1.1 Fysiskt skydd**

Fysiskt skydd utgörs av hinder vilka syftar till att sänka motivationen hos en gärningsman. Detta görs genom att förlänga tiden för forcering av en byggnads omslutningsyta (dörrar, fönster, portar, väggar eller tak hit hör även låssystemet). Även ett visst mått av buller/oljud i samband med forceringen sänker motivationen hos förövaren. Kostnaden för dessa skydd kan över tiden ses som relativt låga, även om summan vid investeringen kan ses som hög men den långa livslängden hos dessa skydd gör de goda ur riskekonomisk synvinkel.

#### **5.1.2 Elektroniskt skydd**

Elektroniskt skydd utgörs av elektronik (inbrottslarm, passage system, kameraövervakning) vilka syftar till att få en tidig detektion av brottet. Detektionen måste sedan leda till en åtgärd, antingen av teknisk eller logisk karaktär. Den tekniska delen av åtgärden kan vara att genom fysisk påverkan på gärningsmannens närmiljö med exempelvis högt ljud eller ljus tvinga fram ett upphörande av angreppet. Alternativt att åtgärden är kopplad till det logiska skyddet med en personell insats av polis eller bevakningspersonal. Kostnaden för detta kan nog ses som relativt hög, både vad avser inköp samt drift av systemen. Här kan även nämnas den allt mer förfinade spårningstekniken vilket möjliggör att i realtid följa godsets position med hjälp av satelliter (gps) eller annan radiopejl-utrustning.

#### **5.1.3 Logiskt skydd**

Logiskt skydd utgörs främst av administrativa skyddsåtgärder som genom riktlinjer, instruktioner och rutiner, syftar till att människor skall vidta korrekta åtgärder vid vissa i förväg definierade tillfällen. Som exempel kan nämnas besöksrutiner, godsleveransrutiner, rutiner då anställning upphör samt riktlinjer för bedömning av ny leverantör. Även personell bevakning får sortera under logiska skyddsåtgärder, vilket kan utföras av egen eller inhyrd bevakningspersonal. Kostnaden för dessa åtgärder får anses vara låga eller mycket låga, med ett möjligt undantag för inhyrd bevakningspersonal.

Det har varit mycket svårt för projektet att få reda på faktiska summor över vilka ekonomiska resurser som investeras inom säkerhetsområdet. Således är nedan diagram kvalificerad bedömning över vilka ekonomiska medel som satsas inom vilken del av transportkedjan. Staplarna är inte säkerställda utifrån området 1 till 3, utan bör ses som jämförbara sinsemellan med intervallen låg 1, medel 2 eller hög 3. Dock kan höjden av dem samt förhållandet dem emellan påvisa vilka skillnader som föreligger.

