

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU6

Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika yrkestrafik- och taxifrågor, bl.a. om frågor relaterade till tillsyn och kontroll samt genomförande av översyner inom olika delar av området. Utskottet avstyrker motionsyrkandena främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns 20 reservationer (S, SD, V, C).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Reglering och kontroll av åkerinäringen	7
Krav och behörigheter för yrkesförare	29
Krav på färdskrivare för personbil klass II	36
Sanktionsavgifter och böter.....	38
Tidsfrist för klampning.....	42
Beställaransvar	47
Säkra rast- och uppställningsplatser	53
Omkörning av lastbil.....	57
Dispens för vissa fordonstransporter	60
Alternativa driftsformer för tunga fordon.....	64
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen	66
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation	71
Taxi i körfält för fordon i linjetrafik	73
Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen	75
Reservationer	85
1. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (S).....	85
2. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (SD).....	85
3. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (V)	88
4. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C)	89
5. Krav och behörigheter för yrkesförare, punkt 2 (SD).....	91
6. Krav på färdskrivare för personbil klass II, punkt 3 (SD).....	92
7. Sanktionsavgifter och böter, punkt 4 (SD)	93
8. Tidsfrist för klampning, punkt 5 (SD)	93
9. Beställaransvar, punkt 6 (SD).....	94
10. Beställaransvar, punkt 6 (V).....	95
11. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 7 (SD).....	95
12. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 9 (SD).....	96
13. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 9 (C)	97
14. Alternativa driftsformer för tunga fordon, punkt 10 (SD)	98
15. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (SD).....	99
16. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (V)	99
17. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (SD).....	100
18. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik, punkt 13 (SD)	100
19. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (S).....	101
20. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (V)	102
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	104
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	104

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Reglering och kontroll av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 54–56,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 10,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67, 77 och 96,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 22,

2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 i denna del.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (C)

2. Krav och behörigheter för yrkesförare

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 87 och 90.

Reservation 5 (SD)

3. Krav på färdskrivare för personbil klass II

Riksdagen avslår motion

2022/23:2226 av Eric Palmqvist (SD).

Reservation 6 (SD)

4. Sanktionsavgifter och böter

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 68.

Reservation 7 (SD)

5. Tidsfrist för klampning

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 66.

Reservation 8 (SD)

6. Beställaransvar

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5.

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V)

7. Säkra rast- och uppställningsplatser

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 28 och 39.

Reservation 11 (SD)

8. Omkörning av lastbil

Riksdagen avslår motion

2022/23:1077 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S) yrkandena 1 och 2.

9. Dispens för vissa fordonstransporter

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 53 och
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C)

10. Alternativa driftsformer för tunga fordon

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78.

Reservation 14 (SD)

11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12 och
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 6.

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (V)

12. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13.

Reservation 17 (SD)

13. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8.

Reservation 18 (SD)

14. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13
och 14 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 31 i denna del
och 32.

Reservation 19 (S)

Reservation 20 (V)

Stockholm den 21 mars 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M) och Adrian Magnusson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 46 motionsyrkanden från allmänna motions- tiden 2022/23 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 14 februari 2023 lämnade Polismyndigheten information till utskottet och den 21 februari 2023 fick utskottet information från Sveriges Åkeriföretag om bl.a. frågor som behandlas i detta betänkande.

Utskottets överväganden

Reglering och kontroll av åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör regleringen av åkerinäringen inom EU samt kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att den reglering som ligger till grund för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter fastställs på EU-nivå och att det nyligen genomförts översyner som ligger till grund för åtgärder inom området. Utskottet framhåller även att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att ansvariga myndigheter bedriver en väl fungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna.

Jämför reservation 1 (S), 2 (SD), 3 (V) och 4 (C).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anser i partimotion 2022/23:1233 yrkande 22 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter. Enligt motionärerna bedriver mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor genom att kombidirektivet gör att man kan komma runt cabotagereglererna.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 31 i denna del fortsatt tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens. Motionärerna vill att det på sikt ska inrättas en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom yrkestrafiken och därmed göra det svårare för oseriösa företag att fuska och verka inom branschen.

Tobias Andersson m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:943 yrkande 10 förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. För att stoppa den olagliga trafiken i Sverige måste polisen stärka kontrollerna och ha möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport.

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 2 en straffskärpning när det gäller cabotage vid yrkesmässig trafik. Enligt motionärerna lämnar en stor mängd lastbilar aldrig Sverige utan bedriver kontinuerligt olaglig inrikestrafik, vilket snedvrider konkurrensen mot svenska åkerier.

Motionärerna framför i yrkande 4 att det bör införas ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter. Enligt motionärerna har svensk polis och dess kontrolltjänstemän ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på handlingar såsom körkortsbehörigheter, yrkeskompetensbevis och förarkort, och därmed är risken att bli ertappad med falska handlingar liten.

Motionärerna pekar vidare i yrkande 57 på behovet av att utöka befogenheterna för bilinspektörer. För att effektivisera kontrollerna på väg bör verksamheten enligt motionärerna skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken och där personalen ska ha alla nödvändiga befogenheter i sin tjänsteutövning.

Motionärerna anser i yrkande 59 att antalet kontrollplatser för tung trafik bör utökas. Enligt motionärerna torde antalet platser i dagsläget vara tillräckligt, men när nya vägsträckor byggs behöver antalet kontrollplatser för tung trafik ses över.

Motionärerna pekar vidare i yrkande 61 på behovet av att utföra fler kontroller av lastsäkring. Enligt motionärerna innebär deras förslag om en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov bötfälla föraren samt hindra fortsatt färd till dess att bristen är åtgärdad. Motionärerna pekar i yrkande 62 på behovet av att också utföra fler kontroller av färdskrivare. Enligt motionärerna är användningen av manipulerade färdskrivare synnerligen allvarlig för trafiksäkerheten och medför att den seriösa åkerinäringen utsätts för en osund konkurrens.

Motionärerna anser i yrkande 63 att tillämpningen av kör- och vilotider bör utredas. Enligt motionärerna klarar sig nästan alltid de som fuskar och kör med fler förarkort eller manipulerar utrustningen vid en kontroll som utförs av Transportstyrelsens enhet för företagskontroller, och det är därför av yttersta vikt att kontroller i företagets lokaler återförs till de enheter som utför kontroller på väg.

Motionärerna förespråkar vidare i yrkande 64 att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga. Motionärerna anser att dessa främst ska användas på det mindre vägnätet och bör finnas som komplement till stationära vågar. I yrkande 65 framför motionärerna även att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt anser motionärerna att den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även bör ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Motionärerna pekar i yrkande 67 på ansvaret för kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler. Enligt motionärerna behöver Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller flyttas över till den särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 77 behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller. Motionärerna

pekar på att med bättre kontroller förbättras miljön och den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens.

Motionärerna anser slutligen i yrkande 96 att kravet på minst 15 dagars avställning för fordon som används i yrkesmässig trafik bör slopas. Enligt motionärerna är det rimligt att fordonsskatt inte ska tas ut för avställda fordon, även om avställningen varar i mindre än 15 dagar.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) anser i kommittémotion 2022/23:84 yrkande 16 att regeringen bör återkomma med förslag för att införa den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad. Motionärerna pekar på de förbättringar som har gjorts i Danmark när det gäller ökat ekonomiskt stöd för kontroller, ny lagstiftning för att få till stånd konkurrens på lika villkor för arbetstagare och åkerier, skärpt tolkning av cabotagereglerna och högre böter för brott mot kör- och vilotidsreglerna.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 54 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter. För att minska fusk anser motionärerna att det t.ex. bör införas krav på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregelverket. Motionärerna anser vidare i yrkande 55 att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anser att det behövs en mer grundläggande analys av hur flöden och transporter utförs, för att därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontrollen. Motionärerna pekar även på att automatisk registrerings- skyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror, är ett annat sätt att öka effektiviteten i tillsynen. Motionärerna betonar vidare i yrkande 56 behovet av att i större utsträckning samordna olika myndigheters arbete med kontroll av yrkestrafiken för att komma till rätta med oseriösa aktörer. För att stärka tillsynen anser motionärerna att det behövs fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan de olika myndigheterna för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bemanningen skulle enligt motionärerna även kunna förstärkas genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) understryker i motion 2022/23:1594 behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län. Enligt motionärerna försvårar den stora bristen på kontrollplatser i länet polisens arbete vilket många gånger leder till att färre kontroller utförs.

Gällande rätt

Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik

I EU:s trafiktillståndsförordning (1071/2009) regleras de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för någon annans räkning. Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga och avsedda att transportera fler än nio personer, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören.

För att få bedriva yrkesmässig trafik ska ett företag vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och tillräckligt yrkeskunnande. Ett företag som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik ska utse en trafikansvarig som ska uppfylla vissa krav. Om alla krav uppfylls ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna ska kontrollera att företagen fortfarande uppfyller villkoren i förordningen. Om så inte är fallet, ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas. En trafikansvarig ska också under vissa förhållanden förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet. Yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bl.a. om vilka företag som omfattas av förordningens tillämpningsområde, om närmare krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd och om olämplighetsförklaring och tillsyn. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet.

Trafiktillståndsförordningen har ändrats genom den s.k. ändringsförordningen, vilket bl.a. innebär att tillämpningsområdet har utökats och att kraven på företag som bedriver yrkesmässig trafik har skärpts.

Regler om cabotagetransporter och kombinerade transporter

En cabotagetransport är en yrkesmässig, tillfällig inrikestransport i en annan medlemsstat än den där transportföretaget är etablerat. Enligt godsförordningen (1072/2009) ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som har ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i ett tredjeland, har ett förartillstånd rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska så snart godset levererats ha rätt att med samma fordon eller fordonståg utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen

för den ingående internationella transporten har ägt rum. För att motverka systematiskt cabotage infördes ett nytt krav på en karenperiod på fyra dagar genom mobilitetspaketet som började gälla den 21 februari 2022. Den innebär att cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat inte får utföras inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten vid tidigare besök i den medlemsstaten har utförts. Inom tidsgränsen sju dagar får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium. Reglerna innebär att cabotagetransporter ska vara av tillfällig karaktär.

Den dåvarande regeringen beslutade den 22 april 2021 genom en ändring i förordningen om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. om nya sanktionsavgifter och att en polisman eller bilinspektör ska besluta om förskott för sanktionsavgiften om det är ett utländskt transportföretag som brutit mot reglerna. De nya sanktionsavgifterna innefattar t.ex. en sanktionsavgift om 20 000 kronor om

- den normala veckovila eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila har tillbringats i ett fordon eller i en inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar
- transportföretaget inte visat att kostnaden för inkvartering utanför fordonet har betalats av transportföretaget eller
- transportföretaget inte organiserat förarens arbete så att han eller hon kan återvända till arbetsstället eller bostaden i enlighet med artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.

Den dåvarande regeringen fattade i oktober 2021 beslut om en ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär en precisering av vad som avses med en cabotagetransport enligt godsförordningen. Ändringen innebär ett förtydligande av artikel 8 i godsförordningen och att en cabotagetransport inte får innefatta annat än

- ett lastningsställe och ett lossningsställe
- flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln eller
- ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsendare som finns angiven på fraktsedeln.

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om kombinerade transporter. Bestämmelserna genomför delar av det s.k. kombidirektivet (92/106/EEG) som syftar till att främja en överflyttning från vägtransporter till transporter på järnväg och med sjöfart. Med en kombinerad transport avses en

godstransport på väg inom EES där den inledande eller avslutande transportsträckan fraktas på järnväg, på inre vattenvägar eller till havs. En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage. Bestämmelserna om kombinerade transporter blir tillämpliga när ett utlandsetablerat transportföretag som har gemenskapstillstånd, och i förekommande fall ett förartillstånd, utför den inledande eller avslutande vägtransporten i Sverige. Den dåvarande regeringen beslutade den 16 december 2021 om en ändring i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär att det s.k. cabotageundantaget för kombitransporter tas bort. Sedan den 21 februari 2022 gäller de begränsningar som finns för cabotagetransporter även för kombitransporter.

Avställning av fordon

I 13 § vägtrafikskattelagen (2006:227) finns bestämmelser om skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod för fordon. Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om fordonet är skattepliktigt under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

Av lagen framgår vidare att i fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För personbilar klass II gäller dock enligt samma paragraf andra regler som innebär, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet bestäms enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 dagar i stället för minst 15 dagar.

Bakgrund

Trafikutskottets uppföljning

Våren 2011 beslutade trafikutskottet att inleda en uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, och en rapport publicerades med anledning av detta våren 2012 (2011/12:RFR8). Bakgrunden till uppföljningen var bl.a. att tidigare undersökningar hade visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Något som också framkom i uppföljningen var att polisen och andra myndigheter som genomför kontroller och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg i andra europeiska länder har lagliga hjälpmedel att hindra fortsatt färd.

Mot denna bakgrund konstaterades att det utifrån hur situationen ser ut vid vägkontroller i Sverige finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd när regler har överträtts och böter eller förskott på sanktionsavgiften inte kan betalas på plats.

När trafikutskottet behandlade uppföljningen i betänkande 2011/12:TU8 Yrkestrafik och taxi pekade utskottet i sitt ställningstagande bl.a. på att det behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med de överträdelse som sker så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas. Utskottet framhöll även behovet av kraftfulla åtgärder för förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheter och åkeribranschen. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen efter trafikutskottets uppföljning hade fattat beslut om att ge Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen i uppdrag att ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och utföra tillståndsmätningar. I uppdraget ingick även att lämna förslag till eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Uppdraget slutredovisades i mars 2013 och har därefter följts av ett antal ytterligare uppdrag som har genomförts av berörda myndigheter.

Genomförande av mobilitetspaketet

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till större lagstiftningspaket med reglering av olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området, det s.k. mobilitetspaketet. Den första delen av mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman och innehåller bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafiktillståndsförordning (1071/2009) och godsförordning (1072/2009). Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Inom ramen för mobilitetspaketet antogs inom EU den 15 juli 2020 ett antal rättsakter inom vägtransportområdet, med syftet att bl.a. ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid. Genomförandet av mobilitetspaketet innebär en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik.

Med anledning av mobilitetspaketet infördes det under 2022 flera skärpningar av kraven i tillståndsförordningen. I Sverige krävs yrkestrafiktillstånd för att köra yrkesmässiga godstransporter med lätta lastbilar eller personbilar (under 3,5 ton). Till detta har det sedan maj 2022 även införts krav på gemenskapstillstånd för att köra internationella godstransporter med lätta fordon (över 2,5–3,5 ton). I enlighet med tillståndsförordningen har det även införts skärpta krav på etablering för att säkerställa att transportverksamhet faktiskt utförs i det land där företaget är etablerat. Dessa skärpningar innebär

att företag som bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige ska registrera sina fordon i Sverige. Vidare måste fordonen återvända till det land där företaget är etablerat minst var åttonde vecka. Därutöver måste företaget anmäla hur många anställda det har varje år.

Med anledning av mobilitetspaketet har det även gjorts ändringar i gods-förordningen för att motverka att reglerna missbrukas. För cabotagetransporter gäller liksom tidigare att utländska transportföretag får utföra högst tre cabotagetransporter inom sju dagar, men samtidigt har en skärpning gjorts som innebär att det införts en karenperiod på fyra dagar. Detta innebär att cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat inte får utföras inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten vid tidigare besök i den medlemsstaten har utförts.

För att motverka att utländska transportföretag missbrukar reglerna om kombinerade transporter kommer de begränsningar som gäller för cabotage-transporter att gälla samtliga yrkesmässiga inrikestransporter som utförs av utländska transportföretag inom Sverige. Tidigare har kombinerade transporter under vissa förutsättningar varit undantagna från reglerna om cabotage.

Den nationella godstransportstrategin

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin togs fram av den dåvarande regeringen i dialog med berörda aktörer och syftar till att tydliggöra den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin anges att inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategin är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. I strategin framhålls att de företag som verkar inom transportsektorn, och hur de bedriver sin verksamhet, är helt avgörande för att åstadkomma både konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. Vidare betonas betydelsen av att de företag som tar ansvar och satsar på åtgärder för att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten och erbjuda bra arbetsvillkor inte konkurreras ut av företag som inte följer reglerna. Sund konkurrens, ordning och reda och sjysta villkor framhålls som viktigt inom alla trafikslag, men arbetet med dessa frågor behöver stärkas särskilt när det gäller godstransporter på väg. Enligt den dåvarande regeringen kan kontrollerna på vägtransportområdet förbättras och effektiviseras, men även beställarna måste ta sitt ansvar och köpa transporter av företag som följer gällande regelverk. Den dåvarande regeringen gjorde även bedömningen att åtgärder för sund konkurrens och sjysta villkor för vägtransporter också stärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag av den dåvarande regeringen att följa upp och utvärdera den nationella godstransportstrategins genomförande

under perioden 2018–2022. I den utvärdering som Trafikanalys presenterade i december 2022 konstaterades bl.a. att den nationella godstransportstrategin har skapat ett bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men effekterna på måluppfyllelsen för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade. Trafikanalys pekar på att det finns en förbättringspotential för tydlighet kring roller, ansvar och målsättningar för samverkan. Trafikanalys konstaterar sammanfattningsvis att även om man inte kan se tydliga kvantifierbara effekter av strategin har förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter förbättrats.

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget var att det framkommit att det finns behov av att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet för att få en samlad bild av hur och i vilken omfattning den bedrivs av behöriga myndigheter samt vilken effekt den har på hur yrkestrafikens regler följs. I direktiven angavs att utredaren skulle ta ställning till hur befintliga strukturer kan förbättras men även arbeta fram ett alternativt förslag som innebär att vissa uppgifter överförs till någon annan myndighet än den som i dag har ansvaret eller till en ny myndighet. Utredaren redovisade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

I utredningen lämnas förslag om bl.a. framtidens kontroller av yrkestrafik, sanktionsväxling och trafiksäkerhetskontrollanter.

När det gäller frågan om en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet föreslår utredaren att den nuvarande strukturen behålls. Utredaren föreslår samtidigt att strukturen utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas i regeringen. Enligt utredaren skulle en sådan styrning tillförsäkra att resurserna inom området inte tas i anspråk för andra uppgifter i de båda myndigheterna. Utredaren föreslår vidare att resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna utökas för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet. Enligt utredarens bedömning rör det sig om ett hundratal tjänster inom Polismyndigheten och ca 35 tjänster inom Transportstyrelsen. Även påverkan på övriga myndigheter i kontrollkedjan bör beaktas vid resurstilldelningen.

Utredaren pekar på att samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten, och därmed ska även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkes-

trafiken beslutas av regeringen. Detta kan enligt utredaren antingen genomföras genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regeringssupdrag.

Vidare föreslår utredaren att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet. Organisationen ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. informationsinsatser om gällande regelverk. Utredaren bedömer att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt. Utredaren anser även att möjligheten att ytterligare underlätta kompetensförsörjningen genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör prövas och utvärderas inom myndigheten.

En viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller av yrkestrafiken är enligt utredaren väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser. Utredaren pekar på att det i dag är Trafikverket som ansvarar för kontrollplatserna och Transportstyrelsen som föreskriver om vilka krav som ställs på dessa. Utredaren föreslår att ansvaret för kontrollplatserna förtydligas genom att det författningsregleras att de ingår i det statliga vägnätet, vilket i sin tur innebär att investeringar i och underhåll av kontrollplatserna kommer att ingå i Trafikverkets samlade planering.

Utredaren konstaterar att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Utredaren föreslår därför att berörda myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om i vilket företag en förare arbetar och om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

Utredaren föreslår att bestämmelser om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom EES och yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ändras så att sanktionen för överträdelse byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Vidare föreslår utredaren att yrkestrafikförordningen ändras så att överträdelse av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning sanktionsväxlas på samma sätt. Utredaren föreslår i enlighet med vad som gäller i dag att Transportstyrelsen ska vara den myndighet som prövar frågor om sanktionsavgift. Vidare ska det vara möjligt att besluta om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd när det handlar om företag som inte har hemvist i Sverige.

Utredningen var ute på remiss fram till den 26 september 2021 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. När det gäller frågan om sanktionsväxling vid överträdelser av bestämmelser inom yrkestrafikområdet som behandlades i utredningen lämnades förslag om detta i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet, som trafikutskottet behandlade och riksdagen fattade beslut om i maj 2022 (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303).

SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system

Den dåvarande regeringen beslutade i april 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. I uppdraget till utredningen ingick bl.a. att belysa hur tekniska system och sådan information som införandet av ett nytt system skulle medföra skulle kunna användas för att skapa förbättrade möjligheter till kontroll av andra regelverk för yrkestrafik. Det ingick även att analysera hur de tekniska systemen och administrationen av kontroll av såväl det nya systemet som regelefterlevnaden bäst anpassas till gällande svensk och EU-rättslig lagstiftning. Utredningen presenterades till Finansdepartementet den 31 mars 2022. En av utredningens slutsatser är att uppgifterna om bl.a. gränspassager från systemet för uttag av skatt bör användas för att förbättra möjligheterna till kontroll av regelverket för cabotagetransporter. Utredningen var ute på remiss till den 1 oktober 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för genomförandet av företagskontroller och vägkontroller av kör- och vilotider

I det s.k. kontrolldirektivet regleras hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller. Enligt direktivet ska kontroller göras regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014. Direktivet innebär att Sverige för 2022 skulle kontrollera kör- och vilotider för ca 488 000 arbetsdagar varav hälften vid vägkontroller och hälften vid företagskontroller. Utöver antalet kontrollerade arbetsdagar följer Polismyndigheten även upp antalet förare som kontrolleras när det gäller kör- och vilotider.

När det gäller kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsregler i Sverige innebär den nuvarande ansvarsfördelningen att det är polisen som genomför vägkontrollerna och Transportstyrelsen som genomför företagskontrollerna.

Kontroller på väg av yrkestrafiken utförs främst av bilinspektörer och poliser med specialistkompetens inom Polismyndigheten. Även tulltjänstemän utför vissa kontroller på väg, och Tullverket har samma möjlighet som Polismyndigheten att hindra fortsatt färd genom klampning.

Den tillsyn som Transportstyrelsen genomför är avgiftsfinansierad och urvalet görs i huvudsak utifrån ett riskvärderingssystem.

Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet för yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

Polismyndighetens kontroller av tunga godstransporter på väg

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik ställs krav på att alla inspektörer som utför tekniska vägkontroller inom EU ska ha likvärdig kompetens och utbildningsnivå.

Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. De bilinspektörer som arbetar inom Polismyndigheten med att kontrollera tunga godstransporter på väg har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd och utföra kontroller av förarens kör- och vilotider m.m. Till skillnad från en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter. Bilinspektörerna saknar också i övrigt polisiära befogenheter.