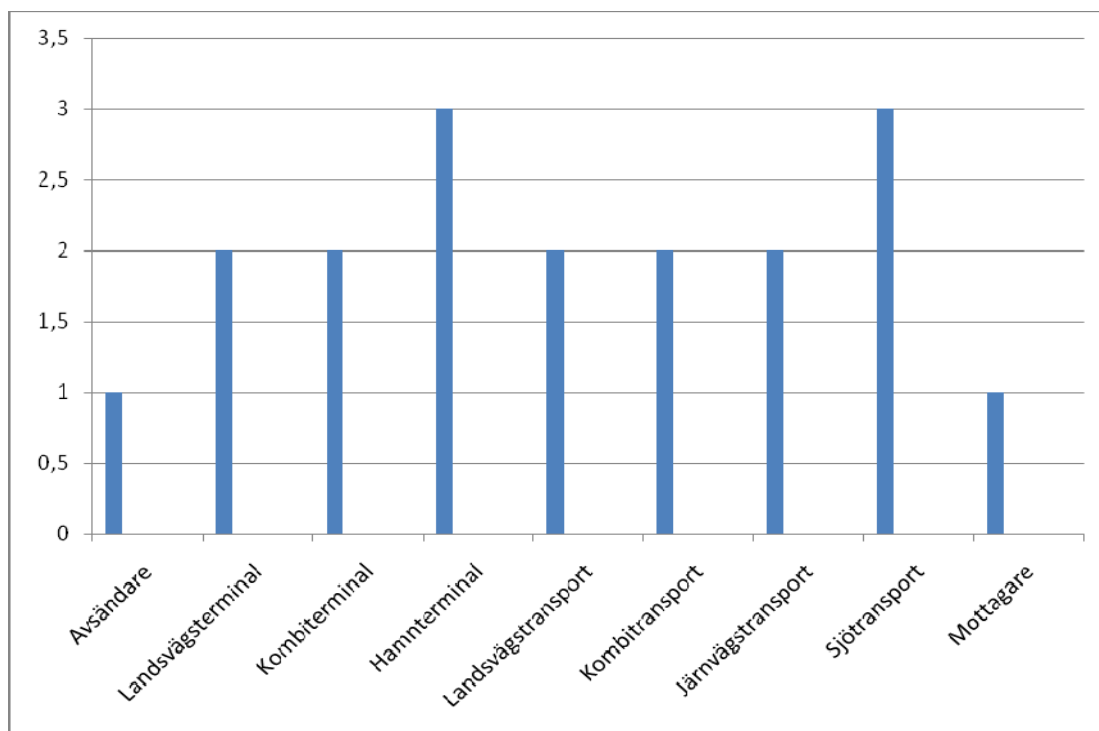


Diagram 3 - Ekonomiska medel som satsas på att motverka säkerhetshot i olika delar av en intermodal transportkedja

## 5.2 Hur skyddas olika delar i kedjan

För att erhålla ett bredare svar på denna punkt läggs fokus på vilka delar i transportkedjan som kan skyddas och på vilket sätt. Resultaten är en samlad bedömning över intervjuresultaten och en erfarenhetsbedömning över de strategier, vilka sett ur ett ekonomiskt perspektiv, skulle kunna användas för att erhålla det eftersträvade goda resultatet.

Som ett genomgående förslag för samtliga delar av kedjan skulle god effekt uppnås genom en bättre samverkan mellan samtliga aktörer. Ett gott exempel på detta är Polismyndigheten i Västra Götaland som tillsammans med Skåne och Jönköpings län har startat ett samarbetsprojekt. Det är genom samverkan som möjliga åtgärder åskådliggörs bäst, och utifrån dem kan dessa hot bäst mötas.

Vidare påstår samtliga deltagare i projektet, att en attitydförändring skulle vara positiv, dels för att stärka statusen hos medarbetare, dels för att stärka lojaliteten till sitt yrke.

### **5.2.1 Avsändare**

Statistik visar att under detta skede är den största risken bedrägeri, samt till viss del stöld av gods. Således skulle ett gott skydd kunna uppnås genom att det logiska skyddet förstärks, det vill säga att goda rutiner finns för gods/personal hanteringen.

### **5.2.2 Terminal**

I detta avsnitt redovisas de fyra ”terminallänkarna” i den intermodala transportkedjan tillsammans eftersom de har liknande problematik och sätt de ska lösas på. De fyra länkarna är:

- Landsvägsterminal (typ Schenker)
- Kombiterminal (typ CargoNet)
- Järnvägsterminal (typ Green Cargo)
- Hamnterminal (typ Göteborg Hamn)

Terminaler kan i mångt och mycket jämföras med avsändaren, med det undantaget att i denna del av transportkedjan skulle troligen ökad informationssäkerhet bidra till en bättre säkerhetsmiljö. Enligt polisen är minst 30% av brotten insiderrelaterade.

Stärka personalens status skulle enligt många även det få en klart förbättrad effekt, inte minst kriminologiskt stärks denna tanke. Detta är en kort mening om ett stort ämne, men innebörden torde framgå med tydlighet - Trivs jag på arbetet och är stolt över min arbetsgivare är jag i allra högsta grad med och skyddar detsamma.

Samtliga i detta projekt intervjuade personer påstår att en brist i deras organisationer är frånvaron av ett gott säkerhetsmedvetande genom stora delar av organisationen. Eller rättare sagt detta område går att förbättra.

Här återfinns givetvis även de rent fysiska säkerhetsinvesteringarna såsom staket, lås, larm, bevakning och kameraövervakning. Investeringarna ger god brottspreventiv effekt, då som motivationssänkare av en potentiell gärningsman.

Statistiken påvisar dock att det är i de terminalnära skedena som de flesta säkerhetshot uppstår.

### **5.2.3 Transport**

I detta avsnitt redovisas de tre ”transportlänkarna” i den intermodala transportkedjan tillsammans eftersom de har liknande problematik och sätt de ska lösas på. De tre länkarna är:

- Landsvägstransport (Distribution/Fjärr)
- Kombitransport
- Järnvägstransport

När det gäller transporterat gods och hoten mot dessa finns det mycket åtgärder att vidta. Framförallt påvisas det i polisen statistik att 81 % av brotten är riktade mot oskyddade transporter (kapellskärning alternativt stöld ur olåst trailer/lastbil). Problemen inträffar oavsett om det rör sig om väg eller järnvägstransport då godset står still, antingen på stickspår eller på vägrastplatser. Således skulle ett fysiskt skydd av lastbärare bli effektivt i denna del av transportkedjan.

Beräkningar påvisar att låsta/skyddade lastutrymmen är i sammanhanget inte särdeles kostsamma.