I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 angavs att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Polismyndighetens åtgärder skulle enligt uppdraget i regleringsbrevet redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020. I regleringsbrevet för 2022 angavs för arbetet på vägtrafikområdet att Polismyndigheten ska redovisa vilka åtgärder som har vidtagits för fortsatt utveckling och förbättring av arbetet för ökad regelefterlevnad i trafiken och för att förebygga och bekämpa annan brottslighet på väg. Myndigheten ska särskilt redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit för att stärka samverkan med andra aktörer i trafiksäkerhetsarbetet samt hur myndighetens arbete har bidragit till att skapa förutsättningar för en konkurrensneutral yrkestrafik med rättvisa villkor för förare och företag. Några motsvarande uppdrag eller återrapporteringskrav anges inte i Polismyndighetens regleringsbrev för budgetåret 2023.

I årsredovisningen för 2021 redovisar Polismyndigheten att den har gjort en strategisk överenskommelse med Transportstyrelsen med syftet att kvalitetssäkra och effektivisera kontrollerna av den yrkesmässiga trafiken. Polismyndigheten redovisar vidare att den under 2021 fortsatte översynen av antalet kontrollerade arbetsdagar i fråga om kör- och vilotider tillsammans med Transportstyrelsen. Enligt Polismyndigheten är antalet kontroller

väsentligt i det förebyggande arbetet eftersom det är ett mått på såväl aktivitet som synlighet ute i vägtrafiken. Polismyndigheten konstaterar att antalet flygande inspektioner av nyttofordon minskade något under 2021 men att antalet ändå ligger väl över åtagandet. Polismyndigheten pekar även på att systemet för kör- och vilotider utvecklades under 2021 för att förbättra den statistiska uppföljningen och att funktionen började användas i januari 2022. Polismyndigheten redovisar i årsredovisningen för 2021 att antalet ärenden om sanktionsavgifter för olaga cabotage som redovisades till Transportstyrelsen uppgick till 370 stycken under 2021. Detta kan jämföras med 2020 då motsvarande antal var 272 och 2019 då antalet uppgick till 238. Polismyndigheten pekar på att det skett en ökning av antalet ärenden men pekar samtidigt på sina begränsade möjligheter att självständigt följa upp och resonera om effekter av den verksamhet som Polismyndigheten har bedrivit. I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 angavs att myndigheten skulle vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av fordon i yrkesmässig trafik samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Till detta kommer att riksdagen har beslutat om ett extra anslag på 100 miljoner kronor om året till Polismyndigheten 2017–2020 för att motverka osund konkurrens och illegal cabotageverksamhet. Detta resulterade bl.a. i att ca 400 poliser och bilinspektörer vidareutbildades under perioden för att förbättra kontrollerna av tunga fordon på väg.

Myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärdering

När det gäller urval av företag för kontroll av kör- och vilotider och vägarbets-tid är det reglerat att vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). Regler om detta finns i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Transportstyrelsen har utvecklat sin metod för företagskontroller av kör- och vilotider i syfte att effektivisera tillsynen. Metoden syftar till att kunna göra djupare och mer ingående kontroller av de företag där myndigheten ser en hög risk för medvetet fusk eller åsidosättande av reglerna. Med metoden kan Transportstyrelsen screena ett företag som kontrolleras, och om det ser bra ut på en övergripande nivå kan kontrollen avslutas i stället för att man gör en fullständig kontroll. Metoden möjliggör också särskilda tillsynsinsatser på utvalda områden, t.ex. timmertransporter, och att fler unika företag kan tillsynas.

När det gäller tillsyn av yrkestrafiktillstånden finns regler om att det ska kontrolleras att företag som beviljats sådant tillstånd fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt förordning (EG) nr 1071/2009 om gemen-

samma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik (nedan trafiktillståndsförordningen). Kontrollerna ska inriktas på företag med högre risk. I förordningen föreskrivs vidare att medlemsstaterna ska utvidga det riskvärderingssystem som de inrättat för företagskontrollen av kör- och vilotider till att omfatta alla överträdelser som anges i nämnda förordnings artikel 6, dvs. bl.a. överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens tekniska art och vägtrafiklagstiftning.

Transportstyrelsen har med anledning av reglerna byggt upp riskvärderingssystem som stöd för urval av vilka företag som ska kontrolleras, såväl för företagskontroller av kör- och vilotider och vägarbetsid som för tillsyn av yrkestrafiktillstånd. Informationen till systemen kommer från flera håll. Det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte är benämnt European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), och via detta får Transportstyrelsen information om överträdelser som begås utomlands av de företag som Transportstyrelsen har beviljat gemenskapstillstånd.

När det gäller myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärderingssystem har Sverige som medlemsstat i EU en skyldighet att skicka information om överträdelser som begåtts i Sverige av företag som är utlandsetablerade i det land där gemenskapstillståndet utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas. För överträdelser som begåtts i Sverige får Transportstyrelsen underrättelser via Polismyndighetens belastningsregister. Vidare kommer information till riskvärderingssystemet bl.a. från de företagskontroller som Transportstyrelsen själv utför. I urvalet för tillsyn av tillstånd finns även flera andra parametrar att ta hänsyn till som skulder och beslut om sanktionsavgifter när företag vid en företagskontroll inte har lämnat in ett komplett underlag.

Register och utbyte av information mellan länder

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 (trafiktillståndsförordningen) ska varje medlemsstat föra ett nationellt register över de vägtransportföretag som har fått tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Minimikrav på de uppgifter som ska föras in i dessa register och gemensamma regler för sammankopplingen av dessa register till ERRU fastställs i kommissionens beslut 2009/992/EU och i genomförandeförordning (EU) 2016/480. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelser och information om gemenskapstillstånd. Syftet med det europeiska registret för vägtransportföretag är att underlätta samarbetet mellan nationella myndigheter för att främja och förenkla den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden av EU:s vägtransportlagstiftning samt göra den mer kostnads-effektiv. En förutsättning för detta är att alla medlemsstater är anslutna och använder systemet för att utbyta uppgifter. I en rapport från EU-kommissionen den 18 februari 2019 (COM(2019) 84) redovisas bl.a. att flera medlemsstater har påpekat att deltagandet i det europeiska registret för vägtransportföretag

har lett till ett förbättrat samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samtidigt som det har bidragit till att förbättra effektiviteten i ländernas nationella elektroniska register. I rapporten pekar EU-kommissionen på att informationsutbytenas volym har ökat betydligt jämfört med den föregående rapporteringsperioden och att medlemsstaterna generellt använder plattformen i större utsträckning.

I och med att det första mobilitetspaketet beslutades i juli 2020 uppdaterades reglerna för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 anges att en verkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är förutsättning för rättvis konkurrens på den inre marknaden. Kontrollverktygen måste bli mer digitaliserade för att man ska kunna frigöra kontrollkapacitet, minska onödiga administrativa bördor för företag som utför internationella transporter, särskilt små och medelstora företag, säkerställa bättre inriktning på transportföretag med hög riskvärdering och upptäcka bedrägliga metoder. ERRU-systemet ska utökas på så sätt att såväl andra medlemsstater som behörig kontrollmyndighet på väg ska få tillgång till uppgifter om bl.a. riskvärde, registreringsnummer och antal anställda.

Det framgår sedan tidigare av godsförordningen (1072/2009) att bevismaterial ska uppvisas för den inkommande internationella godstransporten och varje därpå efterföljande cabotagettransport. Den ändring som skett i och med mobilitetspaketet, genom ändringsförordning 2020/1055, är att det har förtydligats att bevismaterialet ska uppvisas under tiden för kontrollen. Vad gäller möjligheten att visa upp detta i elektroniskt format är denna frivillig för transportföretagen men måste accepteras av kontrollmyndigheter om transportföretagen väljer att använda sig av den.

När det gäller informationsutbyte av körkortsuppgifter är det i enlighet med körkortsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort) möjligt att använda den gemensamma nätverksbaserade databasen Resper för kontrolländamål. Den dåvarande regeringen beslutade den 15 oktober 2021 om en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

Möjlighet till övervakning av lastbilars position

I den första delen av mobilitetspaketet föreslogs att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter m.m. ändras när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. Ändringen innebär att ett fordonets position ska registreras automatiskt i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar en gräns och manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare. Ändringen innebär att det tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivare efter att ha passerat en gräns, vid

den första lämpliga platsen att stanna på. Detta ska göra det möjligt att mer exakt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Ändringen syftar till att göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen och göra den mer kostnadseffektiv så att potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut. Den dåvarande regeringen beslutade den 16 december 2021 om en ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som innebär att ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor om föraren inte manuellt registrerat en gränspassage i färdskrivaren. Sanktionsavgiften började gälla den 2 februari 2022.

Fordon som registrerats inom EU/EES från den 15 juni 2019 ska ha en s.k. smart färdskrivare. Den smarta färdskrivaren fungerar som den digitala färdskrivaren men har fler funktioner och registrerar fler uppgifter, bl.a. positionering vid landsinmatningar och var tredje sammanlagd körtimme i fordonet. Både förare och transportföretag har en skyldighet att se till att den smarta färdskrivaren fungerar och hanteras rätt.

När mobilitetspaketet beslutades sommaren 2020 bestämdes det att en ny version av den smarta färdskrivaren ska tas fram, kallad smart färdskrivare version 2. Den nya versionen kommer att ha ytterligare funktioner jämfört med den tidigare smarta färdskrivaren; bl.a. ska positionering sparas automatiskt varje gång fordonet passerar en gräns till en medlemsstat, och lastning och lossning ska registreras i färdskrivaren. Den nya versionen kommer att bli ett krav vid internationella transporter, och de tidigare versionerna kommer att fasas ut stegvis enligt följande:

- Från och med den 21 augusti 2023 ska alla nyregistrerade tunga fordon vara utrustade med version 2 av den smarta färdskrivaren som är den nyaste och kommer att ha ytterligare funktioner som bl.a. att spara positionering automatiskt varje gång fordonet passerar en gräns till en medlemsstat och att lastning och lossning kan registreras i färdskrivaren.
- Från och med den 31 december 2024 ska tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med smart färdskrivare version 1 eller version 2.
- Från och med den 21 augusti 2025 ska alla tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med smart färdskrivare version 2.
- Från och med den 1 juli 2026 ska även lätta fordon (2,5–3,5 ton) som används för internationella godstransporter vara utrustade med färdskrivare.

Trafiksäkerhetskameror för trafikövervakning

Trafikverket redovisar på sin webbplats att antalet trafiksäkerhetskameror på de statliga vägarna uppgick till ca 2 300 vid årsskiftet 2021/22. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetskamerorna som innehåller både kamera och radar är direktkopplade till polisen

och fungerar dygnet runt under hela året. Enligt Trafikverket räddar trafik-säkerhetskamerorna varje år ungefär 20 liv och fler än 70 personer från att bli allvarligt skadade i trafiken.

Trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon

Inom yrkestrafikområdet har Sverige direktivstyrda och preciserade årliga åtaganden gentemot EU. Kraven på kontrollplatserna regleras i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnarnas trafiksäkerhet och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan. Enligt direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen ska både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående teknisk vägkontroll, s.k. flygande inspektion. Utrustningen ska möjliggöra kontroller av skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vikt- och miljökontroll.

Trafikverket ansvarar för och underhåller de fasta kontrollplatserna, medan Transportstyrelsen har ansvar för att föreskriva om och förteckna samtliga kontrollplatser. Transportstyrelsen kan i vissa fall lämna dispens till Trafikverket i de fall kontrollplatserna inte uppfyller ställda krav.

I sitt regleringsbrev för 2019 fick Polismyndigheten i uppdrag att vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. I årsredovisningen för 2019 återrapporterade Polismyndigheten att den tillsammans med Trafikverket hade genomfört en omfattande inventering av trafikkontrollplatserna i landet och att detta resulterat i att Trafikverket påbörjat en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser så att dessa kvalitativt uppnår de tekniska krav som ställs i EU-direktiv och i Transportstyrelsens föreskrifter. Polismyndigheten har därefter i årsredovisningen för 2021 pekat på att den under det gångna året tillsammans med Trafikverket tagit fram en överenskommelse som beskriver en övergripande process för hur det löpande samarbetet är tänkt att fungera när det gäller åtgärder för kontrollplatser. Enligt uppgift från Polismyndigheten fortsatte samverkan med Trafikverket under 2022 utifrån denna överenskommelse.

Som framgår av tidigare avsnitt föreslås i utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 ett förtydligande av ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser. Enligt förslaget ska planer för investeringar i och underhåll av kontrollplatserna tas fram och ingå i Trafikverkets samlade planering, och det ska framgå att kontrollplatserna ingår i det statliga vägnätet. Enligt utredarens bedömning är kontrollplatserna en central förutsättning för effektiva kontroller av yrkestrafik på väg.

När det gäller fordonsvågar finns det ett antal sådana i landet som Trafikverket förvaltar. Det primära syftet med vågarna är att de ska användas för

polisens kontroller, men även allmänheten har tillgång till dem som inte har bom för inpassering, dvs. är öppna. Enligt Trafikverket kan de dock inte garantera att alla vågar alltid fungerar. Trafikverket förvaltar en eller flera fordonsvågar i ett femtontal län.

Sedan 2010 finns det även möjligheter att kontrollera trafiken för t.ex. förekomst av för tungt lastade fordon genom automatisk fordonsvägning (weigh-in-motion, WIM). WIM-systemet finns förutom på den högtrafikerade vägsträckan på E4/E20 vid Hallunda söder om Stockholm även installerat i Nynäshamn, Kalmar och Göteborg. Systemet är utformat så att en givare i vägbanan väger fordonen när de passerar och att det samtidigt görs en detektering av fordonets hastighet, längd och axelavstånd. När fordonet åker förbi registreras om och var det är lastat mer än tillåtet. Polisen använder WIM för att identifiera fordon med överlast.

Polisen använder vidare s.k. portabla fordonsvågar i samband med bl.a. flygande inspektioner av tunga godstransporter på väg. Enligt uppgift från Polismyndigheten finns det för närvarande ca 345 portabla fordonsvågar som används inom myndigheten. Polismyndigheten uppger dock att deras vågar börjar närma sig den tekniska maxåldern och att det även börjar bli svårt att få tag i reservdelar. Enligt Polismyndigheten görs en stor mängd vägningar på fasta vågar, vilket de menar är mycket bättre, inte minst ur arbetsmiljösynpunkt.

Kontroller av lastsäkring

I trafikförordningen (1998:1276) finns regler om lastsäkring. Där anges i 3 kap. 80 § att last inte får medföras på eller i ett fordon på ett sådant sätt att den kan utgöra fara för en person, orsaka skador på egendom, släpa efter eller falla av fordonet, orsaka störande dammbildning eller liknande, försvåra körningen av fordonet eller framkalla onödigt buller. Av samma paragraf framgår vidare att lasten ska vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens natur och att lasten om det behövs ska vara övertäckt. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkringen kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindrande av fortsatt färd, körförbud och ordningsböter.

Att kontrollera att lasten är säkrad är en obligatorisk del i de kontroller som polisen genomför av tunga godstransporter på väg, och den nuvarande ordningen innebär att det är både poliser och bilinspektörer som genomför dessa lastsäkringskontroller.

Transportstyrelsen presenterade i december 2022 en rapport med sin senaste tillståndsmätning med resultaten av genomförda kontroller av regel- efterlevnaden för yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare (TSG 2022-10382). Av rapporten framgår att totalt 85 procent av fordonen klarade kontrollerna av lastsäkring utan anmärkning medan 11 procent fick rapporteftergift och 4 procent ordningsbot. Tillståndsmätningen visade att brister i bl.a. lastsäkring uppmärksammades vid ungefär

vart sjunde kontrollerat fordon. Transportstyrelsen konstaterar att detta är en försämring jämfört med 2019 års undersökning, då 89 procent av fordonen inte hade någon anmärkning.

Pågående arbete

Uppföljning av mobilitetspaketets genomförande

Den dåvarande regeringen gav den 17 mars 2022 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige (dnr I2022/00693). I uppdraget ingår att beskriva och analysera hur marknaden för vägtransporter och situationen för berörda förare har utvecklats efter genomförandet. Transportstyrelsen ska vid behov föreslå förändringar eller kompletteringar av det svenska genomförandet och i förekommande fall lämna författningsförslag. Transportstyrelsen ska under uppdraget hämta in synpunkter från Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Tillväxtverket, Tullverket och Åklagarmyndigheten. Arbetsmarknadens parter och berörda branschorganisationer ska involveras i arbetet. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 8 mars 2024. Under tiden fram till slutredovisningen ska Transportstyrelsen vid behov lämna delredovisningar med förslag för att åtgärda eventuella problem eller brister som framkommer i samband med uppdragets genomförande och som behöver åtgärdas skyndsamt.

I artikel 5 i trafiktillståndsförordningen finns villkor i fråga om etableringskravet. Artikel 5.1 är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Artikel 5.2 ger medlemsstaterna möjlighet att nationellt ställa ytterligare krav på etablering. Den dåvarande regeringen beslutade den 17 mars 2022 att ge Transportstyrelsen ett ytterligare uppdrag (dnr I2022/00694). I uppdraget ingick att analysera och föreslå vilka ytterligare krav som bör ställas på ett företag som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige när det gäller krav på etablering. Vidare ingick att göra en internationell utblick om vilka krav på etablering som har införts i andra EU-medlemsstater. Utgångspunkten för analysen har varit att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av s.k. brevlådeföretag. I analysen ingick även att beakta och redovisa reglernas påverkan på företagets tillväxt, konkurrenskraft samt innovations- och omställningsförmåga. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 8 november 2022 och gjorde där bedömningen att det i första hand inte ska införas några ytterligare krav på etablering utöver de som redan följer av trafiktillståndsförordningen.

Samordning mellan myndigheter

Transportstyrelsen utarbetade under 2022 som en del i arbetet med att bl.a. stärka samordningen mellan myndigheterna tillsynsstrategier om kontroll av vägarbets- och cabotage transporter. Motsvarande arbete har även inletts när det gäller utstationering. I samband med detta har Transportstyrelsen gett

Polismyndigheten och i vissa fall Tullverket, Arbetsmiljöverket och arbetsmarknadens parter möjlighet att yttra sig.

Vidare ingick Transportstyrelsen och Polismyndigheten under 2021 en strategisk överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafik på väg. Målet är att uppnå en effektiv och rättssäker kontrollverksamhet med hög kvalitet som ska öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och därmed öka trafiksäkerheten, vilket gynnar medborgarna i det längre perspektivet. Överenskommelsen innebär att myndigheterna ska arbeta tillsammans på ett strukturerat och systematiskt sätt mot gemensamma mål där det är möjligt samt lägga fokus på dem som medvetet begår regelöverträdelser. I överenskommelsen konstateras att Transportstyrelsen är beroende av underlag från Polismyndigheten för sin tillsyn av transportföretag och att Polismyndigheten behöver tillgång till uppgifter och system som Transportstyrelsen förvaltar för att effektivisera sina kontroller. Vidare konstateras att det är viktigt att myndigheterna samarbetar och ger varandra rätt förutsättningar för att effektivisera de båda myndigheternas tillsyn och kontroll. Vidare ska myndigheterna arbeta gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden. Exempel på sådana områden är

- it-samverkan och digitalt informationsutbyte
- utbildning/information
- sanktionsärenden (fortlöpande samverkan för att effektivisera rapportering)
- utrustning på kontrollplatser
- tillståndsmätningar
- statistikredovisning till EU-kommissionen
- samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG
- körkortsingripanden.

I överenskommelsen anges att den bör användas som underlag vid planering av tillsyn och kontroll inom de delar av yrkestrafikområdet som finns med i överenskommelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Den dåvarande regeringen överlämnade den 17 mars 2022 propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166). I propositionen lämnades förslag till lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Utskottet välkomnade i sitt ställningstagande de nya regler som föreslogs med hänvisning till att de syftar till att stärka kontrollen av transportföretagen och göra det svårare att utnyttja utländska yrkesförare. Utskottet uttalade vidare att lagförslagen är väl avvägda och föreslog att riksdagen skulle anta dem. Riksdagen beslutade den 18 maj 2022 i enlighet med utskottets förslag (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Lagändringarna trädde i kraft den 15 juni 2022.

Utskottet har även återkommande behandlat motionsyrkanden om reglering och kontroll av åkerinäringen, senast i två betänkanden under våren 2022. I betänkande 2021/22:TU15 Yrkestrafik och taxi föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå. Utskottet hänvisade även till de skärpningar som håller på att genomföras inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna. Riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet föreslog därefter i betänkande 2021/22:TU20 Klampning av fordon två tillkännagivanden varav ett handlade om att regeringen bör se över behovet av att i större utsträckning samordna olika myndigheters arbete med kontroll av yrkestrafiken. Riksdagen biföll utskottets förslag (rskr. 2021/22:451). I regeringens skrivelse 2022/23:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2023 redovisar regeringen att det inom Regeringskansliet pågår en analys av vilka åtgärder som behöver vidtas med anledning av tillkännagivandena och att ärendena därmed bereds vidare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att den reglering som ligger till grund för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter fastställs på EU-nivå. Utskottet vill i likhet med tidigare år framhålla att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att ansvariga myndigheter bedriver en väl fungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna.

Utskottet anser att det är positivt att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå och välkomnar de skärpningar som har beslutats och genomförts inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna i enlighet med gällande EU-regler.

Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroller fortsätter att utvecklas och välkomnar därför den översyn som presenterades våren 2021 av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och att utredaren lämnade flera förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utskottet ser positivt på att flera av förslagen med vissa justeringar och kompletteringar kan komma att genomföras för att öka och effektivisera kontrollerna på landets vägar.

Utskottet välkomnar också att regeringen med anledning av den nämnda översynen redan nu har börjat genomföra ändringar i regelverken för bl.a. sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet. Utskottet noterar att utredningen även lämnade förslag om att bestämmelser om en särskild trafikpolis-

verksamhet ska föras in i polislagen och i Polismyndighetens instruktion samt att Polismyndighetens ansvar och roll som kontrollmyndighet för yrkestrafiken ska förtydligas. Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning liksom en väl fungerande organisation inom samtliga berörda myndigheter för att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas effektivt. Utskottet kommer att fortsätta följa denna fråga med stort intresse.

Utskottet vill även uppmärksamma att Transportstyrelsen och Polismyndigheten under 2021 ingick en strategisk överenskommelse som ska användas som underlag vid planering av tillsyn och kontroll inom yrkestrafikområdet. Utskottet ser positivt på att överenskommelsen syftar till att uppnå en effektiv och rättssäker kontrollverksamhet med hög kvalitet som ska öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och trafiksäkerheten. Överenskommelsen innebär att myndigheterna ska arbeta tillsammans på ett mer strukturerat och systematiskt sätt mot gemensamma mål där det är möjligt samt lägga fokus på dem som medvetet begår regelöverträdelser. Av överenskommelsen framgår även vikten av att myndigheterna samarbetar och ger varandra rätt förutsättningar för att effektivisera de båda myndigheternas tillsyn och kontroll. Överenskommelsen innebär att myndigheterna ska arbeta gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden, exempelvis inom områdena it-samverkan, digitalt informationsutbyte, utbildning/information, fortlöpande samverkan för att effektivisera rapportering vid sanktionsärenden, utrustning på kontrollplatser, tillståndsmätningar, statistikredovisning till EU-kommissionen, samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG samt körkortsingripanden.

Utskottet påminner vidare om att riksdagen så sent som i juni 2022 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att i större utsträckning samordna olika myndigheters arbete med kontroll av yrkestrafiken. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller informationsutbyte mellan länder vill utskottet peka på European Registers of Road Transport Undertakings (ERRU) som är i drift sedan januari 2013 och som kopplar samman de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag i de olika medlemsstaterna så att de behöriga myndigheterna ömsesidigt kan utbyta information som finns i deras respektive databaser. Utskottet konstaterar att detta elektroniska system gör det möjligt för medlemsstaterna att utbyta information om vägtransportföretag när det gäller bl.a. transportchefers goda anseende, giltigheten av gemenskaps-tillstånd samt överträdelser som begås av transportföretag i främmande territorium. Utskottet noterar även att ERRU under 2023 kommer att anpassas för att inkludera information om riskklassificering av transportföretag och ytterligare information som underlättar upptäckten av s.k. brevlådeföretag. Utskottet ser positivt på detta.

När det gäller förslaget om att ändra fordonsskattereglerna för fordon som används i yrkesmässig trafik vid avställningar som varar kortare tid än

15 dagar anser utskottet att det i dagsläget saknas anledning att ändra de nuvarande reglerna i vägtrafikskattelagen. Utskottet utesluter dock inte att detta är en fråga som kan behöva ses över framöver för att stärka konkurrenskraften hos den svenska yrkestrafiken.

När det gäller trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon konstaterar utskottet att en överenskommelse har slutits mellan Polismyndigheten och Trafikverket som beskriver den övergripande processen för hur det löpande samarbetet är tänkt att fungera när det gäller åtgärder för kontrollplatser. Behovet av ett förtydligande av ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser var något som dessförinnan hade påtalats i den utredning om effektivare kontroller på väg som presenterades våren 2021.

Utskottet finner mot bakgrund av de nyligen genomförda översynerna, de skärpningar av regler och de övriga åtgärder som vidtagits och pågår ingen anledning att för närvarande ta några ytterligare initiativ med anledning av de behandlade motionsförslagen. Utskottet avser dock att även fortsättningsvis noga följa de frågor som rör kontroller och tillsyn av yrkestrafiken. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 16, 2022/23:834 (C) yrkandena 54–56, 2022/23:943 (SD) yrkande 10, 2022/23:1014 (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67, 77 och 96, 2022/23:1233 (V) yrkande 22, 2022/23:1594 (S) och 2022/23:2140 (S) yrkande 31 i denna del.

Krav och behörigheter för yrkesförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör behörigheter och krav kopplade till yrkeskompetensbevis och körkort. Utskottet hänvisar bl.a. till de EU-gemensamma reglerna i yrkesförardirektivet och EU:s körkortsdirektiv.

Jämför reservation 5 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 14 behovet av att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare. Motionärerna pekar på att många dugliga yrkesförare har blivit fråntagna sina möjligheter till försörjning och att det är rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning fram till pensionering såvida de underställs årliga kontroller för att säkerställa att förmågan är i behåll.

Motionärerna anför vidare i yrkande 87 att möjligheten att föra in fler behörigheter på samma körkort bör ses över. Motionärerna pekar på att det är en ansenlig mängd kort som yrkesförare ska medföra under färd och att det därför är rimligt att se över möjligheterna att minska antalet kort.

Motionärerna vill vidare i yrkande 90 förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis (YKB). Motionärerna anser att övergången skulle underlättas om det vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg som är giltigt i fem år där den nya giltighetsperioden startar vid utgångsdatumet på föregående intyg.

Bakgrund

Körkortets utformning och innehåll

Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll har stegvis harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort). Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. Ända sedan det första körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 80/1263/EEG, finns det dels krav på medlemsstaterna att följa en gemenskapsmodell för utformningen av körkort, dels krav på att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Gemenskapsmallen för nationella körkort bygger på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på FN:s vägtrafikkonferens. Kraven på körkortets utformning och innehåll har harmoniserats ytterligare i efterföljande rättsakter.

Genom beslut i december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av körkortsdirektivets bilaga I artiklarna 1–7. Enligt artikel 3 i körkortsdirektivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas”. Det följer vidare att det material som används för körkortet enligt bilaga I ska göras förfalskningssäkert och att medlemsstaterna ska se till att alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller kraven senast i januari 2033. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer. Av bilaga I punkt 4 framgår att medlemsstaterna efter samråd med kommissionen får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i bilagan. Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändig för utfärdandet av körkortet.

Till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att körkortet får

förses med ett frivilligt lagringsmedium (s.k. mikroprocessor) som innehåller informationen om de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i direktivet (artikel 1.2). Av skäl 17 framgår att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorn är inte kopplad till de fordon som körkortsinnehavaren äger eller på annat sätt har tillgång till. I den proposition (prop. 2011/12:25) som regeringen lade fram för att införliva direktivet i svensk rätt föreslog regeringen att det inte ska införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förses med mikroprocessor. Regeringen anförde att om det bedöms lämpligt att förse svenska körkort med en mikroprocessor bör det införas bestämmelser om detta i svensk rätt. Det bör dock inte ske förrän kommissionens arbete med att ta fram gemensamma specifikationer slutförts och regler om detta beslutats. Om och när det blir aktuellt att införa sådana bestämmelser anförde regeringen att det är tillräckligt att det sker i förordning eller myndighetsföreskrifter. Riksdagen hade inget att invända mot regeringens förslag i denna del (bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Sedan lagändringen gjordes har kommissionen fastställt de tekniska kraven för körkort som är försedda med ett lagringsmedium i kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012. Av 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll framgår att det ska finnas ett utrymme med möjlighet att lägga in en mikroprocessor enligt kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

Fler behörigheter på samma körkort

En yrkesförare behöver normalt medföra tre handlingar vid färd: körkort, yrkeskompetensbevis och färdskrivarkort.

När det gäller yrkeskompetensbeviset ger Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- och persontransport medlemsländerna rätt att välja mellan att införa kod 95 på körkortet eller utfärda ett separat bevis. Sverige har valt att utfärda ett separat bevis. Det finns för- och nackdelar med båda tillvägagångssätten. En nackdel med att införa kod 95 och giltighetsdatumet eller giltighetsdatumerna på körkortets baksida är att körkortet behöver bytas ut när yrkesförarkompetensen har förnyats.

Hur färdskrivarkort ska utformas finns beskrivet i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 med tillhörande bilaga 1C. Att kombinera förarkort med körkort skulle kräva omfattande förhandling och harmonisering av regelverken på EU- och FN-nivå vad gäller flera områden som exempelvis utfärdande, giltighet och återkallelse.

Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare

I körkortslagen (1998:488) finns generella bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon. För att få köra en lastbil eller en buss i yrkesmässig trafik krävs utöver behörighet kategori C1, C, D1 eller D även yrkeskompetens. Förare av fordon som kräver körkortsbehörigheter för lastbil eller buss ska ha yrkeskompetens enligt harmoniserade regler i yrkesförardirektivet. I yrkesförardirektivet finns krav på grundläggande utbildning och återkommande fortbildning. Beviset på en genomförd utbildning kallas yrkeskompetensbevis (YKB). Yrkesförardirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens som innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon samt bestämmelser om utbildning för att få sådan kompetens. Avsikten med kraven på grundläggande utbildning och fortbildning är att förbättra trafiksäkerheten, öka förarnas säkerhet och minska miljöbelastningen från den tunga yrkestrafiken. Lagen ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver de körkortsbehörigheter som nämnts ovan. Lagen ska också tillämpas på andra medborgare som utför sådana transporter i Sverige, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES. För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter krävs att föraren uppfyller vissa ålderskrav samt har ett YKB.

Transportstyrelsen ska utfärda ett YKB till en förare som genomgått föreskriven grundutbildning eller fortbildning, om han eller hon har ett giltigt körkort med den körkortsbehörighet som beviset avser. Ett YKB är giltigt i fem år från den dag då det utfärdades. För att få ett nytt bevis krävs att föraren går en återkommande fortbildning. En fortbildning omfattar minst 35 timmar och ges av utbildare som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens. Fortbildningen får delas upp i delkurser som ska vara minst sju timmar vardera. Rätten att få ut ett YKB förfaller ett år efter genomförd fortbildning och två år efter avlagt prov vid grundutbildning.

Enligt lagen om yrkesförarkompetens ska en förare som har förvärvat ett YKB för grundläggande kompetens genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades. En förare som har genomgått sin första fortbildning ska därefter genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av bevisets giltighetstid. Bestämmelserna om utbildning för YKB är reglerade i yrkesförardirektivet.

Varje förare ska ha med sitt YKB vid körning och kunna visa upp det vid en eventuell kontroll. Om beviset inte är med kan föraren dömas till böter.

Övergången mellan gammalt och nytt yrkeskompetensbevis

I lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens finns bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon (yrkesförarkompetens) samt bestämmelser om utbildning

för sådan kompetens. Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (2012:210).

Transportstyrelsen utfärdar ett YKB till den förare som har genomgått en grundutbildning med godkänt prov eller en fortbildning. En förutsättning för att få ett YKB är också att föraren uppfyller ålderskraven och har ett giltigt körkort för det fordonsslag som utbildningen avser. Beviset är för närvarande avgiftsfritt.

För att göra det lättare att få yrkeskompetensbeviset i rätt tid lanserade Transportstyrelsen i maj 2022 en ny digital plattform för hanteringen av YKB. Syftet med den nya plattformen är att yrkesförare ska kunna genomföra fortbildning för YKB i god tid innan det gamla beviset löper ut. Transportstyrelsen utfärdar inte längre automatiskt ett nytt YKB efter genomförd utbildning. Detta innebär att en yrkesförare kan gå den sista delkursen i god tid innan det befintliga beviset går ut och bli rapporterad för slutförd fortbildning utan att Transportstyrelsen omgående utfärdar ett nytt YKB. En förutsättning är att föraren har ett giltigt bevis utfärdat i Sverige och att fortbildningen slutfördes för högst tolv månader sedan. Transportstyrelsen utfärdar det nya beviset ungefär tio arbetsdagar innan det giltiga löper ut.

Yrkesförare och medicinska krav

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det andra körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 91/439/EEG om körkort, trädde i kraft i juli 1996 och innebar bl.a. gemensamma minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon. Att det är minimikrav som ställs innebär att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som framgår av direktivet. Kraven omarbetades inför det tredje körkortsdirektivet. Ändringarna följde av resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi. De medicinska kraven för körkortsinnehav framgår av körkortslagen (1998:488) och har reviderats vid ett antal tillfällen efter att det tredje körkortsdirektivet beslutades till följd av ny kunskap på området. Transportstyrelsen har även utfärdat föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2010:125). Föreskrifterna införlivar de medicinska kraven i EU:s tredje körkortsdirektiv och specificerar kraven ytterligare.

Sverige ska förhålla sig till de gemensamma minimikrav för förarens medicinska lämplighet som finns i bilaga III till EU:s körkortsdirektiv om minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. De medicinska kraven för körkort vid t.ex. epilepsi är högre för yrkesförare än för andra förare. Det beror på att medicinföreskrifterna utgår från vilken körkortsbehörighet det handlar om (typ AM, B, C etc.).

EU-kommissionen har i ett överträdelseärende mot Sverige klargjort att de medicinska minimiförutsättningarna för körkort ska vara uppfyllda. För tunga behörigheter krävs vid diagnosen epilepsi enligt direktivet tio års anfallsfrihet

utan medicinering. För förare med god prognos kan denna tid förkortas. Det krävs dock att personen har varit utan medicinering under den anfallsfria tiden. Bedömningen görs i de enskilda fallen av Transportstyrelsen. Det finns möjlighet till dispens, och det har det även funnits tidigare. Det finns även en möjlighet att överklaga ett beslut i ett ärende, och ett sådant överklagande går då till förvaltningsrätten.

Inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet ses de medicinska kraven över löpande för att kunna uppdateras i takt med den medicinska utvecklingen.

Dispensmöjligheter

För de högre körkortsbehörigheterna ställs i Sverige krav på att förare efter att de har fyllt 45 år ska visa att de fortfarande uppfyller hälsokraven genom att vart femte år genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Körkortsinnehavare som har fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller taxiförarlegitimation eller har fått sitt körkort eller traktorkort eller sin taxiförarlegitimation återkallad på grund av att de inte längre uppfyller de medicinska kraven kan ansöka om dispens. Enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen får Transportstyrelsen i ett enskilt fall besluta om undantag från de medicinska kraven i föreskrifterna. Undantag får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhets synpunkt. I provningen om undantag kan Transportstyrelsen dock inte frångå minimikraven i direktivet. Före ansökan om undantag krävs ett beslut där det fastställts att föraren inte uppfyller de medicinska kraven i medicinföreskrifterna. Transportstyrelsen kan inte pröva ansökan om undantag förrän beslutet har vunnit laga kraft. Om myndighetens beslut överklagas prövas ansökan om undantag först efter att domstolarnas prövning är klar.

Transportstyrelsen är enligt egen utsago restriktiv med att medge undantag från de medicinska kraven, och en förutsättning är att myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Av trafiksäkerhetsskäl kan behörigheten behöva begränsas på något sätt för att myndigheten ska kunna medge undantag, och då krävs det att begränsningen ger en betydande minskning av riskerna i trafiken. Exempel på begränsningar är körning under dagtid (t.ex. från en timme efter soluppgången till en timme före solnedgången), körning inom en begränsad radie från körkortsinnehavarens bostad eller inom staden eller regionen samt körning utan passagerare. Det är bara den som är lämplig med tanke på de personliga och medicinska förhållandena som beviljas körkortstillstånd. En ansökan måste därför prövas utifrån detta.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag som rör YKB, senast våren 2022 (bet. 2021/22:TU15). Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bestämmelserna om yrkesförarkompetens för förare av person- eller godstransporter har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för transport av gods- eller passagerare, vilket har genomförts genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och tillhörande förordning. När det gäller tidsgränser för att genomgå fortbildning konstaterar utskottet att en förare som har förvärvat ett YKB enligt lagen om yrkesförarkompetens ska genomgå fortbildning vart femte år och att Transportstyrelsen när den får in uppgifter om att en förare har genomgått fortbildning ska utfärda ett nytt YKB. När det gäller förslaget om att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav för yrkesförare vill utskottet peka på att det av trafiksäkerhetsskäl finns en restriktivitet när det gäller att medge undantag från de medicinska kraven. En förutsättning är att den ansvariga myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utskottet avser att följa denna fråga noga. När det gäller motionsförslaget om fler behörigheter på samma kort vill utskottet peka på att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet och att det tredje körkortsdirektivet antogs 2006 efter flera års förhandlingar. Utskottet påminner om att de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. Enligt utskottets bedömning finns det för närvarande inte anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen, men utskottet följer frågan noga. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkandena 14, 87 och 90.

Krav på färdskrivare för personbil klass II

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om undantag från krav på färdskrivare för personbil klass II. Utskottet hänvisar bl.a. till att för fordon och fordonskombinationer som har en högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk och för dessa används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs. Utskottet framhåller samtidigt vikten av att vägtransporter med tunga fordon sker på ett trafiksäkert sätt.

Jämför reservation 6 (SD).

Motionen

Eric Palmqvist (SD) anser i motion 2022/23:2226 att personbil klass II (PB II) bör undantas från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt. Att kräva färdskrivare i ett fordon som inte utför gods- eller persontransporter är enligt motionären en övertolkning av regelverket som skapar onödiga kostnader för de som använder fordonet som just ett fritidsfordon.

Bakgrund

Personbil klass II

En personbil klass II kallas ofta för husbil, men en husbil kan också vara en lastbil. Personbil klass II är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone

- fast monterade sittplatser
- fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser
- fast monterad utrustning för matlagning och lagring och bord.

Om husbilen är registrerad som lastbil, finns det andra krav på förarens behörighet, fordonets utrustning samt skatter och avgifter. Det finns inga speciella hastighetsbegränsningar för personbil klass II, utan man ska följa de hastighetsbegränsningar som finns.

Kör- och vilotidsregler

Reglerna om kör- och vilotider syftar till att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation och bidra till ökad trafiksäkerhet. Företagen är skyldiga att planera transporterna så att reglerna kan följas.

För lätta fordon gäller nationella regler om kör- och vilotid, och för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk. För dessa transporter används färdskrivare

för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU. För svenska och utländska förare i Sverige gäller också lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetsstidslagen) sedan den 1 juli 2005. För att kontrollera att regelverket följs görs både nationella och internationella kontroller av färdskrivare, diagramblad och förarkort. Kontrollerna utförs både på väg och genom företagskontroller.

Om Transportstyrelsen vid en kontroll konstaterar att regelverket för kör- och vilotider har överträtts ska det berörda företaget betala en sanktionsavgift. Transportstyrelsen fastställer beloppet efter att ha analyserat och bedömt hur allvarlig överträdelsen eller överträdelserna är. Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller riktlinjer för kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad.

Undantag från kör- och vilotidsreglerna

När det gäller undantag från kör- och vilotidsreglerna finns två sådana undantagstyper som tillämpas: gemensamma undantag inom EU och nationella undantag för Sverige. Till de gemensamma undantag som gäller från kör- och vilotidsreglerna inom EU hör bl.a. vägtransporter med fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget ligger, på villkor att det inte är förarens huvudsakliga uppgift att köra fordonen. Det finns även ett undantag för fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, som används för icke-kommersiell transport av gods. Detta innebär att husbilar eller bilar med husvagn som inte överstiger denna vikt undantas från kör- och vilotider och krav på färdskrivare.

EU:s kör- och vilotidsförordning ger medlemsstaterna möjlighet att inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, bevilja undantag från vissa av artiklarna i förordningen och förena sådana undantag med särskilda villkor. Förare som utför transporter som står under nationella undantag omfattas dock fortfarande av vägarbetsstidslagen. I Sverige finns det ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen planeras inte någon översyn av krav på färdskrivare och kör- och vilotidsregler för husbilar.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om att personbil klass II bör undantas från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt, senast i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. att det i Sverige finns ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna och att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för EU:s

mobilitetspaket. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att vägtransporter med tunga fordon sker på ett trafiksäkert sätt. När det gäller undantag från krav på färdskrivare konstaterar utskottet att nationella regler om kör- och vilotid gäller för lätta fordon och att EU:s regelverk gäller för fordon och fordonskombinationer som har en högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar. För de sistnämnda transporterorna används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs, och liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU. Utskottet vill i likhet med tidigare år peka på att det i Sverige finns ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna och att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för EU:s mobilitetspaket. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2022/23:2226 (SD).

Sanktionsavgifter och böter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om behovet av straffskärpningar och en översyn av böter och sanktioner. Utskottet hänvisar bl.a. till den utredning som genomförts om kontroller på väg där möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter analyserades och att det därefter har gjorts ett antal sanktionsväxlingar. Utskottet pekar även på att reglerna för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige har preciserats de senaste åren och att sanktionsavgifterna vid överträdelser av cabotagereglerna har höjts.

Jämför reservation 7 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 68 behovet av straffskärpningar samt en översyn av böter och sanktioner. Motionärerna anser att det måste bli en tydligare markering i systemet för sanktioner så att medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag.

Bakgrund

Sanktionsavgifter istället för böter

I Straffrättsanvändningsutredningens betänkande Vad bör straffas? (SOU 2013:38) gjordes bedömningen att sanktionsavgifter som styrmedel på yrkestrafikområdet bör kunna få bättre genomslag än straff och att det bör övervägas att växla sanktion från straff till avgift i yrkestrafikregleringen. Inom yrkestrafikområdet har det därefter skett en övergång som innebär att sanktionsavgifter används i stället för böter vid överträdelse av vissa regler. Sanktionsavgifter kan kombineras med krav på förskotts betalning, vilket gör avgifterna till ett effektivt sätt att få även utlandsetablerade företag att följa reglerna. Syftet med att använda sanktionsavgifter är att öka regelefterlevnaden och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom yrkestrafiken.

Utredningen om kontroller på väg

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontroller av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. I direktiven till utredningen anges att den ska analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på yrkestrafikområdet från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter utöver de som redan är genomförda. Det övergripande syftet är att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg.

I utredningen som redovisades i april 2021 pekade utredaren på den omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelse av bestämmelser inom yrkestrafikområdet som genomförts och att flera av de bestämmelser som utredningen granskat var för sig skulle kunna vara lämpliga för sanktionsväxling (SOU 2021:31). Utredaren bedömde att om det råder oklarheter kring hur reglerna om sanktionsavgift skulle förhålla sig till det befintliga regelverket bör man avstå från sanktionsväxling. Utredaren ansåg vidare att merparten av de bestämmelser som kartlagts i utredningen inte uppfyller de kriterier som ska vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med en sanktionsväxling. Enligt utredningens kriterier ska det bl.a. vara fråga om överträdelse där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden och där sanktionen träffar rätt aktör, t.ex. en arbetsgivare eller ett transportföretag.

Sanktionsavgifter vid överträdelse av cabotageregler

Den dåvarande regeringen beslutade hösten 2021 om preciserade regler för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige. Förordningsändringarna innebar att det preciserades vad som menas med en cabotage-transport enligt EU:s godsförordning. Samtidigt höjdes sanktionsavgifterna

vid överträdelser av cabotagereglerna från 40 000 kronor till 60 000 kronor i syfte att öka regelefterlevnaden. Höjningen innebär att Sverige tillhör den grupp av europeiska länder som har de högsta straffavgifterna vid otillåtna cabotagetransporter inom EU.

Sedan februari 2022 har det även gjorts en ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som innebär att ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor om föraren inte manuellt registrerat en gränspassage i färdskrivaren.

Sanktionsavgifter för överträdelser av kör- och vilotider

Reglerna om kör- och vilotider syftar till att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation och bidra till en ökad trafiksäkerhet. Transportstyrelsen genomför därför företagskontroller för att se om svenska företag följer reglerna och lever upp till sitt ansvar som transportföretag.

Överträdelser av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare är förenade med en sanktionsavgift. Avgiften grundar sig på hur allvarlig överträdelsen är, och om det finns flera överträdelser räknas avgiften samman. Den sammanlagda sanktionsavgiften i en kontroll får inte överstiga 800 000 kronor eller 1 procent av företagets årsomsättning.

Om Transportstyrelsen inte kan genomföra en kontroll på grund av att ett företag på begäran inte skickar in uppgifter, eller om de uppgifter som företaget skickar in är så pass bristfälliga att Transportstyrelsen inte kan genomföra en kontroll, fattar Transportstyrelsen beslut om sanktionsavgift. Avgiften grundar sig på antalet fordon som skulle ha omfattats av kontrollen och är 20 000 kronor per fordon vid det första tillfället som myndigheten inte kan genomföra en kontroll. Om Transportstyrelsen inte har kunnat genomföra en företagskontroll kommer företaget att väljas ut för kontroll igen.