Utbildning och information till medarbetare i hela kedjan är givetvis en god metod i syfte att utföra allt från riskbedömningar till att enskild chaufför skall äga kännedom om problematiken och därigenom med enkla medel undvika riskområden/tillfällen.

#### **5.2.4 Sjötransport**

Sett ur ett nationellt perspektiv är detta det område där det satsas mest kapital för säkerhetsskydd (uppskattat värde per enhet). Orsaken till detta är ISPS kodens införande med tillhörande nationella lagar, vilka förskriver vilken skyddsnivå respektive hamnanläggning skall ha. Skadekostnaderna efter dessa investeringar är som tidigare nämnt mycket låga. För vidare studier i detta ämne hänvisas till en rapport utgiven av Högskolan i Borås<sup>18</sup>

#### **5.2.5 Mottagare**

Statistik visar att under detta skede är den största risken bedrägeri, samt till viss del stöld av gods. Således skulle ett gott skydd kunna uppnås genom ett så kallat logiskt skydd. Det vill säga att goda rutiner finns för gods- och personalhanteringen.

#### **5.2.6 Sammanfattning**

Nedan följer en sammanfattande matris med exempel på åtgärder, som kan användas inom olika delar av transportkedjan. Denna matris har skapats helt utan applikatoriskt exempel och är således helt enkelt generella teoretiska förslag. Detta gäller även för den enkla kostnadsuppskattning som genomförts, med intervallerna låg, medel och hög. Givetvis styrs kostnaden helt beroende på aktuellt objekts storlek och hotbild.

---

<sup>18</sup> Impacts of the ISPS code on port activities, (Arsham Mazaheri)

Länk i transportkedjan	Logiskt skydd	Elektronisk skydd	Fysiskt skydd
<b>Avsändare</b>	- Tillträdesrutiner - Godshanteringsrutiner - Besökshanteringsrutiner - Nyckelhanteringsrutiner	- Inbrottslarm (ute/inne) - Passagesystem	- Perimeterskydd (staket, grindar) - Skalskydd - Låssystem
	Kostnad Låg	Kostnad Medel	Kostnad Medel
<b>Terminal</b>	- Tillträdesrutiner - Besökshanteringsrutiner - Bevakning - Informationssäkerhet	- Inbrottslarm (ute/inne) - Passagesystem - Kameraövervakning	- Perimeterskydd (staket, grindar) - Skalskydd - Låssystem - Lås på ”ej kopplade trailers”
	Kostnad Medel	Kostnad Hög	Kostnad Medel
<b>Transport</b>	- Riskbedömning - Utbildning - Samverkan - Rutiner för uppställning	- Inbrottslarm (lastbärare) - Spårningsutrustning	- Uppskärningsskydd av kapell - Låsta skåp
	Kostnad Låg	Kostnad Medel	Kostnad Låg
<b>Sjötransport</b>	- Riskbedömning	- Inbrottslarm (lastbärare) - Spårningsutrustning	- Uppskärningsskydd av kapell - Låsta skåp
	Kostnad Låg	Kostnad Låg	Kostnad Låg
<b>Mottagare</b>	- Tillträdesrutiner - Godshanteringsrutiner - Besökshanteringsrutiner - Nyckelhanteringsrutiner	- Inbrottslarm (ute/inne) - Passagesystem	- Perimeterskydd (staket, grindar) - Skalskydd - Låssystem
	Kostnad Låg	Kostnad Medel	Kostnad Medel

## **6 Resultat Fas 1**

### **6.1 Sammanfattning av resultat**

#### **6.1.1 Frekvens**

Antalet tillgrepp (stöld ur eller stöld av lastbärare) minskar något år för år. En minskning återfinns i antalet polisanmälda transportrelaterade brott<sup>19</sup>, vilka i princip enbart är mätbara år 2007 samt år 2008 på grund av ändringar i polisens brottskodning. Det antalet få år där statistik finns på området, gör att det är svårt att dra fulländade slutsatser, dock syns en trend. Även de i projektet deltagande organisationerna ser en viss minskning av nämnda brott.

#### **6.1.2 Godsvärde**

Det som däremot oroar i sammanhanget är att det totala tillgripna godsvärdet ökar<sup>20</sup>, och en nästan 100% ökning syns härvid (enbart år 2007 till år 2008). Beroende på vilket sätt som beräkningarna samt antagandena utförs blir slutsatsen att mellan 52 och 293 miljoner SEK tillgrips under transportkedjan i Sverige årligen.