Om företaget en andra gång låter bli att skicka in tillräckliga uppgifter är avgiften 40 000 kronor per fordon, om det är inom tre år från föregående beslut. Vid ett tredje tillfälle blir avgiften 60 000 kronor per fordon. I de här fallen får den beslutade sanktionsavgiften inte överstiga 800 000 kronor, men till skillnad från när Transportstyrelsen har kunnat genomföra en kontroll finns det ingen procentuell begränsning mot företagets årsomsättning.

Sanktionsavgift för den som inte kan uppvisa nödvändiga dokument

Transportföretag som utför gods- och persontransporter yrkesmässigt ansvarar för att nödvändiga dokument, som uppfyller villkoren för den transport som utförs, finns i fordonet.

Den 15 juni 2022 genomfördes en sanktionsväxling som innebar att sanktionen för överträdelser av bestämmelser om att ha med och visa upp vissa dokument byttes ut från penningböter till en sanktionsavgift. Den nya sanktionsavgiften kan påföras det transportföretag som under en transport inte kan visa följande nödvändiga dokument:

- bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd enligt godsförordningen
- förartillstånd enligt godsförordningen
- bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd enligt bussförordningen
- kopia av linjetrafiktillstånd enligt bussförordningen
- kontrolldokument (färdblad för tillfällig trafik, för cabotagetrafik, original eller kopia av avtal om speciell linjetrafik) enligt bussförordningen
- kontrolldokument för avreglerad tillfällig trafik (färdblad) enligt Interbusöverenskommelsen
- bestyrkt kopia av tillstånd att bedriva tillfällig internationell busstrafik enligt Interbusöverenskommelsen
- tillstånd för icke-avreglerad tillfällig trafik enligt Interbusöverenskommelsen
- CEMT-tillstånd
- bilaterala tillstånd
- specialtillstånd.

Sanktionsavgiften för dessa överträdelser är 10 000 kronor. Om avgiften inte betalas omedelbart och transportföretaget inte har sin hemvist i Sverige ska ett förskott beslutas vid vägkontrollen. Fordonets fortsatta färd kan även hindras.

Sanktionsavgift om ändringar i yrkestrafiktillstånd inte anmäls till Transportstyrelsen

Den som har yrkestrafiktillstånd kan sedan den 1 januari 2023 bli påförd en sanktionsavgift om 10 000 kronor av Transportstyrelsen om ändring av prövade personer för ett tillstånd inte anmäls till Transportstyrelsen. Skyldigheten att anmäla ändring av prövade personer har tidigare varit straffbelagd, men genom den nyligen genomförda lagändringen sker en sanktionsväxling, vilket innebär att en sanktionsavgift kan påföras i stället för böter, vilket tillämpades tidigare.

Transportstyrelsens tillämpning av regler

Transportstyrelsen arbetar med en ständig utveckling av tillämpningen av sin vägledning, utöver de uppdrag som myndigheten har genomfört. I första hand är det domstolarna som bestämmer Transportstyrelsens tillämpning av reglerna. Eftersom Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet är det förvaltningsrätten, kammarrätten och slutligen Högsta förvaltningsdomstolen som gör detta genom domar. Transportstyrelsen tar i sin tillämpning också hänsyn till de förhandsutlåtanden som ges av EU-domstolen. I andra hand bestämmer Transportstyrelsen över den egna tillämpningen i frågor som ännu inte prövats av domstolarna. I dessa fall behandlas frågorna löpande av en praxisgrupp hos Transportstyrelsen som består av utredare, experter och jurister.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om sanktionsavgifter, senast i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. den utredning som nyligen genomförts och de åtgärder som har vidtagits. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att de gemensamma regler som har tagits fram för att yrkestrafiken ska kunna konkurrera på lika villkor följs av såväl svenska som utländska företag. Utskottet ser därför positivt på den utredning som presenterades våren 2021 om kontroller på väg och att den bl.a. hade ett uttalat fokus på att analysera möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet. Utskottet ser även positivt på att reglerna för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige har preciserats de senaste åren och att sanktionsavgifterna vid överträdelser av cabotageregler har höjts. Utskottet vill även peka på att det har gjorts sanktionsväxlingar som bl.a. innebär att en sanktionsavgift kan påföras för den som inte kan uppvisa nödvändiga dokument vid kontroller liksom att en sanktionsavgift kan påföras om ändringar i yrkestrafiktillstånd inte anmäls till Transportstyrelsen. Utskottet ser positivt på de åtgärder som har vidtagits för att skapa ordning och reda på vägarna och finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrks motion 2022/23:1014 (SD) yrkande 68.

Tidsfrist för klampning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om förlängd tid för klampning. Utskottet hänvisar till att riksdagen i juni 2022 lämnade ett tillkännagivande till regeringen i frågan och att detta för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 8 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 66 utöka tiden för klampning. En utökad tid från dagens 36 timmar till dess att orsaken till klampningen är åtgärdad behövs enligt motionärerna eftersom det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna.

Bakgrund

På vägtrafikområdet finns det ett antal författningar med bestämmelser om att ett fordon fortsatta färd får eller ska hindras, och det finns också bestämmelser om att det i vissa fall ska beslutas att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon fortsatta färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare. Skälen till att hindra den fortsatta färden kan hänföras till att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas, t.ex. när en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Andra skäl kan vara att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns det vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelse av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. För att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns det i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess att förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av en polis, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning, dvs. vilket regelverk som ska tillämpas i det enskilda fallet.

Gällande rätt

Lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd trädde i kraft den 1 mars 2015 och i den finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färden följs.

Lagen möjliggör åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift och överlastavgift, för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen samt för att hindra trafik med fordon där föraren eller själva fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det ska finnas ett bakomliggande beslut med stöd av någon annan författning som förbjuder den fortsatta färden. I lagen finns bestämmelser om åtgärder som får vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. samt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av egendom inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet ska förses med en låsanordning (klampning). Enligt lagen kan fordon klampas eller egendom omhändertas för att

1. säkra verkställighet av sanktionsavgift
2. hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen
3. hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller
4. hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Enligt lagen ska omhändertagandet av egendom eller klampningen upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden. Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nuvarande regler bestå i högst 36 timmar.

En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpits.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen beslutade i november 2014 med anledning av propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd om att införa en ny lag som reglerar vilka åtgärder som får vidtas vid ett beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Beslutet innebar att Polismyndigheten eller Tullverket den 1 mars 2015 fick befogenhet att under vissa förutsättningar besluta om att klampa ett fordon eller fordonståg för att hindra fortsatt färd. Riksdagens beslut innebar att en åtgärd i normalfallet ska få bestå i högst 24 timmar, men om fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den. Åtgärder som får bestå längre än 24 timmar ska kunna omprövas och överklagas till allmän domstol. I beredningen av propositionen välkomnade trafikutskottet propositionen och konstaterade att lagförslagen kommer att uppmuntra till regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet uttalade även att det var av stor vikt att den föreslagna regleringen kunde träda i kraft utan dröjsmål och föreslog därför att riksdagen skulle anta förslaget. Utskottet föreslog därutöver att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade i maj 2015 om regeländringar med anledning av propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83, bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2015 och innebär att åtgärder som kan vidtas ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut av en polisman eller bilinspektör om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har meddelats när ett förskott för sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. Trafikutskottet välkomnade i sin beredning propositionen och konstaterade att den föreslagna kompletteringen av lagen

skulle medverka till en ökad regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet föreslog därutöver ett nytt tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som innebär att de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade i maj 2018 med anledning av propositionen Förlängd klampning om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2017/18:198, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeländringen innebar att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängdes från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet skulle betalas i högre utsträckning än vad som då var fallet. I propositionen hänvisade den dåvarande regeringen som skäl för en förlängning av en tidsbegränsning av åtgärden från 24 till 36 timmar till proportionalitetsprincipen. Vidare konstaterades att ett system med obegränsad tid för klampning skulle medföra krav på att beslutet då också ska kunna överklagas. Vidare betonades att valet av samma tidsfrist om 36 timmar grundas på behovet av ett system som är enkelt och smidigt att hantera. Utskottet välkomnade förslaget om att förlänga tidsfristen för klampning och uttalade att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Utskottet uttalade också att det är viktigt med en tidsfrist för klampning som gör det möjligt för Polismyndigheten och Tullverket att snabbt fatta effektiva beslut om klampning i de fall detta behövs för att verkställa sanktionsavgifter eller för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller förare som utgör påtaglig fara för trafiksäkerheten. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen har även därefter behandlat motionsförslag om förlängd tidsfrist för klampning av fordon, senast i maj 2022 (bet. 2021/22:TU15). Utskottet avstyrkte motionerna bl.a. med hänvisning till att när riksdagen fattade beslutet om klampning i upp till 36 timmar beaktades den dåvarande regeringens bedömning att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet kan undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks om åtgärden får bestå i högst 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottet behandlade förslag om klampning senast i samband med beredningen av proposition 2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall (bet. 2021/22:TU20) och ett antal följdmotioner till denna. I propositionen föreslogs en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd så att åtgärder enligt lagen ska få vidtas i fler fall än i dag. Förslaget syftade till att säkerställa att sanktionsavgifter som ska påföras utlandsetablerade företag vid regelöverträdelse faktiskt betalas. Utskottet ansåg att lagförslaget

var väl avvägt och föreslog att riksdagen skulle anta detta. Utskottet föreslog dock samtidigt ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anförde. Riksdagen biföll utskottets förslag den 22 juni 2022 (rskr. 2021/22:451).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det sedan några år tillbaka finns möjlighet att hindra fortsatt färd genom klampning i upp till 36 timmar när det gäller att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelser av yrkes- trafiklagstiftning eller hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Utskottet vill samtidigt påminna om att utskottet i juni 2022 behandlade förslag om klampning i samband med beredningen av proposition 2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall (bet. 2021/22:TU20) och ett antal följdmotioner som lämnades med anledning av propositionen. Utskottet uttalade att det ansåg att det lagförslag som lämnades var väl avvägt när det gällde en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd så att åtgärder enligt lagen ska få vidtas i fler fall än i dag. Utskottet föreslog dock samtidigt även ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anförde. Riksdagen biföll utskottets förslag den 22 juni 2022 (rskr. 2021/22:451). Mot bakgrund av att riksdagen redan har lämnat ett tillkännagivande till regeringen i frågan och att detta är föremål för beredning finner utskottet inte anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkande 66.

Beställaransvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om skärpningar av beställaransvaret. Utskottet hänvisar bl.a. till att reglerna om beställaransvar har skärpts i flera steg och att det i den utredning om kontroller på väg som presenterades våren 2021 gjordes en genomgång av reglerna om beställaransvar. Utskottet välkomnar även att det har tagits fram ett certifieringssystem inom åkeribranschen som syftar till att ge stöd till köpare och säljare av transporter.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (V).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 1 behovet av att införa en straffskärpning i fråga om beställaransvar vid yrkesmässig trafik. Enligt motionärerna är beställaransvaret när det gäller cabotageregler för svagt utformat och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som begås. Motionärerna vill vidare i yrkande 5 utöka beställaransvaret för brott mot regelverken för cabotage-/kombi-transporter. Motionärerna anser att beställaransvaret måste skärpas för otillåten cabotage-/kombitransport så att möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer stängs.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) anför i kommittémotion 2022/23:84 yrkande 15 att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att stärka beställaransvaret och upprätta en uppförandekod för transportinköp i de statliga bolagen. Motionärerna anser att man måste kunna förvänta sig att statliga bolag med samhällsviktiga uppdrag följer regelverken för beställaransvar.

Gällande rätt

För åkeribranschen finns regler om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Bakgrund

Beställaransvaret inom yrkestrafiken

Den 1 juli 2018 infördes straffrättsliga skärpningar av reglerna om beställaransvar inom yrkestrafikområdet. Syftet med skärpningarna var att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och skapa ordning och reda på vägarna. Reglerna innebär att det har införts en uttrycklig skyldighet för en beställare som anlitar ett transportföretag att kontrollera att företaget har rätt

tillstånd för att utföra transporten. Dessutom infördes en undersökningsplikt för den som ingått avtal med den som utför transporten (den faktiska transportören). Vidare har kretsen av beställare eller transportköpare som kan hållas ansvariga för om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgats till att omfatta samtliga som i något led har avtalat om den aktuella transporten, dvs. även underentreprenörer som lastbilscentraler eller motsvarande. Därmed kan samtliga beställare i en avtalskedja dömas till ansvar om beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Endast yrkesmässiga beställare kan dömas till ansvar. Straffansvaret gäller om beställningen har gjorts yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning. Enligt de nya reglerna gäller beställaransvaret i följande situationer:

1. Om yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd döms den som har beställt transporten, om han eller hon vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller om han eller hon beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år.
2. När det är fråga om internationell gods- eller persontrafik som har bedrivits utan tillstånd eller i strid med cabotagereglerna döms den som har beställt transporten, om han eller hon vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för cabotage transporter inte var uppfyllda, eller beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras. Straffet är böter.

Vid ett eventuellt åtal är det rättsväsendet, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten, som ska bevisa att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att transporten utfördes i strid med bestämmelserna om cabotage och att beställaren inte hade kontrollerat tillståndsinnehavet.

Eftersom beställaransvarsreglerna är straffansvarsregler är det polis, åklagare och domstolar som bedömer vilka krav som kan ställas på beställarna och i varje enskilt fall avgör om beställarna har uppfyllt sin skyldighet.

E-tjänster för beställare

Transportstyrelsen har en avgiftsfri e-tjänst där en beställare av en transport kan kontrollera om ett företag har ett svenskt trafik tillstånd. Vidare finns tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som är en avgiftsfinansierad informationsförmedlare och kontrolltjänst som är framtagen i samarbete mellan Transportstyrelsen, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. BKY ägs och drivs av Svenska Taxiförbundet,

Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Bussföretag. Kontrolltjänsten är ett hjälpmedel som innebär att företagen mot betalning kan kontrollera att de svarar upp mot de behörighetskrav som ställs i lagstiftningen inom yrkestrafiken. Nationella trafiktillstånd för gods, taxi och buss kan kontrolleras med hjälp av BKY. För gods och buss kan även gemenskapstillstånd kontrolleras för svenska företag. Systemet bygger på dagliga kontroller av trafiktillstånd och körkortsbehörigheter. Kontrollerna sker genom en webbtjänst mellan den berättigade nyttjaren (kunden) och vägtrafikregistret via BKY. För att bli berättigad nyttjare av systemet och få möjlighet att genomföra kontrollerna krävs att Transportstyrelsen har medgett direktåtkomst till vägtrafikregistret.

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

I direktiven till utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg på pekade den dåvarande regeringen på att bestämmelserna om transportköparens ansvar, s.k. beställaransvar, i dag är straffrättsligt sanktionerade (dir. 2019:51). I direktiven hänvisas vidare till propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) där det anges att vissa remissinstanser har framfört att det vore önskvärt att sanktionsväxla beställaransvaret så att överträdelse av reglerna avkriminaliseras och en sanktionsavgift i stället påförs den beställare som inte följer det aktuella regelverket. I direktiven till utredaren ingick mot denna bakgrund bl.a. att analysera vilka ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet utöver de som redan är sanktionerade som bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter och lämna förslag till hur systemet och ansvarsfördelningen bör utformas.

I den utredning som presenterades i april 2021 med anledning av uppdraget redovisade utredaren som sin uppfattning att beställaransvaret inte är lämpligt för sanktionsväxling (SOU 2021:31). Utredaren menade att om regeringen ändå skulle anse att beställaransvaret ska sanktionsväxlas, ska sanktionsväxling endast kunna göras i det sista ledet, dvs. när beställaren som ingått avtalet med transportföretaget har åsidosatt sin undersökningsplikt och inte kontrollerat att trafikutövaren har tillstånd att utföra transporten. Enligt utredaren måste det då klargöras i lag och förordning exakt vilket handlande som krävs av den sista beställaren för att han eller hon ska anses ha uppfyllt sin undersökningsplikt och därmed kan undgå sanktionsavgift. Utredningen har varit ute på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Skärpta regler om undersökningsplikt och straffansvar för beställare av transport vid utstationering

Riksdagen beslutade våren 2022 om vissa skärpningar av beställaransvaret vid utstationering (prop. 2021/22:166, bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Skärpningarna innebär att om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en

utstationeringsdeklaration lämnats in, ska den som yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

- vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in eller
- av transportföretaget beställt en inrikestransport som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när det ska anses vara fråga om utstationering och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Ansvar ska inte dömas ut om beställaren gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att vid en inrikestransport som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när det är fråga om utstationering kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in.

I motiveringen till de förslag som lämnades i fråga om undersökningsplikten i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet lyfte den dåvarande regeringen frågan om det är rimligt att kräva av en beställare att han eller hon ska kunna avgöra om den transport som beställs kan antas innefatta en utstationeringssituation. Den dåvarande regeringen menade att gränsdragningen mellan de förare som ska och inte ska undantas från utstationering i vissa situationer kommer att vara komplicerad. Av detta skäl bör undersökningsplikten inskränkas till beställningar av sådana inrikestransporter som är utförda av utlandsetablerade transportföretag där det ska anses vara fråga om utstationering. På så sätt blir det förhållandevis enkelt för den beställare som ingår avtalet med transportföretaget att veta eller åtminstone ha starka skäl att misstänka att det kommer att vara fråga om en utstationeringssituation.

Den dåvarande regeringen pekade vidare på att när det gäller ansvar bör detta vara straffrättsligt och träffa den som yrkesmässigt har beställt en transport och att samma straffsats som gäller enligt yrkestrafiklagen får anses vara lämplig även i nu aktuella fall och att detta innebär att den som döms till ansvar bör dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Vidare konstaterades att i likhet med beställaransvaren på yrkestrafikområdet bör enbart den som yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning har beställt en transport omfattas av ansvaret.

Fair Transport

Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Ett syfte med Fair Transport är att ersätta priskonkurrens med kvalitetskonkurrens. Certifieringen genom Fair Transport har tagits fram för att kunna fungera som ett stöd för både den som köper och den som säljer transporter så att båda parter ska kunna försäkra sig om att arbetet i den gemensamma transportkedjan utförs säkert, klimatsmart och med goda villkor

för de anställda. Genom en oberoende tredjepartsgranskning följs de certifierade företagen upp så att alla överenskommelser följs, och syftet med detta är att skapa en tillförlitlig hållbar utveckling över tid. Som en del i arbetet med Fair Transport genomför Sveriges Åkeriföretag utbildningssatsningar som riktas till transportköpare, varuägare, åkeriföretag och lastbilscentraler.

Sveriges Åkeriföretag pekar i åkerinäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft på att det finns ett tydligt värderingsskifte i omvärlden där allt fler transportköpare efterfrågar transporter till lägre utsläpp. Enligt Sveriges Åkeriföretag är den offentliga sektorn en föregångare genom att ställa tydligare, skarpare och mer omfattande krav och driva på en förändring till transporter med lägre utsläpp. I den konkurrenssituation som åkeriföretag i Sverige befinner sig i är detta enligt Sveriges Åkeriföretag en förutsättning för att åkeriföretagen ska kunna arbeta med att minska sina utsläpp.

Svar på skriftlig fråga om åtgärder för att säkerställa att statliga bolag följer gällande lagstiftning inom transportnäringen

Den dåvarande näringsministern besvarade i januari 2022 en skriftlig fråga om vad ministern avsåg att göra för att säkerställa att statliga bolag följer den gällande lagstiftningen inom transportnäringen (fr. 2021/22:240). I sitt svar uttalade ministern bl.a. att han utgår från att bolag med statligt ägande följer lagar och regler och enligt statens ägarpolicy agerar föredömligt inom området hållbart företagande och i övrigt agerar på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Ministern pekade vidare på att Näringsdepartementet kontinuerligt för en dialog med statliga bolag om utmaningarna i leverantörskedjan för vägtransporter och vikten av att säkerställa ordning och reda samt sjysta villkor hos alla sina leverantörer.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör skärpningar av beställaransvaret. Hösten 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den borde se över det dåvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Mot denna bakgrund överlämnades i mars 2018 propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna, och riksdagen beslutade därefter i maj samma år om ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (prop. 2017/18:209, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314).

Riksdagen beslutade våren 2022 om vissa skärpningar av beställaransvaret vid utstationering (prop. 2021/22:166, bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303), se ovan.

Utskottet behandlade i betänkande 2021/22:TU15 även motionsyrkanden om beställaransvar och avstyrkte dessa med hänvisning till bl.a. att det i Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (SOU 2021:31) har gjorts en genomgång av reglerna om beställaransvar. Utskottet hänvisade

även till att bl.a. Postnord tillhör de statliga bolag som har tagit fram en uppförandekod för sina leverantörer. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att reglerna om beställaransvar innebär att den som har beställt en otillåten gods- eller persontransport kan dömas för brott och att detta är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken och därmed skapa ordning och reda på vägarna. Utskottet ser därför positivt på att reglerna för beställaransvar har skärpts i flera steg. Utskottet avser samtidigt att följa frågan noga eftersom det ännu inte har sett önskade effekter av beställaransvaret. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) gjordes en genomgång av reglerna om beställaransvar där man kom fram till att beställaransvaret inte är lämpligt för sanktionsväxling. Utskottet påminner vidare om att riksdagen med anledning av genomförandet av mobilitetspaketet så sent som våren 2022 beslutade om skärpningar av reglerna om beställaransvar vid utstationering.

När det gäller frågan om att upprätta en uppförandekod för transportinköp i de statliga bolagen vill utskottet peka på att detta är något som förekommer redan i dag och att t.ex. Postnord tillhör de statliga bolag som har tagit fram en sådan uppförandekod för sina leverantörer. Utskottet välkomnar även det system för certifiering som har tagits fram inom åkeribranschen med syftet att ge stöd både till den som köper och till den som säljer transporter och därigenom säkra god kvalitet i den gemensamma transportkedjan.

Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inte anledning att ta några initiativ om straffskärpning eller för att stärka beställaransvaret, men utskottet kommer att följa frågorna noga. Därmed avstyrks motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 15 och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 1 och 5.

Säkra rast- och uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkra rast- och uppställningsplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till Trafikverkets översyn för att belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och modeller för att främja en tillräcklig utbyggnad. Utskottet framhåller även betydelsen av att rastplatserna är trygga och säkra då de bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet.

Jämför reservation 11 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 28 att antalet rastplatser med tillhörande övervakning bör utökas. Enligt motionärerna är antalet rastplatser utmed landets vägar för lågt och parkeringstider, nedskräpning och grövre brottslighet behöver övervakas bättre så att det kan skapas en lugn och trygg miljö för alla bilister. Motionärerna framhåller i yrkande 39 behovet av att skapa fler säkra uppställningsplatser. Enligt motionärerna behövs en utbyggnad av säkra och bevakade uppställningsplatser för att ge möjlighet att sträcka på benen, ta ut sin lagstadgade dygnsvila och slippa grov kriminalitet.