Orsaken till denna ökning kan förklaras inom tre områden:

- Polisen har under senare år blivit bättre på att skapa kvalitativa anmälningar över dessa tillgrepp. Därför förs det numera oftare in i polisanmälan vilket värde tillgreppet är uppskattat till. Detta har blivit en standardfråga för polismännen på plats vilka tar upp den initiala polisanmälan.
- Vid analys av utredningar där det finns gärningsmän, kan man konstatera att dessa kan delas in i fyra grupper; personer med anknytning till kriminella MC-gäng, designade kriminella nätverk, kriminella från Balkan boende i Skåne samt andra etniska nätverk. Man kan anta att dessa med tiden ökar sin kunskapsmassa vad avser planering och tillvägagångssätt, vilket leder till ett ökat godsvärde per tillgrepp.
- En parallell från punkten ovan är att det under senare tid (år 2008), blir allt mer vanligt att man tillgriper ett helt ekipage (lastbilar/släp/trailers). Om detta är en produkt av ett allt mer avancerat brottsmodus eller allmän förändring går inte att svara på i nuläget.

<sup>19</sup> Polisens rapport om transportsäkerhet 2008, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västra Götaland

<sup>20</sup> Godsvärdesanalys 2008, Projekt Transportsäkerhet, Upprättad av Riskhanterings Akademin

### **6.1.3 Kända hot**

Samtliga intervjuade företag har i princip gett samma svar på frågan om vilket säkerhetshot som utgör den största risken - det som är allvarligast sett ur detta projekts perspektiv är kriminella handlingar med tyngdpunkten på stölder (brottskod 9803 och 9804). Det påpekas även att skadegörelse är ett bekymmer, om än inte av den storleken som stölder. Alla är eniga om att det stämmer som polisen säger att smuggling är ett stort samhällsproblem. Dock är detta inte en fråga för ett enskilt transportföretag. Trafficking och terrorism är inget som företagen tänker på, de bara använder moderna lagar för att höja säkerheten och därigenom skapas den ytterst viktiga säkerhetskulturen.

För att åskådliggöra dessa hot har en tabell och en kurva/matris (se avsnitt 3.2.10) arbetats fram. Dessa bygger i mångt och mycket på den kunskap som erhöles från intervjuerna och befintlig statistik. Det ska poängteras att den inte är 100 % förankrad i verkligheten, utan det är en samlad bedömning som ligger till grund för kurvan.

### **6.1.4 Ögonblicksbild**

- 1% av alla kommersiella fordon är utsatta för brott varje år<sup>21</sup>
- Kostnaderna i EU uppskattas till 75 miljarder SEK år 2007<sup>22</sup>
- 70% av brotten sker mellan klockan 22.00 – 06.00 (Sverige)<sup>23</sup>
- 81% av brotten riktades mot oskyddade lastbärare (Sverige)<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> ECMT Annual Report 2002

<sup>22</sup> Europaparlamentet/Polismyndigheten i Västra Götaland

<sup>23</sup> Polisens rapport om transportsäkerhet 2008, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västra Götaland

<sup>24</sup> Polisens rapport om transportsäkerhet 2008, Per-Arne Nilsson, Polismyndigheten i Västra Götaland

## 7 Teser

Under projektets gång har tre teser växt fram för att belysa vad som är viktigt att förstå eller utveckla i projektets kommande faser. Nedan följer en beskrivning av dessa teser samt resonemanget bakom dem.

### 7.1 Tillgreppen i transportkedjan

*Tes 1:*

Tillgreppen i en intermodal transportkedja sker främst på oskyddade terminalnära platser.

*Diskussion om tes 1:*

70 – 80 % av tillgreppen går statistiskt sett att härleda till en oskyddad plats alternativt ett oskyddat ekipage, således höjs motivationen hos en potentiell gärningsman på grund av utevaron av mekaniska/fysiska skyddsanordningar alternativt bevakning (kriminologiskt sett är det utevaron av en kapabel väktare).

Vidare är det klarlagt att en stor säkerhetsinvestering lönar sig om syftet är att minska antalet brottsliga angrepp, klart påvisat i exempelvis Göteborgs hamn där man vidtagit dessa åtgärder. Kriminaliteten tycks fungera som parallella kommunicerande kärl då man under senare tid fått ett ökat antal angrepp mot de i området närliggande bangårdarna.

Följande graf påvisar att där ett gott skydd finns, minskar riskerna för säkerhetshot. Grafen åskådliggör den statistik som finns inom området, samt de intervjuade organisationernas uppfattningar. Linjen motsvarar aktuell säkerhetsnivå i respektive del av transportkedjan. Angreppen inträffar vanligast där grafens färg är som mörkast.