Bakgrund

Allmänt

Rast- och uppställningsplatser involverar flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket har ett ansvar för trafiksäkerhet som innebär att myndigheten ska tillhandahålla möjlighet till rast och vila under färd samt dygnsvila. När det gäller transportsäkerhet, dvs. risk för stöld och skador på lasten samt hot mot person, är detta primärt en fråga för branschen. Samtidigt har Trafikverket som aktör i planeringsprocessen en viktig uppgift att medverka till goda lösningar. Trafikverket bygger och driver sina rastplatser främst med stöd av väglagen med syftet att öka trafiksäkerheten genom att ge alla trafikanter möjlighet till rast och vila. Trafikverket ska arbeta för att ge rast- och uppställningsplatserna en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter som exempelvis förbättrad belysning och viss avskärning. Verkets arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden lastbilar över 3,5 ton som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar.

Kommunerna är en viktig aktör för att tillgodose behovet av uppställningsplatser. Det kommunala planmonopolet medför att kommunerna har rätten att anta planer enligt plan- och bygglagen. Eftersom kommuner har möjlighet att styra hur den mark som finns inom detaljplanelagt område ska nyttjas kan denna möjlighet användas för att skapa uppställningsplatser för yrkestrafiken, exempelvis genom att avsätta mark för ändamålet på lämpliga platser. Kommunerna kan även ta beslut om lokala trafikföreskrifter, t.ex. att införa parkeringsförbud på de platser där man vill undvika tung lastbilstrafik och i stället styra fordonen till en anvisad uppställningsplats.

När det gäller privata aktörer finns det ca 60 kommersiella anläggningar i Sverige som med olika typer av affärsupplägg erbjuder säker parkering för yrkestrafiken. Av dessa har endast ett fåtal omfattande säkerhetsåtgärder som t.ex. incheckning av användarna, övervakningskameror, patrullerande väktare och instängsling. Uppställningsplatserna som drivs av privata aktörer kan vara förbehållna en viss verksamhet eller öppna för allmänheten, med eller utan betalning för behörig trafik.

Till polisens ansvar hör att övervaka och utreda brott i trafiken, och där ingår kontroll och övervakning av yrkestrafiken. Polisen kan genom t.ex. tillsyn bidra till tryggare och säkrare rast- och uppställningsplatser. Polisen ska enligt 72 § väglagen lämna det biträde som behövs för att åtgärder ska kunna vidtas mot bl.a. sådant som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till besvär för vägens bestånd, drift eller brukande. Polisen kan även utfärda en parkeringsanmärkning med uppmaning att inom en viss tid betala en felparkeringsavgift när någon bryter mot parkeringsreglerna på rast- och uppställningsplatsen.

Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser

Trafikanalys fick i februari 2016 i uppdrag att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys presenterade i september 2016 rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser (2016:16). I samband med utredningen genomfördes kartläggningar och intervjuer med chaufförer, branschrepresentanter, myndigheter och andra aktörer om förhållanden på befintliga uppställningsplatser samt om utbud och behov på området. Trafikanalys rapport visade att utbudet av uppställningsplatser huvudsakligen består av Trafikverkets rastplatser, vägkrogar och bensinstationer och att de befintliga uppställningsplatserna är för få och ofta trånga. Rapporten visade även på att betalningsviljan för att stå på säkra uppställningsplatser är låg. Trafikanalys konstaterade att många aktörer är inblandade i frågan och att ansvarsfördelningen mellan det offentliga och branschen inte är helt tydlig. Trafikanalys pekade på att transportbranschen har möjlighet att ta större ansvar för de transportörer som de anlitar som underleverantörer, bl.a. genom att i större utsträckning använda tillgänglig teknik för att skydda både chauffören och godset, men att även transportköpare kan ställa krav på att chaufförerna erbjuds rimliga villkor. Vidare visade rapporten på att det finns flera privata

och lokala lösningar på uppställningsplatser men att det saknas samordning på statlig nivå. Trafikanalys konstaterade sammanfattningsvis att efterfrågan på uppställningsplatser är stor, att utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige inte stämmer överens med efterfrågan samt att lastbilschaufförerna är en utsatt grupp. En genomgång av brottsstatistiken visade enligt Trafikanalys inte någon ökning av brottsligheten på uppställningsplatser, samtidigt som de undersökningar som Trafikanalys genomfört visar att ett stort antal chaufförer upplever otrygghet och uppger sig ha blivit utsatta för brott och att mörkertalet kan vara stort.

Den nationella godstransportstrategin

Den dåvarande regeringen konstaterade i den nationella godstransportstrategi som presenterades i juni 2018 att Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Vidare konstaterades att staten i enlighet med det s.k. ITS-direktivet 2010/40/EU (Intelligent Transport Systems) har en skyldighet att tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser, att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas.

Pågående arbete

Trafikverket

Trafikverket fick i juli 2018 i uppdrag att genomföra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar (N2018/04052/MRT). I uppdraget ingår bl.a. att belysa bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar, att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, att analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt att ta fram möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. I uppdraget ingår vidare att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnader samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. I uppdraget ingår också att se över vilka utökade möjligheter den nya kamerabevakningslagen har för en ökad säkerhet i detta sammanhang. I uppdraget ingår dessutom att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser utefter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Vid planeringen ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår av förordningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T-förordningen). Uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter och

försäkrings- och branschföreträdare. Denna översyn sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och Trafikverket redovisar årligen hur utvecklingen fortskrider.

I april 2022 presenterade Trafikverket en rapport med en planeringsinriktning för säkra uppställningsplatser längs större vägar (TRV 2018/77391). I rapporten konstaterar Trafikverket att uppställningsplatser i dag brister när det gäller såväl förekomst som kapacitet och säkerhet och att behovet av uppställningsplatser är geografiskt utspritt över landet. Trafikverket bedömer att målbilden för den genomgående långväga trafiken i huvudsak är uppfylld, men att det finns behov av uppställningsplatser kring storstäder och särskilt Stockholm. Behovet av förstärkt kapacitet och rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är geografiskt utspritt över landet men koncentreras samtidigt särskilt till vissa stråk. Trafikverket pekar på att ansvaret för att genomföra de investeringar som behövs är delat mellan Trafikverket och privata aktörer. Inom Trafikverket behöver det göras en fördjupad analys för att se över hur behovet ser ut för respektive Trafikverksregion.

Rapporten pekar även ut ett antal strategiska fokusområden som behöver utredas närmare, t.ex. för att utveckla affärsmodeller och inhämta ny kunskap. Dessa och andra utvecklingsområden kommer att beskrivas i en handlingsplan, vars syfte är att redovisa hur Trafikverket prioriterar och genomför åtgärder och utredningar som tagits fram inom ramen för regeringsuppdraget om säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.

Trafikverket konstaterar även att myndigheten behöver utveckla sin samverkan med andra aktörer, bl.a. kommunerna och polisen, för att tillsammans arbeta för säkrare uppställningsplatser. Enligt Trafikverket är det därför viktigt med en fortsatt dialog för att tydliggöra roller och ansvar och utveckla nya samverkansformer.

Mobilitetspaketet

Av den överenskommelse som uppnåddes i december 2019 om den första delen i EU-kommissionens mobilitetspaket framgår att EU kommer att verka för att det byggs säkra och skyddade parkeringsplatser. Europeiska kommissionen antog vidare i april 2022 nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU. Initiativet syftar till att förbättra vilovillkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Kommissionen avser vidare att skapa en webbplats som gör det lättare att hitta parkeringarna.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken, senast i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. Trafikverkets översyn

av tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser som sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för 2018–2029. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare år framhålla att rastplatserna längs våra vägar är viktiga då de bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet och att det därmed är angeläget att dessa är trygga och säkra. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket har genomfört en översyn för att bl.a. belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och även tittat närmare på möjliga affärsmodeller för att främja en tillräcklig utbyggnad. Utskottet påminner om att översynen sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för 2018–2029 och att Trafikverket ska göra en årlig redovisning av hur utvecklingen fortskrider. Utskottet ser positivt på att detta arbete har inletts och kommer med stort intresse att fortsätta följa hur behovet av trygga och säkra rast- och uppställningsplatser blir tillgodosett under planeringsperioden. Utskottet avser att återkomma om tidsplanen behöver skyndas på ytterligare. Utskottet välkomnar även att kommissionen i april 2022 antog nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU med syftet att förbättra vilovillkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Utskottet finner med detta inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkandena 28 och 39.

Omkörning av lastbil

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om omkörningsförbud för lastbilar på motorväg. Utskottet hänvisar till gällande trafik- och säkerhetsregler och till att myndigheterna hanterar frågan.

Motionen

Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S) vill i motion 2022/23:1077 yrkande 1 att möjligheterna att införa drygare böter för lastbilar som kör om på motorväg ses över. Motionärerna anser vidare i yrkande 2 att införandet av ett permanent omkörningsförbud för tunga lastbilar på våra motorvägar bör utredas. Motionärerna pekar på att trafiken flyter på ett bättre sätt i Tyskland och menar att detta bl.a. beror på att det ofta är förbjudet för långträdare och lastbilar att köra om.

Gällande rätt

Brotten i vägtrafiken regleras huvudsakligen i två författningar, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, kallad trafikbrottslagen, och trafikförordningen (1998:1276). De allvarligaste brotten mot trafikreglerna regleras i trafikbrottslagen, medan förseelser av mindre allvarlig karaktär regleras i trafikförordningen. Under senare år har möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott utökats. I trafikbrottslagen finns bestämmelser om straffansvar för vårdslöshet i trafik (1 §), hinder i trafik (2 §), olovlig körning (3 §), rattfylleri och grovt rattfylleri (4 och 4 a §§) samt smitning från trafikolycksplats (5 §). Straffet för vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen är dagsböter eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Det framgår av 2 kap. 1 § trafikförordningen att en trafikant ska iakttä den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor.

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa. Spärrtiden vid återkallelse av körkort kan uppgå till 1–36 månader.

Bakgrund

Omkörning

Under ledning av Trafikverket presenterades våren 2019 en handlingsplan för säker vägtrafik för perioden 2019–2022. Denna handlingsplan togs fram gemensamt av Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer. Merparten av aktörerna som medverkar i den gemensamma handlingsplanen ingår i den nationella gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS Väg), däribland Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers (Safer), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Transportstyrelsen.

I början av maj 2022 presenterade Trafikverket en ny handlingsplan för perioden 2022–2025 där 33 aktörer deltar med 250 åtgärder för en säker vägtrafik. I planen beskriver aktörerna sina ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. Aktörerna är statliga myndigheter, kommuner, regioner, ideella organisationer, branschorganisationer, försäkringsbolag och forskningscentrum. Varje aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. Trafikverket deltar med 46 åtgärder, bl.a. fortsatt etablering av trafiksäkerhetskameror.

Polismyndigheten uppger i sin årsredovisning för 2021 att trafiksäkerhetsarbetet är högt prioriterat inom myndigheten och både ska förebygga och upptäcka brottslighet. Arbetet är fokuserat mot trafiksäkerhet i enlighet med

nollvisionen, att bidra till en konkurrensneutral yrkestrafik med rättvisa villkor samt att upptäcka och ingripa mot övrig brottslighet på väg. Arbetet är till stor del integrerat med övrig brottsbekämpande verksamhet.

Omkörningsförbud för tunga lastbilar

Särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen. I dagsläget finns det ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar, och nya tillkommer regelbundet. Som exempel kan nämnas att Länsstyrelsen Skåne i januari 2019 beslutade om ett omkörningsförbud för tunga lastbilar på E6 i rusningstid mellan Vellinge och Helsingborg. Sedan tidigare fanns det fem förbud mot omkörning med tung lastbil på E6 i Skåne. Regeländringen syftade till att minska störningarna i trafiken. Länsstyrelsen Skåne gjorde en konsekvensutredning inför beslutet i vilken det konstateras att omkörningsförbud för tunga lastbilar ger bättre flyt i trafiken där det har införts. Resultaten visar att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, medan övriga fordon får ökad medelhastighet.

Riksförbundet M Sverige framförde i augusti 2021 att det bör införas ett generellt omkörningsförbud för tung trafik på motorvägar mellan kl. 6 och kl. 22 för att förbättra trafiksäkerheten. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag anser dock att det är fel att tung trafik och personbilstrafik ställs mot varandra när det gäller framkomlighet.

Vägmärket Förbud mot omkörning med tung lastbil anger förbud mot att med en tung lastbil köra om andra motordrivna fordon än tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar utan sidovagn. Förbudet gäller på den väg där märket är uppsatt till den plats där märket Slut på förbud mot omkörning med tung lastbil är uppsatt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om omkörning av tunga lastbilar, senast i betänkande 2021/22:TU19. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till att detta är en fråga som hanteras av myndigheterna och att gällande regelverk är ändamålsenligt. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Den svenska regleringen av trafiksäkerhet ställer huvudsakligen krav på den aktör som använder infrastrukturen och detta sker inte minst i form av trafikregler. Utskottet vill peka på att de svenska trafikreglerna enligt Trafikverket stämmer väl överens med dem som finns i andra länder. De flesta bestämmelser är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna såväl internationellt som nationellt. När det gäller frågor om

omkörningsförbud för tung trafik konstaterar utskottet att särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen. Utskottet vill i sammanhanget peka på att det i dagsläget finns ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar, och att nya tillkommer regelbundet. Utskottet konstaterar avslutningsvis i likhet med tidigare år att frågan om omkörning av tunga lastbilar hanteras av myndigheterna. Utskottet finner därmed inte anledning att för närvarande vidta någon åtgärd på området och avstyrker motion 2022/23:1077 (S) yrkandena 1 och 2.

Dispens för vissa fordonstransporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om dispenshantering för vissa fordonstransporter. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen tidigare har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta och förenkla dispenshanteringen och att detta bereds inom Regeringskansliet. Utskottet framhåller även vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger.

Jämför reservation 12 (SD) och 13 (C).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 10 behovet av att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon. Motionärerna anser att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik och en satsning på digitalisering av dispenshanteringen med möjlighet till automatiserade beslut så långt som det är möjligt.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 53 att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna betonar att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle.

Bakgrund

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng. Där finns också regler som begränsar användningen av fordon (eller ett fordonståg) utifrån vikt, bredd och längd när de framförs på andra vägar än enskilda. Med andra vägar än enskilda menas dels allmänna vägar enligt väglagen (1971:948) där Trafikverket är väghållare, dels kommunala gator och vägar där kommunen är väghållare. Bestämmelserna behövs för att skydda

vägnätet från t.ex. förtida nedslitning eller för att förhindra olyckor. Utöver trafikförordningen finns rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivet är i tillämpliga delar infört i trafikförordningen.

Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen medger är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. Dispensen är direkt kopplad till ett specifikt fordon. Det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas. En ansökan kan också göras via webben.

Ett beslut från Trafikverkets regioner om dispens från största tillåtna bredd, längd och vikt gäller normalt i högst 30 dagar och för en färd (en enstaka transport). För dispenser som gäller för mer än en färd kan Trafikverket bevilja längre giltighetstid. Enligt Transportstyrelsens allmänna råd bör giltighetstiden inte överstiga fem år. En grundläggande förutsättning för dispens är att det som ska transporteras är odelbart. I vissa sammanhang kan Trafikverket bevilja generella dispenser.

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223).

Ett motionsyrkande om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen 2020 om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas och att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Pågående arbete

Rises rapport om transportdispenser

Med finansiering från Trafikverket genomförde Research Institutes of Sweden (Rise) under 2020–2021 ett projekt med analys av nutiden och förslag på framtiden för transportdispenser. Resultatet presenterades i en rapport (2021:90) i vilken Rise pekar på flera utmaningar när det gäller hanteringen av transportdispenser, bl.a. följande:

- Det är en heterogen grupp av transporter och fordon med många olika behov och förutsättningar som ska rymmas inom ett och samma regelverk. Det sker även en snabb teknikutveckling i fordonen medan de nuvarande bestämmelserna i trafikförordningen är utformade efter traditionella fordon med begränsad digital kapacitet och hur infrastrukturen ska skyddas från skadliga fordon.
- Transportörerna möter inte en enhetlig handläggning av ansökan hos myndigheterna och det saknas en samsyn om vad som utgör "best practice", vilket gör det svårt att arbeta med förenkling eller förändring av regelverket.
- Många kommuner har begränsat med resurser och prioriterar inte transportdispenser i den dagliga verksamheten.
- Informationsutbytet mellan olika aktörer är begränsat, vilket ger begränsad förståelse för och kunskap om varandras roller och förutsättningar. Det finns inte heller någon egentlig samordning mellan myndigheter.
- Det finns ingen övergripande samlad statistik från kommuner, och Polismyndigheten och Transportstyrelsen har inte heller någon ordnad insamling av data kopplat till transportdispenser. Avsaknaden av statistik över genomförda transportdispenser innebär att det inte går att säga något om bl.a. huruvida dessa transporter är inblandade i fler eller färre trafikolyckor än genomsnittet, om de sliter ned vägen oproportionerligt mycket i förhållande till samhällsnyttan, hur många kontroller polisen genomför av transportdispenser och hur många transporter som genomförs utan dispens.

I rapporten från Rise konstateras att dispenshantering är en komplex process som inbegriper flera myndigheter i olika roller i olika steg i processen. Sverige har ett relativt avancerat systemstöd centralt, men det finns brister, främst på kommunal nivå där resurserna är knappa. Den kommunala situationen är inte på något sätt entydig och det finns en stor spännvidd i hur mycket resurser som finns att tillgå för dispenshandläggning. I rapporten föreslås ett antal åtgärder där Rise bl.a. lyfter fram att det behövs en ökad harmonisering på kommunal nivå och att SKR kan ta en mer aktiv roll för att åstadkomma detta. Vidare framhålls att det genomgående behövs mer insamling av data och analys av transportdispenser. En åtgärd som ligger längre fram i tiden men som Rise anser är viktigt att arbeta vidare mot är digital övervakning och uppföljning.

Uppdrag att utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas

Regeringen beslutade den 15 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare (dnr I2022/02314). I uppdraget ingår även att utreda

vilka förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen utan att samtidigt riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten. Trafikverket ska vid uppdragets genomförande beakta gällande regler för väghållning i väglagen. I uppdraget till Trafikverket pekar regeringen på att behovet av transporter som är tyngre, bredare och längre än vad som i allmänhet är tillåtet är stort. Bara Trafikverket får in ca 33 900 ansökningar om undantag varje år, och utifrån uppskattningar om det faktiska antal transporter som utförs finns tecken på att många transporter sker utan beviljat undantag, vilket i sin tur leder till osund konkurrens och minskad trafiksäkerhet. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från näringslivet och ett urval kommuner och andra berörda parter. Trafikverket ska lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 17 juni 2024.

Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivande

Av regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 framgår att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i riksdagens tillkännagivande om att underlätta och förenkla dispenshanteringen för tunga transporter (rskr. 2019/20:223). I skrivelsen anges att projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering) och att syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexibla handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Projektet utfördes av Rise som redovisade en rapport i oktober 2021. Rapporten innehåller en rad förslag på åtgärder som riktar sig till ett flertal aktörer. I skrivelsen pekar regeringen vidare på att Trafikverket i december 2022 fick i uppdrag att utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas och att uppdraget ska redovisas senast den 17 juni 2024. Av skrivelsen framgår att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill i likhet med tidigare år understryka vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Utskottet påminner om att riksdagen våren 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket. Utskottet kan konstatera att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet. Utskottet förutsätter samtidigt att det inom ramen för samverkan mellan Trafikverket och kommunerna löpande vidtas åtgärder för att underlätta

hanteringen där det är möjligt. Utskottet välkomnar det arbete som görs och finner därmed inte att det finns skäl att för närvarande ta något ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 53 och 2022/23:1014 (SD) yrkande 10.

Alternativa driftsformer för tunga fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om alternativa driftsformer för tunga fordon. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikanalys har analyserat behovet av styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon och att riksdagen under hösten 2022 fattade beslut om medel till klimatpremier och ett ekonomiskt bemyndigande för 2024–2025 inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård.

Jämför reservation 14 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:1014 (SD) yrkande 78 alternativa driftsformer för tunga fordon. Motionärerna pekar på att det fortfarande finns mycket som kan göras för att transporter av gods ska bli så energieffektiva som möjligt. Enligt motionärerna bör det för att effektivisera och därmed påskynda utvecklingen betalas ut premier till de logistikföretag som leder utvecklingen framåt.

Bakgrund

Trafikanalys fick i augusti 2018 ett regeringsuppdrag att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon så att utsläppen av växthusgaser kan minska i linje med klimatmålen för inrikes transporter och hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas. Enligt uppdraget skulle Skatteverket, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Transportstyrelsen och Verket för innovationssystem bistå Trafikanalys i arbetet. Vidare skulle Trafikanalys vid genomförandet av uppdraget inhämta synpunkter från fordonsindustrin, Nationella godstransportrådet, berörda myndigheter och andra berörda aktörer.

Med anledning av uppdraget presenterade Trafikanalys i mars 2019 en rapport (2019:2) där myndigheten bl.a. pekade på att det i Sverige ges stöd till fossilfria lastbiltransporter genom klimatinvesteringsprogram och program för forskning och innovation. Trafikanalys konstaterade att detta inte minst gäller Klimatklivet, stadsmiljöavtal, det fordonsstrategiska forsknings- och innovationsprogrammet, innovationskluster och bidrag till flytande biogas

samt innovationskluster för etanol och effektiva elektrifierade urbana godstransporter. I rapporten pekade Trafikanalys på att det tidigare har lämnats förslag i Sverige om att införa en miljölåstbilspremie och koldioxid-differentierad fordonsskatt för lastbilar, bl.a. i den s.k. Fossilfriutredningen från 2013, samt att Naturvårdsverket inom ramen för en fördjupad utvärdering av miljömålen analyserat liknande förslag tillsammans med ett antal andra myndigheter. Med anledning av uppdraget föreslog Trafikanalys att en ny miljölåstbilspremie skulle införas för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon. Trafikanalys förslag var att en premie skulle betalas ut till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Trafikanalys föreslog vidare att premien skulle införas 2020.

I augusti 2020 beslutade den dåvarande regeringen om en miljöpremie som ska främja introduktionen av miljölåstbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet bygger på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om en miljölåstbilspremie.

Energimyndigheten har med anledning av detta fått i uppdrag att ansvara för utbetalningarna av en klimatpremie för ändamålet. Under perioden januari till september 2022 fick Energimyndigheten in ansökningar om att få ta del av premien för bl.a. 159 ellastbilar och 312 fordongaslastbilar.

Riksdagen beslutade i samband med budgetberedningen i december 2022 om 462 miljoner kronor till anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård samt att bemyndiga regeringen att under 2023 för anslaget ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 430 miljoner kronor 2024–2025 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20, bet. 2022/23:MJU1, rskr. 2022/23:97).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framföra att det delar den syn som förmedlas i motionen om vikten av att godstransporter blir så energieffektiva som möjligt. När det gäller förslaget om premier till logistikföretag kan utskottet konstatera att Trafikanalys har analyserat om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon så att utsläppen av växthusgaser kan minska i linje med klimatmålen för inrikes transporter och hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas. I rapporten som presenterades 2019 lämnade Trafikanalys bl.a. förslag om en miljölåstbilspremie för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon. En sådan infördes sedan 2020, och i samband med det senaste beslutet i december 2022 med anledning av budgetpropositionen för 2022/23 beslutade riksdagen om medel till anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 för 2023 och om ett ekonomiskt bemyndigande till regeringen för 2024–2025. Utskottet ser positivt på regeringens arbete med dessa frågor och finner för närvarande inte anledning att ta något ytterligare initiativ. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkande 78.

Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en översyn av regelverket för taxibranschen samt kontroller och tillsyn inom området. Utskottet hänvisar bl.a. till den utredning om kontroller på väg som presenterades våren 2021. Utskottet framhåller även betydelsen av kontroller och tillsyn för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad.

Jämför reservation 15 (SD) och 16 (V).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 6 en översyn av det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran. Motionärerna pekar på att den svenska taxinäringen efter att ha varit reglerad fram till 1990 på vissa håll uppvisar orimligt stora variationer vad gäller prissättning och kvalitet.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) framför i kommittémotion 2022/23:84 yrkande 12 att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete. Motionärerna pekar på att flera myndigheter delar på ansvaret för kontrollen av och tillsynen över taxibranschen och att bl.a. brister i samarbete och gällande sekretessregler gör att de inte utbyter information i den utsträckning som skulle behövas.

Bakgrund

Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen

Den svenska taximarknaden avreglerades den 1 juli 1990 och detta innebar att behovsprövningen slopades och prissättningen blev fri. Vidare slopades geografiska begränsningar och den tidigare trafikeringsplikten och kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. När det gamla regelverket avskaffades och avregleringen formellt trädde i kraft ökade antalet taxibilar. Vid årsskiftet 1990/91 fanns ca 14 800 fordon registrerade, vilket var en ökning med ca 3 000 fordon jämfört med 1989/90. Samtidigt ökade antalet företag från ca 6 700 till ca 7 300. Syftet med den genomgripande avregleringen var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Inom taxiområdet består lagstiftningen nästan enbart av nationella regler, och det har efter avregleringen införts olika regler som bl.a. rör prisinformation för taxikunder och redovisningscentraler för taxi.

Taxitrafik är trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. För att bedriva taxitrafik krävs tillstånd.

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Tillsynen är i princip en fortlöpande vandelsprövning där Transportstyrelsen drar in taxitrafiktillståndet om företaget exempelvis har skulder, inte uppfyller kravet om laglydnad eller inte skickar in informationen från taxametern till en redovisningscentral. Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxi utgår från ett riskbaserat arbetssätt. Kontrollerna och tillsynsaktiviteterna sker genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. De sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna eller att återkalla tillstånd att bedriva verksamhet. I en tillsyn tittar Transportstyrelsen på olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror på hur den sammanlagda bilden ser ut.

Transportstyrelsen är också den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om att bl.a. bevilja och återkalla taxiförarlegitimationer. När det gäller tillsynen mot personer som har taxiförarlegitimation är syftet att värna om trafiksäkerheten och säkerheten för passagerare, som bedöms befinna sig i en utsatt situation under en taxiresa. Transportstyrelsen kan i sin tillsyn återkalla taxiförarlegitimationen för personer som dömts för allvarliga brott eller som fått medicinska diagnoser som gör dem olämpliga att köra taxi. Varje vecka samkörs brottsregistret med vägtrafikregistret, vilket innebär att Transportstyrelsen får in ungefär 250 underrättelser per vecka om personer med taxiförarlegitimation som dömts för brott. De flesta underrättelserna gäller brott av ringa betydelse och leder inte till någon varning eller återkallelse av legitimationen. Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med taxitrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. I annat fall riskerar den tillståndshavare som bryter mot detta böter eller fängelse i upp till sex månader.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen omfattade myndighetens tillsynsverksamhet för taxi i januari 2023 drygt 73 700 giltiga taxiförarlegitimationer och drygt 8 800 giltiga taxitrafiktillstånd.

För att kunna driva verksamhet som redovisningscentral för taxi behövs tillstånd från Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utövar även tillsyn över redovisningscentraler. Taxibolag har en skyldighet att föra över information

från taxametrarna till en godkänd redovisningscentral varje vecka. Det finns i dag sex godkända redovisningscentraler och dessa ska på begäran kunna överföra information till myndigheter som Transportstyrelsen eller Skatteverket. Transportstyrelsen ska enligt sitt uppdrag kontrollera att redovisningscentralerna uppfyller sina tillstånd.

Kort om andra myndigheters medverkan i kontroller av taxi

Utöver Transportstyrelsen är det i dag ett antal myndigheter som även de har stor betydelse då de ingår i den samlade kontrollstrukturen för taxi och annan yrkestrafik inom vägtrafikområdet. Till dessa hör bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Arbetsmiljöverket. Vidare ska Domstolsverket i enlighet med sin instruktion arbeta för en god samverkan mellan domstolarna och med andra berörda myndigheter. Av yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen framgår att när en domstol dömt någon för vissa brott ska en kopia av domen omedelbart skickas till Transportstyrelsen. Detta gäller även för beslut i högre rätt i de fall de aktuella domarna prövas där. Vidare kan här nämnas att Bolagsverket förser bl.a. Transportstyrelsen med information om konkurser och näringsförbud. Swedac arbetar med ackreditering kopplat till taxametrar och färdskrivare. Konsumentverket hanterar klagomål, t.ex. när det gäller höga priser på taxiresor.

Skattekontroll

Den dåvarande regeringen genomförde under våren 2019 ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik som syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att myndigheten ges möjlighet att ta del av olika uppgifter om taxiverksamheten som sedan kan jämföras med intäktsredovisningar som har uppgetts i beskattningssammanhang.

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontroller av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget var behovet av att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet för att få en samlad bild av hur och i vilken omfattning den bedrivs av behöriga myndigheter samt vilken effekt den har på hur yrkestrafikens regler följs. Utredaren redovisade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

När det gäller samverkan mellan myndigheter pekade utredningen bl.a. på att regeringens krav på samverkan mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen inom yrkestrafikområdet bör förtydligas och att detta skulle kunna

ske antingen genom förändringar i respektive instruktion, i regleringsbrev eller genom ett särskilt uppdrag. Vidare pekade utredningen på att myndighetsgemensamma dialoger om yrkestrafikfrågorna kan vara ett sätt att åstadkomma en ändamålsenlig samverkan. Vad gäller samverkan med övriga myndigheter ansåg utredningen att det finns ett etablerat samarbete mellan flera av de myndigheter som tillsammans med Polismyndigheten och Transportstyrelsen arbetar med kontroller av yrkestrafik på väg, men att detta samarbete till viss del inte är formaliserat utan vilar på upparbetade kontakter och engagemang från enskilda personer. Enligt utredningen gör detta att utformningen och omfattningen av kontrollerna varierar över landet men också över tid. Den utvecklade kontrollverksamheten borde enligt utredningen därför formaliseras och styras tydligare från ett nationellt perspektiv. Exempel på kontroller där en sådan utveckling vore önskvärd är enligt utredningen kontroller inom arbetsmiljöområdet. Utredningen pekade även på att större myndighetsgemensamma kontroller där Skatteverket och Kronofogdemyndigheten deltar för att kontrollera t.ex. taxitrafik borde formaliseras och genomföras regelbundet.

Utredaren betonade att samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten, och ansåg därmed att även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken ska beslutas av regeringen. Enligt utredaren kan detta antingen genomföras genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regeringsuppdrag.

Utredaren föreslog vidare att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet. Organisationen ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. informationsinsatser om gällande regelverk. Utredaren bedömde att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt.

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Utredaren föreslog därför att berörda myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om i vilket företag en förare arbetar och om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

Utredningen var ute på remiss fram till den 26 september 2021 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tillståndsmätning inom yrkestrafiken

Transportstyrelsen och polisen genomför sedan 2012 återkommande tillståndsmätningar inom de tre yrkestrafikområdena gods, buss och taxi. Tillståndsmätningarna syftar till att ge en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns. Den senaste tillståndsmätningen där taxi ingick genomfördes under 2018. Med anledning av denna publicerade Transportstyrelsen i mars 2019 en rapport (TSG 2017-3925). Transportstyrelsen konstaterade i denna att regelefterlevnaden inom taxi-branschen generellt sett är hög inom de flesta områden som kontrollerades i tillståndsmätningen. Transportstyrelsen menade att det finns goda skäl att anta att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd, taxiförarlegitimation och liknande. Taxibranschens bekymmer återfanns enligt Transportstyrelsen i stället bland dem som inte officiellt kör taxi men som trots det kör människor mot betalning. Transportstyrelsen pekade även på att det finns indikatorer på att bestämmelser om t.ex. priser inte tillämpas på ett korrekt sätt och att det därför är viktigt att delar av det som kontrolleras i tillståndsmätningen även följs upp på andra sätt för att stävja fusk som inte nödvändigtvis märks vid en första anblick.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen planerar myndigheten att presentera resultaten av den tillståndsmätning för taxi som genomfördes under hösten 2022 i en rapport i juni 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kontroller och tillsyn inom taxi-branschen, senast i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. den översyn som presenterades våren 2021 med förslag om effektivare kontroller på väg och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollerna. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla betydelsen av att det genomförs såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet ser därför positivt på att det vidtas ett antal åtgärder som på olika sätt underlättar kontrollerna av taxiförare och taxiföretag och att det även görs insatser för att sprida information till olika målgrupper om de regler som gäller inom taxiområdet. Utskottet vill också påminna om utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 och att några av de förslag som lämnats där har en uttalad inriktning på effektivare kontroller och sanktionssystem i syfte att få fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna

på området och åstadkomma en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Utredningens förslag bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 12 och 2022/23:1014 (SD) yrkande 6.

Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att sänka åldersgränsen för taxikort. Utskottet hänvisar till gällande regler och har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 17 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 13 att åldern för att kunna ta taxikort sänks från 21 till 20 år. Kravet på att man ska ha haft körkort i 2 år ska dock enligt motionärerna kvarstå.

Gällande rätt

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) får ett fordon föras i taxitrafik av den som har taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation gäller att personen ska ha fyllt 21 år, ha körkort med behörighet B sedan minst 2 år eller med behörighet D, uppfylla de medicinska kraven, uppfylla kravet på yrkeskompetens, uppfylla kraven på laglydnad samt ha avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla. Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar och i förekommande fall återkallar taxiförarlegitimationer.

Åldersgränsen för att kunna beviljas taxiförarlegitimation

Av propositionen Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) framgår att anledningen till de krav som finns kopplade till att få taxiförarlegitimation bl.a. är att passageraren är i en utsatt position i förhållande till taxiföraren. För att resenären ska vara trygg är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet avgörande. Av propositionen framgår vidare att man också behöver ta hänsyn till att taxitransporter i stor utsträckning nyttjas av personer med svag ställning som ensamresande barn,

synskadade eller personer som har någon annan funktionsvariation, äldre och sjuka.

Riksdagen beslutade i april 1998 på förslag från regeringen att höja åldern för att beviljas taxiförarlegitimation från 19 år till 21 år (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192). I propositionen pekade regeringen på att den högre åldersgränsen motiveras av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss och att samma skäl för en högre åldersgräns kan anföras i fråga om förare av taxifordon. I propositionen framfördes att den då gällande åldersgränsen för taxibehörigheten framstår som mindre tilltalande och att det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran talar starkt för att behörighetskraven skärps. Regeringen föreslog därför att det införs en 21-årsgräns för att beviljas taxiförarlegitimation, vilken kombineras med ett krav på att ha haft ett körkort med B-behörighet som gäller i Sverige under en sammanhängande period av minst 2 år. Regeringen menade att härigenom kan sökanden förväntas ha övat upp sin praktiska körförmåga tillräckligt och även ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Utskottet uttalade att det delade regeringens uppfattning att det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran starkt talar för att behörighetskraven för att köra taxi skärps.

Det finns i enlighet med 3 kap. 3 § taxitrafiklagen en möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation redan vid 18 års ålder måste man ha förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörighet B och i övrigt uppfyller de krav som anges i 3 kap. 3 § första stycket 3–5 taxitrafiklagen. För att pröva om sökanden uppfyller kraven på yrkeskompetens ska sökanden i enlighet med taxitrafiklagen genomgå ett skriftligt prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast sex månader och som längst fem år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter tio år.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, senast i betänkande 2021/22:TU15. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regler. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslaget om sänkt åldersgräns för att kunna beviljas taxiförarlegitimation konstaterar utskottet att det i enlighet med taxitrafiklagen redan finns vissa möjligheter för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation i sådana fall där ett antal förutsättningar som framgår av taxitrafiklagen är uppfyllda. Utskottet avser att följa denna fråga noga men har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få taxiförarlegitimation och avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkande 13.

Taxi i körfält för fordon i linjetrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att utreda möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält. Utskottet hänvisar till att detta är en fråga där effekten varierar beroende på bl.a. trafikmiljö och trafikflöden och att den därför synes vara lämplig att fatta beslut om på lokal nivå. Utskottet framhåller att vägnätet behöver användas på det mest effektiva sättet samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas.

Jämför reservation 18 (SD).

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 8 att möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält bör utredas. Taxi kan enligt motionärerna ses som en del av det kollektiva resandet och borde därför, där det är möjligt, få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än i dag.

Gällande rätt

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt – om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen – cykel och moped klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommunen är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas. På kommunala vägar är det varje kommun som bestämmer om taxi eller andra fordon får köra i kollektivtrafikkörfältet.

För statliga vägar är det länsstyrelsen som beslutar. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om att taxi ska tillåtas köra i alla bussfiler behandlades senast i utskottets betänkande 2015/16:TU10 Yrkestrafik och taxi. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, bl.a. med hänvisning till att det dåvarande Näringsdepartementet hade ett motsvarande ärende som var föremål för beredning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottet har även behandlat motioner om att tillåta att elbilar och motorcyklar kör i bussfiler, senast i betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsspår. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena om att öppna körfält för kollektivtrafik för annan typ av trafik, bl.a. med hänvisning till att det är en komplex fråga och att effekten enligt Trafikverket verkar variera beroende på typ av trafikmiljö, trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Utskottet pekade på att vägnätet behöver användas på de sätt som är mest effektiva samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Utskottet konstaterade även att det är en fråga där beslut fattas på lokal nivå och fann därmed inte skäl att ifrågasätta att det också är det mest ändamålsenliga. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att vägnätet behöver användas på de sätt som är mest effektiva samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Utskottet konstaterar samtidigt liksom tidigare att frågan om att öppna körfält för kollektivtrafik för annan typ av trafik är komplex och att effekten varierar beroende på bl.a. trafikmiljö och trafikflöden. Av inte minst denna anledning synes det vara lämpligt att detta är en fråga där beslut fattas på lokal nivå. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta den nuvarande ordningen just nu men avser att följa frågan noga. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkande 8.

Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete och den tillsynsverksamhet som Arbetsmiljöverket och andra myndigheter bedriver för att kontrollera att gällande regler för arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering följs inom taxibranschen och den övriga transportbranschen. Utskottet understryker även betydelsen av att det råder sund konkurrens inom åkeri- och taxibranschen och att förarna kan utföra sitt arbete under rättvisa villkor liksom att resenärerna kan resa tryggt.

Jämför reservation 19 (S) och 20 (V).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 31 i denna del att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken. Motionärerna anser vidare i yrkande 32 att regeringen bör genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag. Enligt motionärerna ska det vara sjysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken där svenska löner och villkor ska gälla.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2022/23:84 yrkande 9 att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt i fråga om arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen. Motionärerna pekar bl.a. på att många problem har uppstått efter avregleringen av taxibranschen 1990 och att konsekvenserna för taxichaufförer och deras villkor har lämnats obeaktade. Motionärerna framför i yrkande 10 att regeringen bör utreda de arbetsrättsliga gränsdragningarna för egenföretagare i taxibranschen för att förtydliga vad som är ett anställningsförhållande och vem som har ansvar för anställda genom att tydliggöra förhållandet mellan förare, åkare, beställningscentral och upphandlare samt föreslå åtgärder för att reglera detta. Motionärerna anser att förhållandena mellan förare, åkare, beställningscentraler och upphandlare är komplexa och att mycket tyder på att den som egentligen ska ha arbetsgivaransvaret frånhänder sig det ansvaret. Motionärerna anser i yrkande 11 att regeringen bör återkomma med förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn av dessa regler. Enligt motionärerna är de nuvarande kör- och vilotidsreglerna för taxichaufförer bristfälliga. Motionärerna framför vidare i yrkande 13 att regeringen skyndsamt bör utreda

möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen. Motionärerna pekar på att procentlön har förbjudits inom godstrafiken genom en EU-förordning och menar att samma sak borde göras i taxibranschen. Motionärerna framhåller slutligen i yrkande 14 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställaransvar vid alla offentliga upphandlingar. Enligt motionärerna är dåliga upphandlingar där oseriösa företag vinner kontrakt genom social dumpning och orimliga tidsberäkningar ett stort problem för taxibranschen.

Bakgrund

Vilotider och arbetstider för förare av lätta fordon

I förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet finns regler om hur förarna ska vila när de framför lätta fordon och i arbetstidslagen (1982:673) finns regler om hur många timmar en arbetstagare får arbeta per dag, vecka och år. Vilotidsreglerna gäller för transporter med fordon som

- används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton
- används i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211)
- används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning, om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål
- används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.

De regler om arbetstid som finns i arbetstidslagen gäller situationer där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. Arbetstidslagen kan helt eller delvis avtalas bort genom kollektivavtal.

Arbetsgivare som har förare som omfattas av vilotidsreglerna ska enligt sitt ansvar göra följande:

- ge förarna personliga tidböcker försedda med företagets och utlämnarens namn, adress och telefonnummer
- anteckna datum när tidböckerna lämnas ut och återlämnas
- ha en förteckning över förarnas tidböcker
- visa upp anteckningarna på begäran av polis eller bilinspektör
- bevara anteckningarna under minst tolv månader.

Om det finns en godkänd och fungerande färdskrivare installerad i fordonet får den användas i stället för en personlig tidbok.

Transportstyrelsens tillsyn

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för taxitrafiken. I tillsynsverksamheten samverkar Transportstyrelsen med bl.a. Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen kontrollerar kontinuerligt om tillståndshavarna har obetalda skatter och avgifter. Transportstyrelsen underrättas om missförhållanden som kan leda till en varning eller att tillståndet återkallas, t.ex. brott mot vilotidsreglerna.

Tillståndsmätning 2022 av yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare

Transportstyrelsen presenterade i december 2022 sin fjärde och senaste tillståndsmätning med resultaten av genomförda kontroller av regelefterlevnaden för yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare (TSG 2022-10382). Av Transportstyrelsens rapport framgår att det främst finns konkurrens mellan svenska och utländska företag inom fjärtrafiken, dvs. godstransporter som körs över längre avstånd, medan när-distribution och bygg- och anläggningstransporter inte är utsatta för sådan konkurrens. I och med att Sverige tillåter tyngre fordonskombinationer än de flesta andra länder inom EU påverkas inte heller de tyngsta transporterna av utländsk konkurrens i någon nämnvärd omfattning.

Transportstyrelsen påminner om att den förra tillståndsmätningen som presenterades 2019 om förarens sociala villkor delvis bekräftade den bild som under lång tid funnits i branschen om varierande arbetsvillkor i olika medlemsländer. Transportstyrelsen uppmärksammade 2019 bl.a. att utländska förare oftare övernattar i sina fordon, mer sällan återvänder till sin varaktiga bostad och i genomsnitt har betydligt lägre lön. Transportstyrelsen konstaterar att löner och villkor varierar så pass mycket mellan olika länder att det har påverkat konkurrensvillkoren på marknaden och medfört att svenska företag många gånger har svårt att konkurrera med företag från länder med lägre lönenivåer och andra arbetsvillkor.

Transportstyrelsen konstaterar i tillståndsmätningen för 2022 att det med mobilitetspaketets införande finns förhoppningar om att komma till rätta med de tidigare konstaterade problemen och att det bl.a. kan ske genom de nya regler som ska säkerställa drägliga kör- och vilotider, minska förekomsten av brevlådeföretag och göra att krav på svenska löner och villkor kan ställas på utländska företag när de utför transporter i Sverige. Transportstyrelsen pekar samtidigt på att delar av mobilitetspaketet trädde i kraft i augusti 2020 respektive februari 2022 och att den senaste tillståndsmätningen genomfördes i mars 2022. Även om det inte går att fastställa tydliga orsakssamband bör tillståndsmätningen enligt Transportstyrelsen ändå kunna ge indikationer om huruvida mobilitetspaketet redan nu har påverkat förarnas arbetsvillkor.

Transportstyrelsen konstaterar att tillståndsmätningen för 2022 pekar på att det har skett en utveckling mot förbättrade arbetsvillkor, särskilt bland utländska förare. Bland annat har andelen förare som återvänder till sin

varaktiga bostad enbart ett par gånger per halvår i stort sett halverats och förarna tvingas i mindre utsträckning än tidigare övernatta i sitt fordon längre perioder. Enligt Transportstyrelsen tycks det även ha skett en kraftig ökning av utländska förarens löner. Transportstyrelsen konstaterar att även om det är svårt att dra en rät linje mellan resultaten i tillståndsmätningen och mobilitetspaketets genomförande tycks ändå branschens arbetsvillkor ha förbättrats på sistone. Det är dock än så länge för tidigt att säga om, och i sådana fall i vilken grad, detta har påverkat marknadens konkurrensvillkor. Enligt Transportstyrelsen skulle det faktum att andelen svenska förare, företag och fordon har ökat kunna indikera att svenska företags konkurrenskraft stärkts eller att utländska företag upplever att det inte är lika attraktivt att bedriva yrkestrafik i Sverige.

Översyn och tillståndsmätning av taxibranschen

Den dåvarande regeringen beslutade den 22 augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över hur kontrollerna av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området (dir. 2019:51). Det övergripande syftet för utredningen var att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg. Utredningen presenterade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU:31). Av utredningen framgår bl.a. att det i slutet av 2018 fanns ca 7 400 taxiföretag i Sverige, varav 33 procent var aktiebolag och 64 procent drevs som enskild firma. Resterande bolag drevs som handels- eller kommanditbolag. Hälften av alla företagen var enmansföretag och 39 procent hade en till fyra anställda. Många företag hade bara ett fordon. Den genomsnittliga omsättningen uppgick 2017 till knappt 1,5 miljoner kronor, soliditeten till 35 procent och rörelsemarginalen till 2,7 procent.