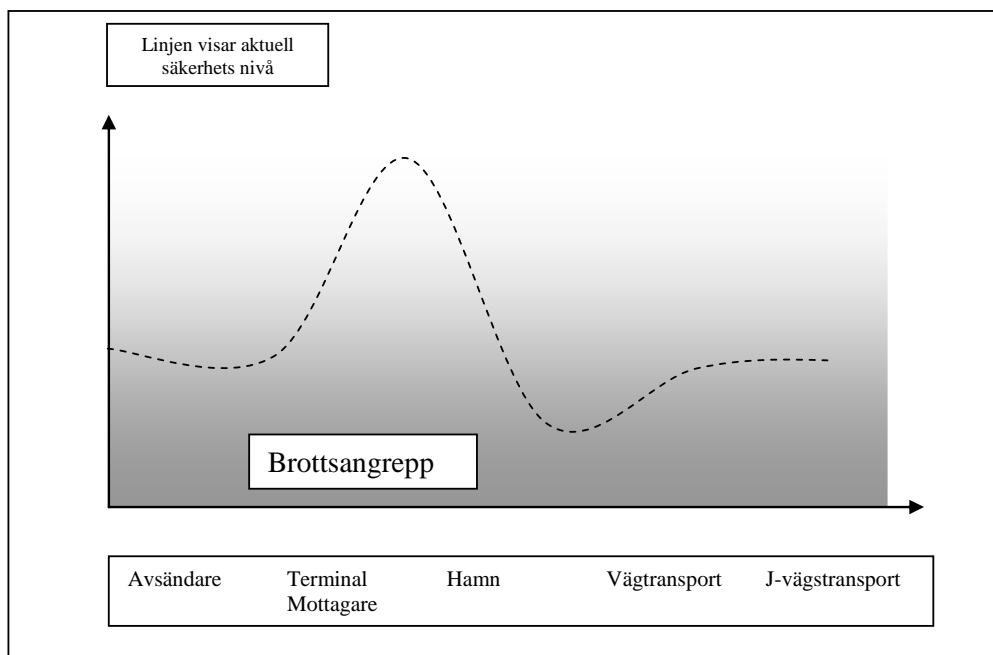


Diagram 4 - Förhållandet mellan säkerhetsnivå och risk för säkerhetshot i olika delar av den intermodala transportkedjan



## **7.2 Orsaksanalys**

*Tes 2:*

Frånvaron av kunskap/resonemang om aktuella orsaksproblem kan ligga till grund för en försvårad problemlösning

*Diskussion om tes 2:*

Denna tes bottenar i en svår frågeställning och svar på frågan kan inte ges fullt ut i denna rapport. Dock följer ett antal kriminologiska ansatser/slutsatser<sup>25</sup> i bilaga 1. Dessa bedöms som, inom samhället och dess kriminologiska institutioner accepterade och för detta ändamål väl lämpade som en bred informationsbakgrund till tesen. Emellertid är redan det presenterade urvalet tillräckligt för att inse att flera teorier utgår från samma empiriska verklighet.

Vid läsning av bilaga 1 fås en mycket ytlig inblick i den kriminologiska världen där det storskaliga svaret återfinns och förhoppningsvis skapas en förståelse för tesens existens, samt vilka kunskaper som ligger bakom den. Vidare kan ett per enkla slutsatser dras i korthet:

- Det finns potentiella gärningsmän, oaktat orsaken
- Brotten begås dels på grund av segregation/utanförskap
- Brotten begås dels på grund av en befintlig kriminalitet vilken sprider sig och tar upp nya "svaga" individer
- Brotten begås i ett samhälle där tillfällena ges
- Brotten begås där/då avsaknad av kapabla väktare<sup>26</sup> är som störst

## **7.3 Minskning av antalet tillgrepp**

*Tes 3:*

Trenden är att antalet tillgrepp minskar i transportkedjan

*Diskussion om tes 3:*

Den statistik som polisen levererar till samhället bygger enbart på brott som kommit till polisens kännedom. Detta medför att den inte till 100 % återspeglar verkligheten och ett mörkertal finns som skapas både inom polisens såväl som inom branschens led. För att kommentera orsakerna kort kan nämnas att det ofta är svårt för transportören att veta exakt vilket gods som tillgripits. Gränsen mellan stöld, skadegörelse eller godsskada kan vara svår att överblicka. Tidspress är ett annat skäl till varför det ibland inte anmäls eller att det stulna godsets värde inte motsvarar kostnaden för en egen

---

<sup>25</sup> Jerzy Sarnecki, Introduktion till kriminologi

<sup>26</sup> Utevaron av olika skyddsåtgärder, logiska, fysiska eller elektroniska skydd

självrisk. Således återfinns ett mörkertal<sup>27</sup> i detta sammanhang. Detta mörkertal sänker noggrannheten i polisens statistik och kan utgöra en liten del av den statistiska minskningen.

Bedömningen är dock att de två största orsakerna till minskningen är:

- att polismyndigheten i Skåne, Halland, Jönköping och Kronobergs samt Västra Götalands län har fokuserat på området och bildat en samverkansgrupp. Detta arbete har lett till en ökad tvärsektoriell samverkan mellan polis och hela transportbranschen, där man genom seminarier och workshops ökar intresset för frågorna och där det uppnåtts en ökad kunskap om problembild samt relevanta skyddsåtgärder. Även tillverkare (Volvo Lastvagnar och Scania) har tagit till sig kunskap och förändrat exempelvis lås och säkerhet.
- att en ökad professionalism bland förövarna skapar färre antal tillgrepp om än med betydligt högre ”träffsäkerhet” och därigenom ett ökat godsvärde per tillgrepp.

---

<sup>27</sup> Kvoten mellan den faktiska och den registrerade brottsligheten.

## **Bilaga 1 – Kriminologiska teorier**

Det första blocket påvisar ett antal (5 st) exempel på teorier vilka kan ge svaret på biologiska och psykologiska orsaker till varför ett brott begås.

*Lombroso (1876) Den födde brottslingen, Varför blir människor brottslingar?*

Brottsligt beteende orsakas (i senare versioner – i huvudsak) av medfödda egenskaper hos vissa individer. Dessa människor utgör ett slags tillbakagång (atavism) i den naturliga evolutionen av arten människa.

*Kindberg (1930) Klinisk kriminologi, Varför blir människor brottslingar?*

Brottsligt beteende är i huvudsak medfött, miljön kan dock ha en viss påverkan.

*Bla Darnasio (1995) Skador på hjärnans frontal lob, Vad orsakar brottslighet och annat antisocialt beteende hos en människa?*

Brottsligt beteende orsakas av att de delar av hjärnan, främst frontalloben, som styr socialt beteende är skadade eller felutvecklade.

*Bla Linnoila (1983) Svagt eller instabilt serotonergt system, Vad orsakar ökade risker för brottsligt – i synnerhet våldsamt beteende hos individen?*

Brottsligt beteende är relaterat till underskott av signalsubstansen serotonin i individens hjärna. Detta underskott orsakar att individen utvecklar sensationssökande personlighet som i sin tur kan uttrycka sig i våldsamt och annat antisocialt beteende. Det finns samband mellan låga serotoninivåer och bland annat ADHD och psykopatiska personligheter.

*Bla Trasler (1962) Kriminell personlighet, Vad ökar risken för grovt brottsligt beteende hos individen?*

Risken för grovt brottsligt beteende är stor hos individer som på grund av medfödda eller förvärvade egenskaper är känsliga för händelser i livshistorien som hindrar en normal socialiseringsprocess.

Nedan följer ett antal (4 st) kontrollteorier vilka kan ge läsaren en inblick i varför vissa människor väljer att inte begå brott medan andra gör det.

*Sykes och Matsza (1957, 1978) Neutraliseringstekniker, Vad möjliggör för människor att begå brott?*

Brottsligt beteende blir möjligt genom att individer med hjälp av olika tekniker förmår att neutralisera de i samhället rådande normerna. Dessa neutraliseringar underlättas av att individen tillhör en grupp som ägnar sig åt brott. I synnerhet pojkar, som har ytliga relationer till andra medlemmar i gruppen, kan ”driva in” i ett brottsligt beteendemönster som de tror är vanligt hos andra av gruppens medlemmar.

*Hirschi och Kornhauser (1978,1969) Sociala bandteorin, Vad gör att människor begår brott?*

Människor begår inte brott om de har starka band med det etablerade samhället. Brottligt beteende blir möjligt när individens band med det etablerade samhället, definierade som anknytning, åtagande, delaktigt och övertygelse, är svaga.

*Cornish och Clarke (1986), Clarke (1995) Tillfällesstrukturteorin, Vad påverkar brottsnivån i ett samhälle?*

Brottsnivån påverkas i första hand av förändringar i tillfällesstrukturen. Människors beslut att begå brottsliga handlingar är rationella. Är tillfällesstrukturen gynnsam för vissa typer av brott ökar dessa.

*Cohen och Felson (1979), Felson (1998) Rutinaktivitetsteorin, Vad påverkar brottsnivån i ett samhälle?*

Variationer i brottsnivån orsakas av förändringar av befolkningens rutinaktiviteter (levnadssätt) som påverkar samspelet mellan motiverade förövare, sårbara objekt och avsaknaden av kapabla väktare.

Nedan följer 2 st integrerade teorier. Dessa är en produkt av att en kriminologisk ansats ej är användbar fullt ut, framför allt inte när det gäller med djupgående studier av specifik brottslighet, eller ett fördjupat forskningsområde exempelvis brottslingens karriär. Då man ställer två teorier mot varandra (integrerade teorier) lyckas man sällan få en entydig bekräftelse eller falsifiering. Vanligen blir utfallet av sådan testning att båda teorierna får ett visst stöd.