Utredaren pekade i sitt betänkande på att Transportstyrelsens löpande kontroller inom taxibranschen visar att regelefterlevnaden generellt är problematisk och att brott begångna av innehavare av taxiförarlegitimation och trafikansvariga är omfattande vad gäller trafikförseelser men att även bidragsbrott, skattebrott, sexualbrott och våldsbrott förekommer. Utöver att förbättra efterlevnaden av yrkestrafiklagstiftningen är kontrollverksamheten på väg också en del av den allmänna brottsbekämpningen. Utredaren konstaterade vidare att det i samband med trafikkontroller även upptäckts annan brottslighet som vapenbrott, stölder, nykterhetsbrott, narkotikabrott, miljöbrott, brott mot utlänningslagen samt att efterlysta personer påträffas.

I Transportstyrelsens tillståndsmätning 2018 *Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi* (TSG 2017-3925) konstaterades att inom taxibranschen är regelefterlevnaden generellt hög inom de flesta områden som kontrollerades i tillståndsmätningen och att företagen tycks ha anpassat sig till nya bestämmelser, t.ex. kravet på att vara ansluten till

en redovisningscentral. Transportstyrelsen menade vidare att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd, taxiförarlegitimation och liknande. Taxibranschens bekymmer är i stället de som inte officiellt kör taxi men som trots det kör människor mot betalning, s.k. svarttaxiverksamhet. Genom plattformar på diverse sociala medier blir det möjligt för dessa att marknadsföra sina illegala tjänster på ett sätt som riskerar att skada den seriösa taxinäringen. Transportstyrelsen pekade på att dessa brott även är svåra att upptäcka och lagföra för polisen och att det krävs rejäla resurser för att bekämpa dem. Här finns en utmaning för samhället då svarttaxiverksamhet är en del i den svarta ekonomin som undanhåller skatteintäkter, snedvrider konkurrens och riskerar att finansiera kriminell verksamhet. Transportstyrelsen menade att det är nödvändigt att se problematiken i det sammanhanget för att motivera mer omfattande insatser mot denna typ av verksamhet. Transportstyrelsen pekade även på att det finns indikatorer på att bestämmelser om exempelvis priser inte tillämpas på ett korrekt sätt och att det i andra undersökningar har noterats anmärkningsvärt låga jämförpriser bland företagen. Transportstyrelsen konstaterade att det därför är viktigt att delar av det som kontrolleras i tillståndsmätningen även följs upp på andra sätt för att stävja fusk som inte nödvändigtvis märks vid en första anblick.

Skärpta krav på yrkestrafiken med anledning av mobilitetspaketet

Som en del av mobilitetspaketet som beslutades 2020 har det under de senaste åren genomförts flera regeländringar inom vägtransportområdet som syftar till att skapa bättre arbetsvillkor bland lastbilsförare, sundare konkurrensvillkor mellan företag i olika medlemsländer och ökad trafiksäkerhet på vägarna. Regeländringarna har trätt i kraft stegvis och i det första steget 2020 infördes nya bestämmelser i regelverken om färdskrivare och kör- och vilotider. Under 2022 infördes det därefter ett antal nya bestämmelser i tillstånds- och godsförordningarna som bl.a. rör krav på etablering, cabotage och utstationering. Syftet med de nya bestämmelserna är att säkerställa att företag faktiskt bedriver verksamhet i det land de är registrerade i och därigenom motverka förekomsten av s.k. brevlådeföretag. Enligt de nya reglerna ska företag som bedriver verksamhet i Sverige använda fordon som är registrerade i Sverige. Vidare ska fordon som används i internationell trafik återvända minst en gång var åttonde vecka till den medlemsstat där företaget som förfogar över fordonen är etablerat.

Det infördes samtidigt nya regler om cabotage som innebär att de tidigare reglerna om att utländska företag inte får genomföra fler än tre cabotagetransporter inom loppet av sju dagar utökades med krav på att fordonen ska genomgå en karenperiod utanför landets gränser på fyra dagar efter att den sista cabotagettransporten ägt rum innan ytterligare cabotagettransporter i samma land får genomföras. Samtidigt slopades undantaget från cabotage-reglerna som tidigare har gällt vid kombinerade transporter.

Särskilt om de nyligen införda regelskärpningarna vid utstationering

Riksdagen beslutade i maj 2022 om ett antal nya regler för genomförandet av mobilitetspaketet som rör utstationering av förare (prop. 2021/22:166, bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Regeländringarna som infördes i juni 2022 innebär bl.a. att en arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige. Om verksamheten förändras på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren omgående anmäla de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket. En arbetsgivare som ska lämna en utstationeringsdeklaration ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata. Skyldigheten ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

De nya reglerna innebär vidare att Arbetsmiljöverket i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd om det behövs för att kontrollera att utstationeringsreglerna eller villkor i kollektivavtal har följts. Vidare har arbetstagarorganisationerna möjlighet att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Vidare ska bestämmelserna i utstationeringslagen om utökat skydd för utstationerade uthyrda arbetstagare och vid långvarig utstationering börja tillämpas även på vägtransportområdet. Detsamma gäller bestämmelserna i lagen om att utstationerade arbetstagare har rätt till ytterligare arbets- och anställningsvillkor när det gäller lön, ersättning för utlägg för resa, kost och logi samt villkor om inkvartering.

De ändringar av utstationeringsreglerna som riksdagen fattade beslut om i maj 2022 innefattar även skärpningar av beställaransvaret för att motverka att transporter utförda av ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige använder utstationerade förare utan att utstationeringsdeklarationer lämnats in. Se närmare i avsnittet om beställaransvar.

Arbetsmiljöverkets tillsyn

Arbetsmiljöverkets verksamhet regleras framför allt genom arbetsmiljölagen (1977:1160) och förordningen (2007:913) med instruktion för Arbetsmiljöverket. Av förordningen framgår att Arbetsmiljöverket bl.a. ansvarar för arbetsmiljö-, arbetstids- och utstationeringsfrågor och att myndigheten ska verka för goda förhållanden i arbetsmiljön och på arbetsmarknaden och främja samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare på arbetsmiljöområdet. Myndigheten ska också arbeta för att regelverket inom dess verksamhetsområde följs. I arbetsmiljölagen finns bestämmelser om Arbetsmiljöverkets

uppgifter som tillsynsmyndighet. Till Arbetsmiljöverkets uppgifter hör att ta fram föreskrifter som förtydligar arbetsmiljölagen. Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö reglerar bl.a. arbetsbelastning och arbetstid. Myndighetens tillsyn ska planeras med utgångspunkt från analyser av arbetsmiljörisker och risker att aktörer medvetet bryter mot regelverket.

Arbetsmiljöverket presenterade 2018 en lägesrapport om det myndighetsgemensamma arbetet mot fusk, regelöverträdelser och annan brottslighet i arbetslivet. I rapporten pekade Arbetsmiljöverket på en hög frekvens av arbetsmiljörisker inom transportbranschen. Myndigheten menade även att det kan vara svårare att kontrollera transportbranschen ur ett arbetsmiljöperspektiv eftersom arbetskraften inte befinner sig på fasta arbetsplatser. Arbetsmiljöverket fick 2017 i uppdrag av den dåvarande regeringen att tillsammans med Arbetsförmedlingen, Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Jämställdhetsmyndigheten, Migrationsverket, Polismyndigheten och Skatteverket samverka för att motverka fusk, regelöverträdelser och brottslighet i arbetslivet och utveckla gemensamma arbetsätt och rutiner. Myndigheterna ska även ta fram metoder för att effektivt dela information. Inom transportområdet har riktade insatser gjorts mot bl.a. taxibranschen.

Under hösten 2021 genomfördes en myndighetsgemensam insats mot framför allt transport- och logistikbranschen där drygt 100 företag fick oanmälda besök och 280 transportfordon kontrollerades. Enligt Arbetsmiljöverket avslöjade insatsen många säkerhetsbrister.

I den lägesbild för 2021 som Arbetsmiljöverket presenterade tillsammans med Arbetsförmedlingen, Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Jämställdhetsmyndigheten, Migrationsverket, Polismyndigheten och Skatteverket i februari 2022 görs bedömningen att arbetslivskriminaliteten är utbredd inom transportbranschen (inklusive taxi). Till vanligt förekommande problem hör brott mot kör- och vilotider samt att man inte följer cabotagereglerna. I lägesbilden påtalas även att branschen är svår att kontrollera eftersom det är svårt att utföra arbetsplatsbesök. Vidare framhålls att myndighetsgemensamma kontroller är viktiga för att kontrollera dem som medvetet bryter mot lagar och regler och att det behövs kontroller i realtid på fältet för att komma till rätta med problemen.

Arbetsmiljöverket fick därefter i februari 2022 i uppdrag att inrätta regionala center mot arbetslivskriminalitet och om varaktig myndighets-samverkan (A2022/00333). I en delredovisning av uppdraget anges bl.a. att två center mot arbetslivskriminalitet har inrättats i enlighet med regeringsuppdraget. Av Arbetsmiljöverkets regleringsbrev för 2023 framgår att myndigheten i samband med årsredovisningarna för 2022 och 2023 ska redovisa uppdraget i en särskild årsrapport till Arbetsmarknadsdepartementet.

Gällande rätt

Regler om kör- och vilotider för taxitrafik finns i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. I förordningen finns regler om bl.a. dygnsvila och krav på personlig tidbok eller färdskrivare. I tidboken ska anteckningar om dygnsvila föras. En arbetsgivare som har förare anställda som omfattas av vilotidsreglerna har bl.a. ett ansvar för att kunna visa upp anteckningar på begäran av en polis eller bilinspektör. Arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot reglerna om dygnsvila eller om anteckningar om dygnsvila kan dömas till penningböter.

Pågående arbete

Förslag till minimidirektiv om arbetsvillkor för plattformsarbete

I kommissionens arbetsprogram för 2021 aviserades ett lagstiftningsinitiativ som skulle syfta till förbättrade arbetsvillkor för personer som arbetar på plattformar. Kommissionen har därefter beslutat att lägga fram ett förslag (COM(2021) 762) till minimidirektiv som syftar till att förbättra arbetsvillkor för plattformsarbete genom att säkerställa en korrekt bedömning av anställningsstatus. Detta ska uppnås genom att medlemsstaterna ska ha lämpliga förfaranden för att kontrollera och säkerställa ett korrekt fastställande av anställningsstatusen för personer som utför plattformsarbete. Felklassificering ska undvikas genom en rättslig presumtion om att det är fråga om ett anställningsförhållande om plattformsföretag i viss utsträckning kontrollerar hur arbetet utförs. Den rättsliga presumtionen ska kunna omprövas i rättsliga eller administrativa processer. Förslaget innehåller även förslag på rättigheter för personer som utför plattformsarbete, t.ex. rätt till insyn i användning och drift av automatiska övervaknings- och beslutssystem. Det föreslås även regler för att förtydliga skyldigheten för sådana digitala arbetsplattformar som är arbetsgivare att anmäla plattformsarbete till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där arbetet utförs.

Den 12 januari 2022 hänvisade kammaren förslaget till arbetsmarknadsutskottet för subsidiaritetskontroll. Den dåvarande regeringen informerade om förslaget i en faktapromemoria som kom in till riksdagen den 20 januari 2022 (fakta-PM 2021/22:FPM36). Arbetsmarknadsutskottet föreslog att riksdagen skulle lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande i enlighet med 10 kap. 3 § riksdagsordningen. Utskottet uttalade att det anser att kommissionens förslag strider mot subsidiaritetsprincipen och menade att den anställningspresumtion som finns i direktivförslaget inte är förenlig med kommissionens ambition att nationella definitioner ska ligga till grund för korrekt fastställande av anställningsstatus. Utskottet uttalade att kriterier för att avgöra ett anställningsförhållande fastställs bäst på nationell nivå. Utskottet pekade vidare på att anställningspresumtionen innehåller en detaljerad reglering som inte står i proportion till förslagets mål och syfte. Riksdagen beslutade den 2 mars 2022 att lämna ett

motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som framgår av utskottets förslag (utl. 2021/22:AU16, rskr. 2021/22:184).

Branschnorm Taxi

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) har i uppdrag från sina medlemmar att gynna aktörer och medarbetare inom transportområdet. TYA erbjuder sedan februari 2022 ett underlag för enhetliga upphandlingar i form av Branschnorm Taxi, som är en checklista som ger stöd inför och under upphandlingar av samhällsbetalda taxiresor och som guidar till mer precisa upphandlingsdokument med enhetliga krav. Enligt TYA är en erfarenhet som delas av ett flertal av de TYA-anslutna taxiföretagen att de krav på utbildning som ställs på taxiförare i samband med offentlig upphandling av taxiresor varierar stort, både i omfattning och i upplägg. Med hänvisning till att taxibranschen vill se mer homogena krav har TYA därför inom ramen för ett arbetsmiljöprojekt tagit fram en branschnorm för arbetsmiljö- och kompetenskrav vid offentlig upphandling. Syftet med detta är att tydliga och realistiska krav ska lägga grunden för en god arbetsmiljö för taxiförare och att detta i sin tur ska ge goda förutsättningar för en hållbar avtalsrelation. TYA har distribuerat ett kostnadsfritt exemplar av Branschnorm Taxi till samtliga upphandlingsenheter på SKR.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen senast i betänkande 2021/22:TU15 Yrkestrafik och taxi. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. den tillsynsverksamhet som bedrivs, transportköparnas ansvar och den roll som arbetsmarknadens parter har. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av att det råder sund konkurrens inom åkeri- och taxibranschen, att förarna kan utföra sitt arbete under rättvisa villkor och att resenärerna kan resa tryggt.

Utskottet vill framhålla att en särskild utredare så sent som våren 2021 redovisade resultatet av en översyn av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg, där taxi ingår, bedrivs. Det övergripande syftet med översynen var att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktions-system främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. I utredningen lämnades förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder. Utskottet noterar att några av dessa förslag med vissa justeringar och kompletteringar kan leda till att fler kommer att följa reglerna på området.

Utskottet påminner även om det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att gällande regler om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering följs inom taxinäringen och den övriga transportbranschen.

När det gäller arbetsmiljörelaterade frågor ser utskottet positivt på de branschvisa kontroller med lägesrapporter och problemidentifiering som Arbetsmiljöverket genomför tillsammans med andra myndigheter. Med anledning av vad som har framkommit i de lägesrapporter som har gjorts om bl.a. transport- och taxibranschen välkomnar utskottet att Arbetsmiljöverket har fått i uppdrag att inrätta regionala center mot arbetslivskriminalitet och för varaktig myndighetssamverkan. Myndigheten ska i enlighet med sitt regleringsbrev för 2023 redovisa uppdraget i särskilda årsrapporter.

Utskottet noterar i sammanhanget även att riksdagen i mars 2022 beslutade att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med anledning av förslaget till minimidirektiv om arbetsvillkor för plattformarbete. I det motiverade yttrandet uttalades bl.a. att kriterier för att avgöra ett anställningsförhållande fastställs bäst på nationell nivå.

Utskottet vill vidare påminna om att regler om kör- och vilotider för taxitrafik finns i förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. I förordningen finns regler om bl.a. dygnsvila och krav på personlig tidbok eller färdskrivare. Av bestämmelserna följer att arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot reglerna om dygnsvila eller om anteckningar om dygnsvila kan dömas till penningböter. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för taxitrafiken. I tillsynsverksamheten samverkar Transportstyrelsen med bl.a. Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen kontrollerar kontinuerligt om tillståndshavarna har obetalda skatter och avgifter. Transportstyrelsen underrättas om missförhållanden som kan leda till en varning eller att tillståndet återkallas, t.ex. brott mot vilotidsreglerna.

Utskottet välkomnar slutligen att TYA nyligen har tagit fram en bransch-norm för taxi i form av en checklista som ska ge stöd till beställare och utförare inför och under upphandlingar av samhällsbetalda resor.

Mot bakgrund av de översyner som har gjorts och de åtgärder som vidtas för att åstadkomma sunda villkor inom taxinäringen och annan yrkestrafik finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkandena 9–11, 13 och 14 samt 2022/23:2140 (S) yrkandena 31 i denna del och 32.

Reservationer

1. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Adrian Magnusson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 i denna del och avslår motionerna
2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 16,
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 54–56,
2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 10,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67, 77 och 96,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 22 och
2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det ska vara sjysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Vi anser därför att tillsynen och vägkontrollerna av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens måste fortsätta. Därför vill vi också att det på sikt ska inrättas en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom yrkestrafiken och därmed göra det svårare för oseriösa företag att fuska och verka inom branschen.

2. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 10 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67, 77 och 96,

bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 22 och

2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) samt avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 55 och 56 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att åkerinäringen är hårt ansträngd och att det därför finns behov av ett antal angelägna åtgärder för att komma till rätta med utmaningarna på området. När det gäller cabotagetrafik vill vi peka på att det under flera år har rapporterats att en stor mängd lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Dessa lastbilar och åkerier följer inte lagar och säkerhetsföreskrifter och snedvrider därmed konkurrensen gentemot svenska åkerier. Vi anser därför att det behövs förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Vi menar att lastbilar ska registreras vid ankomst till Sveriges gränser eftersom det ger polisen en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna. Vi vill också se en straffskärpning när det gäller otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

Yrkeskompetensbevisen (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare, och det finns inom EU ett gemensamt regelverk för detta. Det finns dock en svart marknad där det erbjuds falska bevis, förarkort och körkort. Eftersom risken att bli ertappad med falska handlingar är liten anser vi att ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter måste införas och att alla register ska vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter för att den gemensamma marknaden ska kunna fungera.

Ute på kontrollplatserna arbetar poliser med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer. Vi anser att befogenheterna för bilinspektörer bör utökas och att verksamheten för att effektivisera kontrollerna bör skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Vidare anser vi att bilinspektör som tjänstebeskrivning ska slopas i samband med en sådan omorganisation och att det i stället ska inrättas en ny tjänstebeskrivning som ökar behörigheten hos denna personalgrupp. Härigenom skulle dagens tjänst som bilinspektör slopas och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. För att personalen ska ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning anser vi att de ska kunna vara beväpnade och ha

rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning.

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet, och de ägs och förvaltas av Trafikverket. Dessa platser torde i dag vara tillräckliga, men behovet av kontrollplatser för tung trafik behöver ses över när nya vägsträckor ska byggas. Antalet kontrollplatser för vägtrafik bör då ökas.

Lastsäkring är ett av de viktigaste momenten för en yrkesförare eftersom dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter. Vi anser därför att kontrollerna av lastsäkring behöver öka och att den särskilda enhet inom polisen som vi föreslår ska utföra inspektioner på väg även ska ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov även kunna bötfälla föraren samt hindra fortsatt färd till dess att bristen är åtgärdad.

Vi vill vidare peka på att fusket med färdskrivare och förarens aktiviteter är omfattande och att det därför behöver utföras fler kontroller av färdskrivare. Att manipulera färdskrivaren är ett synnerligen allvarligt brott som kraftigt åsidosätter en sund konkurrens och påverkar trafiksäkerheten negativt. Vi anser att den särskilda enhet inom polisen som vi föreslår ska utföra inspektioner på väg även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av bl.a. manipulerade färdskrivare.

Vi vill i sammanhanget peka på att det i första hand är polisen som upptäcker de som fuskar i samband med vägkontroller, medan den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag snarare är en automatiserad kontroll som stämmer av förarnas administrativa brister i hanteringen av färdskrivarna. Vi anser att det behövs en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider eftersom det finns uppenbara brister i Transportstyrelsens sätt att utföra dessa kontroller. Företagskontrollerna är inte effektiva. De bygger inte på ett allsidigt riskvärderingssystem och det görs heller inga företagsbesök. Det finns heller inga toleransmarginaler i bedömningen och det ”lärande” momentet i tillsynen saknas. Det finns en betydande risk att denna del av kontrollsystemet förlorar legitimitet i branschen. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen trots att de under lång tid genomfört företagskontroller inte har lyckats etablera en fungerande kontrollverksamhet anser vi att det finns ett stort behov av omstrukturering. Vi vill att fler kontroller av tung trafik ska utföras i företagets lokaler och att Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller ska flyttas över till den nya särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik. Vi anser att en samordning mellan vägkontroller och företagskontroller skulle säkerställa att kontrollerna utförs på ett korrekt och rättssäkert sätt, vilket inte är fallet med dagens delade ansvar mellan polisen och Transportstyrelsen. Det finns ett antal fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten. Tiden från upptäckt fusk till genomförd kontroll i företaget kan minskas avsevärt. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet.

I förebyggande syfte är det viktigt att tunga fordon kan vägas när och var som helst på vägnätet och att det därmed inte blir möjligt för ett överlastat

fordon att välja en annan väg för att undvika vägning. Vi anser därför att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och att dessa främst ska användas på det mindre vägnätet. Vi anser också att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör enligt vår uppfattning den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Vi vill understryka att strävan att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste inkludera alla transportsätt och innehålla övergripande parametrar såsom konkurrens, tillväxt och globala utsläpp. För att minska såväl den nationella som den globala miljöpåverkan måste även det globala koldioxidläckaget tas med i beräkningarna. Vi anser att reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp är positivt. Samtidigt vill vi peka på att om en alltför stor administrativ eller ekonomisk miljöbörla läggs på de svenska åkerierna medför detta snedvriden konkurrens, minskad svensk tillväxt och risk för att utsläppen flyttas till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade. Vi har kunnat se att det förekommer oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden och att detta resulterar i negativ miljöpåverkan i form av ökat vägslitage, större användning av s.k. fuldiesel, ökad nedskräpning, farligt avfall på rastplatser och ökade koldioxidutsläpp. Vidare har vi fått kännedom om att det förekommer att polisen vid sina kontroller hittar inkopplad utrustning i tunga fordon som ger negativa miljöeffekter till följd av fusk med bränsle och reningsfunktioner i fordonen. Vi menar att miljön förbättras med bättre kontroller och att den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller.

Slutligen vill vi peka på att företag måste betala hela fordonsskatten även för fordon som endast används ett par dagar per månad. Vi anser att detta inte är rimligt i den situation som många företag just nu befinner sig i och att kravet på avställning i minst 15 dagar därför bör slopas för de fordon som används i yrkesmässig trafik.

3. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 16 och

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 22,

bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 10 och
avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 55 och 56,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67,
77 och 96,

2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 i denna del.

Ställningstagande

Jag anser att det inte är acceptabelt att mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor. De problem som kan noteras beror bl.a. på att kombi-direktivet gör det enkelt för transportföretag som är mindre nogräknade att kringgå cabotagereglerna. Därmed anser jag att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter.

Jag vill även peka på de förbättringar som har gjorts i Danmark när det gäller ökat ekonomiskt stöd för kontroller, ny lagstiftning för att få till stånd konkurrens på lika villkor för arbetstagare och åkerier, skärpt tolkning av cabotagereglerna och högre böter för brott mot kör- och vilotidsreglerna. Sådana åtgärder behöver även vidtas i Sverige. Därmed anser jag att regeringen bör återkomma med förslag för att införa den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad.

4. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 54–56,

bifaller delvis motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 22 och
avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 10,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 57, 59, 61–65, 67,
77 och 96,

2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att det är bra att transportföretag från EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa eftersom det ökar effektiviteten i transportsystemet. Jag kan samtidigt konstatera att det råder en mycket hård konkurrenssituation inom transportnäringen liksom att det dessvärre finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal. Dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. De överträdelse som sker handlar bl.a. om avsaknad av yrkestrafiktillstånd, brott mot kör- och vilotidsreglerna, överträdelse mot cabotageförordningen samt uteblivna betalningar av lagstadgade avgifter och skatter. När det gäller fusk med kör- och vilotider medför detta bl.a. att konkurrens hotas och att trafiksäkerheten och de anställdas villkor försämras. Det behövs därför ytterligare åtgärder inom området. Även om polisen har fått ökade befogenheter att både stoppa och hålla kvar lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker inte resurserna till. Jag anser att det är en prioriterad fråga att minska fusk på våra vägar och minska de olagliga cabotagetransporterna och jag anser därför att det bör vidtas åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter. Jag anser t.ex. att det finns anledning att gå vidare med krav på icke manipulerbara gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket.

Jag anser vidare att teknikutvecklingen på trafikområdet bör kunna användas i större omfattning för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Med dagens digitala hjälpmedel är det ganska lätt för en oseriös aktör att skaffa sig information om var kontroller äger rum och hur man kan undvika dem genom att välja en annan färdväg. Jag menar att en mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med större precision än i dag kan veta vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar. Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror. Det skulle på så sätt gå att avläsa registreringsnummer och att lättare än i dag kartlägga körda rutter i tid och rum samt söka i riskvärderingssystemet och därmed med större precision välja ut fordon för kontroll från de åkerier som polisen vill bevaka noggrannare.

Jag vill slutligen framhålla att olika myndigheters arbete med kontroll av yrkestrafiken i större utsträckning bör samordnas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. För att stärka tillsynen anser jag att det behövs fler trafikpoliser och fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan de olika myndigheterna för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bemanningen skulle även kunna förstärkas genom upphandling av

kompetensen inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningpersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

5. Krav och behörigheter för yrkesförare, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 87 och 90.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att det har införts betydande skärpningar när det gäller tunga behörigheter som innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Vi anser att det är logiskt att de nya bestämmelserna ska följas fr.o.m. nu och därmed hindra nya körkortsinnehavare som inte uppfyller de medicinska kraven från att ta tunga behörigheter. Däremot anser vi att det är orimligt att förare som kört prickt fritt yrkesmässigt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken. Vi menar att dessa genom sin yrkesutövning mer än väl har bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de t.ex. har begränsat synfält eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Vi vill framhålla att många dugliga yrkesförare över en natt har blivit fråntagna sina möjligheter till försörjning. Det är enligt vår uppfattning rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering, förutsatt att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de fortfarande har förmågan i behåll. På så sätt mildras den knivskarpa övergången till de skärpta medicinska kraven och kompetenta yrkesförare kan förbli i tjänst. Därmed anser vi att möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare bör utredas.

Vi vill vidare påminna om den situation som uppstod under våren 2020 när antalet utbildningar kraftigt reducerades och förare riskerade att mista sitt yrkeskompetensbevis. För att en förare ska få förnyad behörighet krävs ett repetitionsprov genomförs vart femte år, och regeringen införde därför under pandemin ett temporärt undantag för att klara den akuta krisen. För att långsiktigt underlätta förnyelser av yrkeskompetensbevis anser vi att det vore bra att tillämpa samma metod som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) använder för de s.k. ADR-intygen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) för transporter

av farligt gods. Vi anser att MSB har ett avsevärt bättre sätt att hantera övergången från ett utgående intyg till det förnyade intyget och att detta skulle vara ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg för yrkeskompetensbevis. Vi vill mot denna bakgrund peka på behovet av att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis.

Vi vill avslutningsvis peka på att en yrkesförare i regel har en rad olika kort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Förutom körkort kan det röra sig om bl.a. förarkort, yrkeskompetensbevis, kranförarkort och truckkort. Vi anser att det därför vore rimligt att se över möjligheterna att minska antalet kort som ska medföras under färd. En möjlighet skulle kunna vara att välja samma metod som flera länder i Europa gjort, där en inpräglad sifferkod på baksidan av körkortet bevisar att innehavaren har avsedd behörighet. Vi anser att en sådan åtgärd minskar hanteringen av kort, liksom miljöeffekterna. Vi vill mot denna bakgrund framhålla att möjligheten att föra in flera behörigheter på samma körkort behöver ses över.

6. Krav på färdskrivare för personbil klass II, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2226 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

Att kräva färdskrivare för ett fritidsfordon kan tyckas harmlöst om man inte ser till de kostnader detta medför för fordonsägaren. Vi kan konstatera att det är dyrt att montera utrustningen och det kräver periodiska kontroller. Dessutom ska föraren ha ett förarkort och både färdskrivare och förarkort ska kopieras inom givna intervall, i annat fall riskerar ägaren till fordonet omfattande sanktionsavgifter. Att kräva färdskrivare i ett fordon som inte utför gods- eller persontransporter menar vi är en övertolkning av regelverket och skapar onödiga kostnader för de som använder fordonet som just ett fritidsfordon.

Sedan maj 2006 kan personbilar klass II registreras som husbilar och dessa fordon kan ha en totalvikt över 7,5 ton trots att de inte utför gods- eller persontransporter. Vi anser att det är rimligt att undantagen revideras eftersom det tillkommit en fordonskategori som trots storlek och vikt är att betrakta som ett utpräglat fritidsfordon. Med tanke på att fordonet inte nyttjas för

kommersiell verksamhet vill vi framhålla att personbil klass II bör undantas från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt.

7. Sanktionsavgifter och böter, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 68.

Ställningstagande

Vi vill peka på att det nuvarande sanktionssystemet för överträdelse av de regler som gäller för tunga godstransporter på väg är utformat på ett sätt som innebär att fel av mindre betydelse i vissa fall kan få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter samtidigt som de som uppenbart fuskar helt slipper straff eller kommer undan med låga ekonomiska påföljder. Vi anser att det måste bli en tydligare markering i systemet då denna skillnad inte framgår av det nuvarande systemet med mer eller mindre automatiserade kontroller. För att komma till rätta med detta anser vi att det är nödvändigt att göra en total översyn av bötesbelopp och sanktionsavgifter liksom sanktionsväxlingar för tung trafik i syfte att skärpa straffen för de som medvetet fuskar.

8. Tidsfrist för klampning, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 66.

Ställningstagande

Vi vill peka på att beslut om klampning ska kunna fattas av personalen på en kontrollplats och anser att detta således innebär att all kontrollpersonal med

förordnande att utföra kontroller på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut om detta. Vi anser även att den maximala tiden för klampning behöver utökas, från dagens 36 timmar, till dess att orsaken för klampningen är åtgärdad, detta eftersom vi vet att det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna för att därefter fortsätta färden när klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen i dessa fall blir begränsad eller att den inte får någon avgörande betydelse. Vi vill även peka på att en klampning i vissa fall också kan innebära att föraren passar på att ta ut sin lagstadgade veckovila och att syftet med klampningen även då försvinner. Vi anser därför att klampning ska sakna en borte tidsgräns och kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats.

9. Beställaransvar, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5 samt avslår motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15.

Ställningstagande

Vi anser att dagens utformning av beställaransvaret i cabotagereglerna är för svag och att de rättsvårdande instanserna därmed har svårt att lagföra de brott som faktiskt begås trots den lagändring som trädde i kraft i juli 2018 som innebär ett utökat beställaransvar då tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas. Otillåtet cabotage ger i dagsläget enbart böter, vilket vi menar får som konsekvens att åklagare lägger ned ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. Vi anser att det av den anledningen behövs en straffskärpning av beställaransvaret som ska gälla otillåten cabotage- och kombitransport, och därmed stänga möjligheten att gå runt lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska åkeriaktörer. Vi anser att det är viktigt för myndigheternas trovärdighet att straffen är lika oavsett nationalitet på den som begår brottet. Vi vill mot denna bakgrund peka på behovet av att överväga en straffskärpning när det gäller beställaransvar vid yrkesmässig trafik.

10. Beställansvar, punkt 6 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15 och avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns regelverk om beställansvar och att företag kan bli dömda till företagsböter om det kan visas att de har anlitat transportföretag som har brutit mot reglerna. Jag har noterat uppgifter om att det dessvärre finns statliga bolag som har gjort detta. Regelefterlevnad är det minsta man kan vänta sig från ett statligt bolag med samhällsviktiga uppdrag och jag anser att regeringen behöver vidta åtgärder för att säkra användningen av sunda transporter i ägarstyrningen. Mot denna bakgrund bör regeringen återkomma med förslag på åtgärder för att stärka beställansvaret och upprätta en uppförandekod för transportinköp i de statliga bolagen.

11. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 28 och 39.

Ställningstagande

I takt med att Trafikverket har tagit bort många rastplatser har möjligheten att stanna minskat för privatbilister och yrkesförare. Antalet rastplatser utmed de svenska vägarna är i dag alltför lågt. Vi ser även att de rastplatser som finns ofta är upptagna av utländska aktörer som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar eller som väntplatser för sina körningar. Att gränsen på högst

24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser sällan respekteras menar vi har blivit ett problem för såväl privatbilister som yrkesförare som behöver ta ut sina raster eller sin dygnsvila. Det krävs därför en kraftig utbyggnad av antalet rastplatser och det finns även behov av förbättrad övervakning av den maximala parkeringstiden. Vi vill peka på att rätt utnyttjade rastplatser med rotation ger yrkesförarna bättre möjlighet att klara kraven som ställs i regelverket för kör- och vilotider men även andra fördelar som ökad tillgänglighet och en vacker, lugn och trygg miljö för alla bilister.

Vi vill även uppmärksamma att det inte är ovanligt att rastplatser ockuperas av fordon och förare som använder dessa som bostäder och uppställningsplatser och att nedstängningen av rastplatser även har att göra med de problem som finns med nedskräpning och skadegörelse. Det förekommer även inslag av grövre kriminalitet på rastplatser som t.ex. dieselstölder, stölder ur fordon och s.k. vägpirater. Vi konstaterar att dessa problem sammantaget medför att många förare undviker att köra in på rastplatser. Vi anser att det är oacceptabelt att någon ska behöva känna en så stor otrygghet i trafiken att man undviker att stanna på en rastplats. En utbyggnad av säkra och bevakade uppställningsplatser behövs därmed för att ge möjlighet att sträcka på benen, ta ut sin lagstadgade dygnsvila och slippa grov kriminalitet. Samhället måste skyndsamt investera i ytterligare platser utmed de större vägarna.

Sammanfattningsvis vill vi framhålla vikten av att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och att Trafikverket därför bör ges i uppdrag att skapa fler säkra uppställningsplatser.

12. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10 och
avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 53.

Ställningstagande

Många mobila kranar kan köras på svenska vägar utan särskilda tillstånd, medan andra har för hög bruttovikt eller för högt axeltryck för att få köras på vägnätet. Vi vill peka på att det senare fallet skapar problem när det plötsligt behövs en större mobilkran till en byggarbetsplats eller ett räddningsarbete. Sveriges tillståndssystem bygger på att Trafikverket eller kommunen ger en

dispens för att framföra dessa kranar, och denna talar om vilka vägar kranen kan nyttja. En dispens behövs för varje enskild transport, även om det gäller samma typ av kran och färd. Vi anser att det nuvarande systemet är onödigt krångligt och tidskrävande. Det är heller inte rimligt att det vid t.ex. en tågurspårning eller annan större händelse finns tillståndskrav för att i dessa fall framföra ett nödvändigt fordon. Vi menar att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik. Det är redan i dag möjligt att i realtid sprida information digitalt om var fordon och vissa krantyper kan framföras och vi anser att informationen ska gälla oavsett om det är Trafikverkets vägar eller kommunala vägar. Genom att samordna informationen och kunna få ett beslut direkt kan transporter ske även vid akuta händelser. I ett sådant system skulle vissa vägsträckor kunna vara fördefinierade för undantag och för vissa modeller av t.ex. kranar. Enligt vår uppfattning behövs en kraftig satsning på digitalisering av dispenshanteringen och så långt som möjligt automatiserade beslut. Även om Trafikverket och kommunerna antligen visar en ökad förståelse för branschens verklighet anser vi att det behövs en snabb, omfattande och statligt koordinerad systemutveckling. Vidare måste digitala dispenser för mobilkranar grupperas efter vägens bärighet på både de statliga och de kommunala vägnäten. Vi vill därmed framhålla behovet av att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon.

13. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 53 och
avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. De kranar som används är ofta tunga, och för att skydda vägnätet finns ett regelverk för var och hur dessa kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att i dessa fall få genomföra förflyttningar behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. I dag är både Trafikverket och respektive kommun involverade i dispenshanteringen

och branschen efterlyser därför ett förenklat regelverk för att därmed få möjlighet att öka tiden hos kund och skapa större nytta. Jag anser att ett sätt att möta de utmaningar som finns kan vara att Trafikverket delegeras att efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, hantera all dispenshantering för transporter av mobila kranar och tunga fordon. Jag vill här även påminna om att riksdagen våren 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om dispenshanteringen (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223) som anger att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Jag vill framhålla att detta är något som regeringen nu skyndsamt måste expediera. Därmed anser jag att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering för transporter av mobila kranar och tunga fordon.

14. Alternativa driftsformer för tunga fordon, punkt 10 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78.

Ställningstagande

Vi anser att det är positivt att transportnäringen bidrar med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner som eliminerar t.ex. tomkörningar och ökar fyllnadsgraden i fordonen. Vi anser därför att det skulle vara eftersträvänsvärt att premiera logistiklösningar som medverkar till att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar och övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle. Vi menar att Sverige på många sätt har ett väl utvecklat logistiksystem, men konstaterar samtidigt att det inte innebär att det är helt optimalt. Det finns enligt vår uppfattning fortfarande mycket som kan göras för att transporter av gods ska bli så energieffektiva som möjligt. Det finns en rad företag som utvecklar logistiklösningar som leder till minskad miljöbelastning. Vi menar dock att företagen tar en orimligt stor kostnad för att bidra till en förbättring av vår gemensamma miljö. För att effektivisera och därmed påskynda utvecklingen anser vi att premier bör betalas ut till de företag som leder utvecklingen framåt och att forskning och smarta lösningar som leder det viktiga miljöarbetet ska premieras. Därmed vill vi framhålla betydelsen av alternativa driftsformer för tunga fordon.

15. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 6 och
avslår motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Efter att ha varit reglerad fram till 1990 har vi dessvärre kunnat se att den svenska taxinäringen på vissa håll uppvisar orimligt stora variationer vad gäller såväl prissättning som kvalitet. Skillnaden i pris på en resa med två till synes lika bilar tillhörande olika bolag är inte sällan oskäligt hög. Konkurrens-situationen mellan olika förare och bolag leder i värsta fall till hotfulla situationer, vilket fått flygplatser och tågstationer att anlägga bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. I många länder råder inte en helt fri prissättning på taxiresor och den första taxiresan kan därför påverka det generella intryck av Sverige som de besökande turisterna får på ett icke önskvärt sätt. För att stävja dessa missförhållanden anser vi att regelverket som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran bör ses över.

16. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 12 och
avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i dag är sju myndigheter som delar på ansvaret för kontrollen av och tillsynen över taxibranschen. Dessvärre är samverkan mellan dessa myndigheter otillräcklig samtidigt som sekretessregler gör att de inte utbyter information i den utsträckning som skulle behövas. Tillsyn och kontroll verkar brista och regeringen behöver därför ta initiativ så att myndigheterna börjar arbeta med taxibranschen och i detta samarbetar med varandra. Därmed anser jag att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete.

17. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi anser att det behövs ändringar av nuvarande regler så att det ska gå snabbare att bli taxiförare. För att öka möjligheten för ungdomar att få sitt första jobb anser vi att åldern för att kunna ta taxikort bör sänkas från 21 till 20 år. Vi vill dock samtidigt att kravet på att man ska ha haft körkort i 2 år ska kvarstå.

18. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik, punkt 13 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi kan se att det i större städer byggs allt fler körfält som är särskilt avsedda för kollektivtrafik. Vi anser att dessa körfält inte används optimalt och att de borde kunna utnyttjas mer. Eftersom taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet anser vi att även taxi där det är möjligt bör få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än i dag. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänsten. Därmed anser vi att möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält bör utredas.

19. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Adrian Magnusson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 31 i denna del och 32 samt

avslår motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att det ska vara sjysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Vi vill i sammanhanget påminna om de betydelsefulla åtgärder som den socialdemokratiska regeringen vidtog när den bl.a. införde EU:s hårdaste sanktioner vid fusk, skärpte utstationeringsreglerna för att möjliggöra svenska löner och villkor på vägarna, satsade på förbättrade kontroller av att regelverken följs och skärpte straffen för transportköpare som beställer transporter där förare riskerar att utnyttjas. Vi anser att detta viktiga arbete inte får stanna av eller tappa fart utan att det behöver fullföljas med en fortsatt hög ambitionsnivå. Vi vill understryka att svenska löner och villkor ska gälla så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken. Vi anser vidare att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag.

20. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14 samt

avslår motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 31 i denna del och 32.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det har uppstått många problem efter avregleringen av taxibranschen 1990. Konsekvenserna har varit stora, inte minst för taxichaufförerna. Överetableringen i storstäderna är stor och priserna har gått upp, samtidigt som chaufförernas situation försämrats radikalt med sämre villkor, mer stress, ekonomisk osäkerhet och låga löner. Yrket har gått från att vara ett högstatusyrke med goda villkor till ett lågstatusyrke med dåliga villkor och stora risker. Dessutom vinnas upphandlingar dessvärre alltför ofta av oseriösa företag som pressar priserna genom social dumpning. På grund av hur branschen är uppbyggd är fackliga organisationers ställning svag. Kollektivavtal är alltför sällsynta, och när de finns följs de ofta inte. Problemen har förvärrats ytterligare av de s.k. plattformsbolagens inträde på marknaden, och situationen inom taxibranschen är i dag ohållbar. Detta har varit känt under en lång tid och jag anser att det är hög tid att politiken tar ansvar och ser till att taxichaufförer får en god arbetsmiljö och rimliga arbetsvillkor. Det är mycket viktigt att branschen fungerar väl över hela landet, vilket inte är fallet i dag. I syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen anser jag att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt när det gäller arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser.

I dag finns det många egenföretagare i taxibranschen. De flesta åkare som inte enbart kör upphandlade resor är kopplade till en beställningscentral. De fasta avgifterna till beställningscentralerna är höga och räknas per bil. Avgifterna ska betalas även om bilen inte får några körningar. Samtidigt är det beställningscentralen som mer eller mindre leder och fördelar arbetet för förarna. Det är naturligtvis ett mycket bra upplägg för beställningscentralerna som alltid får in sina pengar, medan taxichaufförerna tar den ekonomiska

riskan. Även vid upphandlingar blir det ofta otydligt för förarna vem som har det egentliga arbetsgivaransvaret. Förhållandena mellan förare, åkare, beställningscentraler och upphandlare är komplexa och mycket tyder på att den som egentligen ska ha arbetsgivaransvaret frånhänder sig det ansvaret. Detta är naturligtvis allvarligt och bör utredas för att klargöra de olika aktörernas roller. Jag anser därför att regeringen ska utreda de arbetsrättsliga gränsdragningarna för egenföretagare i taxibranschen för att förtydliga vad som är ett anställningsförhållande och vem som har ansvar för anställda genom att tydliggöra förhållandet mellan förare, åkare, beställningscentral och upphandlare samt föreslå åtgärder för att reglera detta.

Jag kan vidare konstatera att kör- och vilotidsreglerna för taxichaufförer är bristfälliga. Många förare tvingas bryta mot dessa, antingen för att undgå viten i upphandlingar eller för att få ihop en lön som räcker till hyra och mat. Bristerna är också ett hot mot trafiksäkerheten och orsakar olyckor relaterade till trötthet och stress. Den tunga trafiken har mycket strängare och rättvisare kör- och vilotidsregler och taxibranschen behöver ett motsvarande regelverk för kör- och vilotider anpassat för branschen. Mot den bakgrunden anser jag att regeringen bör återkomma med förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn av dessa regler.

Många taxichaufförer arbetar i dag mot procentlön. Det leder till stor stress och ångest att inte veta om man klarar sin vardagsekonomi, vilket går ut över chaufförernas hälsa och påverkar deras livssituation negativt. Det är dessutom negativt för trafiksäkerheten. Genom en EU-förordning har procentlön förbjudits inom godstrafiken med hänvisning till trafiksäkerheten. Samma sak borde göras inom taxibranschen. Jag anser därför att regeringen skyndsamt bör utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen.

Slutligen vill jag peka på att dåliga upphandlingar där oseriösa företag tilldelas kontrakt genom social dumpning och orimliga tidsberäkningar är ett stort problem för taxibranschen. Detta har förbättrats något sedan lagen ändrades och upphandlare fick ställa krav på bl.a. kollektivavtal och inte tvingas att enbart ta hänsyn till lägsta pris, men situationen är fortfarande otillfredsställande. Ofta är brister i leveransen kopplade till stora viten, samtidigt som man har beräknat alldeles för korta ledtider som inte ger något utrymme alls för oväntade händelser, vilket ökar förarnas stress och leder till att de inte kan ta sina raster. Detta påverkar också trafiksäkerheten. De upphandlande enheterna måste enligt min mening få möjlighet att ställa större krav på anbudsgivare men också ta ett större ansvar för att lagar och regler följs och att kraven uppfylls. Det bör också vara obligatoriskt att vinnande företag tar över personalen med bibehållna eller bättre villkor från det bolag som tidigare körde. Upphandlare ska också ha ett beställaransvar för att det som anförts ovan ska vara effektivt. Jag anser därför att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag om krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställaransvar vid alla offentliga upphandlingar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt avseende arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda de arbetsrättsliga gränsdragningarna för egenföretagare i taxibranschen för att förtydliga vad som utgör ett anställningsförhållande och vem som har ansvar för anställda genom att tydliggöra förhållandet mellan förare, åkare, beställningscentral och upphandlare samt föreslå åtgärder för att reglera detta och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn gällande dessa regler och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställansvar vid alla offentliga upphandlingar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att stärka beställansvaret och upprätta en uppförandekod för transportinköp i de statliga bolagen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag för att implementera den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotage transporter och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:943 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotage transporter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande beställaransvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka beställaransvaret för brott mot regelverken för cabotage/kombitransporter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka åldersgränsen från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för YKB och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa kravet på minst 15 dagars avställning för fordon som används i yrkesmässig trafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1077 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa drygare böter för lastbilar som gör omkörning på motorväg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av ett permanent omkörningsförbud för tunga lastbilar på våra motorvägar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1594 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens fortsätter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2226 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta PB II från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt och tillkännager detta för regeringen.