*Thornberry (1996), Thornberrys interaktionistiska teori, Vad ökar sannolikheten för brottslighet hos individer?*

Brottslighet orsakas av en process bestående av interaktioner mellan försvagade band till samhället (till att börja med föräldrar) och inläring i brottsligt beteende (främst av jämnåriga klamrater).

*Farrington (1996) Farringtons multifaktorella teori, Vad orsakar kriminellt beteende?*

Kriminellt beteende orsakas av att följande psykologiska och sociala variabler interagerar med varandra under individens livscykel: impulsivitet och låg intelligens hos individen, dåligt fungerande uppfostran, antisocialt beteende hos föräldrar, social och ekonomisk fattigdom samt barnets tidigare antisociala beteende.

Nedan följer 2 st teorier vilka ligger till grund för samhällets reaktion på brott ses ur ett kriminologiskt perspektiv.

*Beccaria (1764) klassisk teori, Varför skall samhället reagera på brott?*

Syftet med samhällets reaktion på brott ska vara prevention. Reaktionen skall vara human. Genom att tillfoga pain som reaktion på den pleasure som orsakas av brottet kan man få både allmän- och individualpreventiva effekter.

*Justitiedepartementet (1996) lokal brottsprevention, Hur kan brott förebyggas?*

Brott kan förebyggas på en lokal nivå och utanför den traditionella straffrättspolitiska sfären. Detta kan göras genom social och situationell brottsprevention där utöver de lokala myndigheterna och företagen också frivilliga organisationer och vanliga medborgare kan engageras.

## **Bilaga 2 - Intervjufrågor**

### **INTERVJUFRÅGOR**

- 1. Vilket är det största säkerhetshotet idag i er verksamhet?**

<b>Rubrik</b>	
Stöld (hot,väld,rån)	
Smuggling	
Trafficking*	
Terrorism	
Skadegörelse	

\*Trafficking (människosmuggling)

- 2. Hur ofta händer något av rubriker nedan er?**

<b>Rubrik</b>	<b>Aldrig</b>	<b>1-50ggr/år</b>	<b>Oftare</b>
Stöld			
Smuggling			
Trafficking			
Terrorism			
Skadegörelse			

3. Var i transportkedjan händer något av rubriker nedan er?

Rubrik	Terminal (er)	På väg/JVG	Rastpl. (er)	Omlastn. term. (er)	Annan plats geografiskt
Stöld					
Smuggling					
Trafficking					
Terrorism					
Skadegörelse					

4. Ser ni en trend till ökning i något av nedanstående ingrepp?

Rubrik	Ja	Nej
Stöld		
Smuggling		
Trafficking		
Terrorism		
Skadegörelse		

**5. Hur tror ni trenden ser ut om 2 år?**

<b>Rubrik</b>	<b>Minskning</b>	<b>Ökning</b>
Stöld		
Smuggling		
Trafficking		
Terrorism		
Skadegörelse		

**6. Vad tänker ni göra för motåtgärder för rubrikerna nedan?**

<b>Rubrik</b>	<b>Åtgärd</b>
Stöld	
Smuggling	
Trafficking	
Terrorism	
Skadegörelse	

**7. Har ni uppskattat kostnader för dessa motåtgärder?**

<b>Rubrik</b>	<b>Åtgärd</b>
Stöld	
Smuggling	
Trafficking	
Terrorism	
Skadegörelse	



**8. Vilka rutiner har ni för rapportering av ingreppen internt?**

<b>Rubrik</b>	Via telefon	Rapp-system	Via e-mail	Inget	På annat sätt
Stöld					
Smuggling					
Trafficking					
Terrorism					
Skadegörelse					

**9. Vilka rutiner har ni för rapportering av ingreppen externt och vilka parter involveras i så fall?**

<b>Rubrik</b>	Via telefon	Rapp-system	Via e-mail	Inget	På annat sätt	Involverade parter
Stöld						
Smuggling						
Trafficking						
Terrorism						
Skadegörelse						

**10. För ni statistik över ingreppen?**

<b>Ja</b>	<b>Nej</b>

**11. Gör ni kostnadsanalyser av ingreppen?**

Ja	Nej

**12. Tror ni att det finns ett mörkertal för rapportering av ingrepp om ja, hur många procent tror ni att det handlar om?**

Ja	Nej

**13. Kan vi få ta del av er statistik till detta projekt?**

Ja	Nej

**14. Vilka kostnader har Ni för dessa områden respektive ingrepp enligt rubriker nedan?**

Rubrik	Kr/år
Stöld	
Smuggling	
Trafficking	
Terrorism	
Skadegörelse	

15. Vad tror ni kan tänkas hända som ännu inte hänt (ge exempel, mellanlastning m.m.)?

Rubrik	Orsaker

16. Vad gör Ni för att höja säkerheten inom ert företag, terminal, uppställningsområde och under transporten?

Kategori	Rubrik	Ja	Nej
Säkerhetsledningssystem Rutiner/procedurer			
	Anställning		
	Utbildning		
	ID kort		
	Nyckel/kort hantering		
	Regel/rutin Uppföljning		
	Risikanalys transport		
	Informationssäkerhet		

Kategori	Rubrik	Ja	Nej
Fysiskt skydd fastighet/område			
	Lås		
	Larm		
	Perimeter skydd		
	Belysning		
	Cctv		
	Bevakning		
Fysiskt skydd lastbärare			
	Lås		
	Larm		
	Positionering		

17. Om Ni vidtagit åtgärder för att höja säkerheten inom ert företag, terminal, uppställningsområde och under transporten. Vilka kostnader har detta medfört?

Kategori	Rubrik	Kr/år
Säkerhetsledningssystem Rutiner/procedurer		
	Anställning	
	Utbildning	
	ID kort	
	Nyckel/kort hantering	
	Regel/rutin Uppföljning	
	Risکانالys transport	
	Informationssäkerhet	
Fysiskt skydd fastighet/område		
	Lås	
	Larm	
	Perimeter skydd	
	Belysning	
	Cctv	
	Bevakning	

Kategori	Rubrik	Kr/år
Fysiskt skydd lastbärare		
	Lås	
	Larm	
	Positionering	

**18. Vilken sort av lastbärare hanterar Ni?**

Rubrik	Ja	Nej
Containers		
Flak med kapell		
Skåpspåbyggnad		
Gardintrailer		
Öppna flak		
Annat:		

**19. Vilken sort av lastbärare har Ni haft flest ingrepp i/mot?**

Rubrik		
Sort:		

20. Har ni noterat någon skillnad i ingrepp mellan de olika lastbärarna – plomberade/oplomberade och låsta/olåsta, som ni använder?

Rubrik	Plomberad	Oplomberad	Låsta	Olåsta
Containers				
Flak med kapell				
Skåpspåbyggnad				
Gardintrailer				
Öppna flak				
Annat:				

21. Om ni vidtagit åtgärder för att höja säkerhet på era terminaler och på era lastbärare, har ni då fått ut något mervärde av dessa åtgärder från nedan listade intressenter?

Rubrik	Ja	Nej
Försäkringsbolag Lägre premier, rabatter..		
Godsägare Ökade transporter, höjda fraktkostnader..		
För ert namn Goodwill, större andelar på marknaden..		
Annat:		

**22. Ange vilka regelverk, konventioner, frivilliga överenskommelser, ledningssystem, kundkrav som gäller för transporter/terminaler inom ert företag?**

<b>Rubrik</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
TVL Trafikvägslagen		
JVTL Järnvägstrafiklagen		
TSVFS Trafiksäkerhetsverkets författningssamling		
SFS Svensk författningssamling		
AFS Arbetsmiljöverkets författningssamling		
VBL Vagarbetstidslagen		
ADR		
RID		
IMDG		
ISPS		
ISO 9001		
ISO 14001		
CIM Det internationella fördraget ang. godsbefordran på järnväg. Fördraget från 1970 ersattes 1980 av COTIF-konventionen.		



Rubrik	Ja	Nej
C-TPAT Customs-Trade Partnership Against Terrorism		
TAPA The Transported Asset Protection Association (TAPA)		
CMR Konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.		
CMR-lagen Lag den 24 januari 1969 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (SFS 1969:12)		
Kundkrav		
Annat:		

**23. Ser ni några motsägelser mellan de olika regelverken som påverkar er verksamhet?**

Rubrik	Ja	Nej	Hur?
Motsägelser			

**24. Hur bevakar ni kommande regelverk som kan påverka er verksamhet?**

Rubrik	Ja	Nej	Hur?
Kommande regelverk			

**25. Känner ni till följande EN förslaget för säkrare transporter och ISO/PAS 28000:2005 standarden?**

Rubrik	Ja	Nej
EN/EU Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on enhancing supply chain security "Secure operator"		
ISO/PAS 28000:2005 specification for security management systems for the supply chain is a risk based management system.		

**26. Vad tror ni inom branschen krävs för att höja säkerhetens minimikrav "security" (morot eller piska/skall krav för alla)?**

Rubrik	Åtgärder
Höja säkerhetens minimikrav	

**27. Transporterar/hanterar ni farligt gods?**

<b>Rubrik</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
Farligt gods		

**28. Enligt vilket regelverk transporterar/hanterar ni farligt gods?**

<b>Rubrik</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
ADR		
RID		
IMDG		
Östersjöavtalet		

**29. Känner Ni till de reviderade delarna i nedan angivna regelverk?**

<b>Rubrik</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
ADR (Kap. 1.10)		
RID (Kap. 1.10)		
IMDG (Kap. 1.4)		