

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU15

Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om utstationering av arbetstagare, lag om ändring i lagen om trängsel-skatt, lag om ändring i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete, lag om ändring i yrkestrafiklagen, lag om ändring i taxitrafiklagen, lag om ändring i vägtrafiklagen och utskottets förslag till lag om ändring i lagen om uthyrning av arbetstagare. Förslagen har som syfte att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet som innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.

Utskottet föreslår även att riksdagen avslår motionsförslag i följdmotioner till regeringens proposition Genomförande av mobilitetspaketet samt motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22 om bl.a. tillsyn och kontroll samt genomförande av översyner inom olika delar av området. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 26 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet.

Åtta yrkanden i följdmotioner.

Cirka 60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Utskottets överväganden.....	9
Regeringens lagförslag om genomförande av mobilitetspaketet	9
Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering	17
Reglering och kontroll av åkerinäringen	23
Yrkeskompetensbevis och yrkestrafiktillstånd	41
Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna	47
Sanktionsavgifter och böter.....	54
Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning	59
Sanktioner mot miljöförseelser.....	62
Beställaransvar	65
Säkra rast- och uppställningsplatser	69
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen	73
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation	78
Främjande av digitalisering och delningsekonomi	81
Vissa arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen	84
Reservationer	89
1. Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering, punkt 2 (V).....	89
2. Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering, punkt 2 (KD)	90
3. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (M)	91
4. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (SD).....	92
5. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (C)	95
6. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (V)	96
7. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (KD)	98
8. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (L)	99
9. Yrkeskompetensbevis och yrkestrafiktillstånd, punkt 4 (SD).....	100
10. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 5 (M, KD)	102
11. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 5 (SD)	103
12. Sanktionsavgifter och böter, punkt 6 (SD)	104
13. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 7 (M, SD)	104
14. Sanktioner mot miljöförseelser, punkt 8 (SD)	105
15. Sanktioner mot miljöförseelser, punkt 8 (KD)	106
16. Beställaransvar, punkt 9 (SD).....	106
17. Beställaransvar, punkt 9 (V).....	107
18. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 10 (M, SD, KD).....	108
19. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (SD).....	108
20. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (V)	109
21. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (KD)	110
22. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (M, C).....	111
23. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (SD).....	111
24. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (KD)	112

25. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (M)	112
26. Vissa arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen, punkt 14 (V)	113
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	116
Propositionen	116
Följdmotionerna	116
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	117
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	124
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	141

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag om genomförande av mobilitetspaketet

Riksdagen antar

a) regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,

2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,

3. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,

4. lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210),

5. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211),

6. lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369),

b) utskottets förslag i bilaga 3 till lag om ändring i lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:166 punkterna 1–6.

2. Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:4518 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–6 och

2021/22:4573 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD).

Reservation 1 (V)

Reservation 2 (KD)

3. Reglering och kontroll av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,

2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71 och 102,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49–51,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51

samt

2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Reservation 3 (M)

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)
Reservation 6 (V)
Reservation 7 (KD)
Reservation 8 (L)

4. Yrkeskompetensbevis och yrkestrafiktillstånd

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:360 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2021/22:842 av Sofia Westergren och Alexandra Anstrell (båda M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 92 och 95 samt

2021/22:3588 av Lars Beckman (M).

Reservation 9 (SD)

5. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:361 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2021/22:2879 av Mattias Karlsson i Luleå (M),

2021/22:3608 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53.

Reservation 10 (M, KD)

Reservation 11 (SD)

6. Sanktionsavgifter och böter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1835 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) yrkande 2 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 72.

Reservation 12 (SD)

7. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 70 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 47.

Reservation 13 (M, SD)

8. Sanktioner mot miljöförseelser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49.

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (KD)

9. Beställaransvar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 15 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 6.

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (V)

10. Säkra rast- och uppställningsplatser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1835 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) yrkande 1,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29 och 40,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 22 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55.

Reservation 18 (M, SD, KD)

11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 12,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 75.

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (V)

Reservation 21 (KD)

12. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76.

Reservation 22 (M, C)

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (KD)

13. Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Riksdagen avslår motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 32.

Reservation 25 (M)

14. Vissa arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen

Riksdagen avslår motion

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

Reservation 26 (V)

Stockholm den 12 maj 2022

På trafikutskottets vägnar

Anders Åkesson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Jessica Thunander (V), Johan Andersson (S) och Axel Hallberg (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet. I propositionen föreslår regeringen lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. I bilaga 3 återfinns utskottets förslag till lag om ändring i lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare. I betänkandet behandlar utskottet även tre motioner med 8 yrkanden som har väckts med anledning av propositionen och 63 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Detta paket innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. I propositionen föreslås nya regler om utstationering av förare. Särskilda regler föreslås om hur utstationering av förare ska anmälas och kontrolleras. En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land ska lämna in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige. Om en kopia av deklarationen inte kan visas upp vid en vägkontroll, ska transportföretaget påföras en sanktionsavgift. Vidare föreslås att ansvar införs för en beställare av en transport, om transporten utförs av en utstationerad förare utan att en deklaration har lämnats in. Det klargörs även att det rör sig om utstationering när en förare som åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land utför inrikestransporter, t.ex. cabotagetransporter, i Sverige. Vidare föreslås att förare inte ska anses vara utstationerade i vissa fall. Regeringen föreslår att reglerna om vilka villkor som ska vara uppfyllda för att få bedriva yrkesmässig trafik ska anpassas till den reviderade EU-förordningen. Det föreslås även att regeringen ska bemyndigas att meddela sanktionsavgifter vid överträdelser av vissa regler på yrkestrafik- och taxitrafikområdet.

Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag om genomförande av mobilitetspaketet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om utstationering av arbetstagare, lag om ändring i lagen om trängselskatt, lag om ändring i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete, lag om ändring i yrkestrafiklagen, lag om ändring i taxitrafiklagen, lag om ändring i vägtrafikdatalagen och utskottets förslag till lag om ändring i lagen om uthyrning av arbetstagare. Förslagen har som syfte att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet som innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik.

Bakgrund

Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik

I den s.k. trafiktillståndsförordningen 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 fortlöpande 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 innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bl.a. i fråga 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.

EU:s mobilitetspaket

Europeiska kommissionen presenterade under 2017 och 2018 förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering av olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen har benämnt dessa lagstiftningspaket som det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet. Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman och innehöll bl.a. ett samlat förslag till ändringar i EU:s s.k. trafiktillstånds- och godsförordningar. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 antagits. Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Med utgångspunkt i detta förslag har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 antagits.

Propositionen

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet föreslår regeringen lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet.

Reglerna om tillstånd anpassas

Regeringen föreslår att ett företag även fortsättningsvis ska ha kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro om ett fordon används i verksamheten och ytterligare minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används där. Regeringen föreslår vidare att prövningen av ett företags vilja och förmåga att uppfylla sina skyldigheter till det allmänna ska vara en del av prövningen av kravet på ekonomiska resurser i stället för en del av kravet på gott anseende. Enligt förslaget ska möjligheten att förena ett yrkestrafiktillstånd med villkor upphöra.

Övriga anpassningar

Regeringen föreslår att en trafikansvarig som har förklarats olämplig ska avlägga ett prov i yrkeskunnande, som ett led i att inte längre anses vara olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Regeringen föreslår vidare att om det finns särskilda skäl behöver en olämplighetstid inte meddelas när en ansökan om tillstånd avslås på grund av att sökanden eller någon annan prövad person inte uppfyller kravet på gott anseende. Enligt förslaget ska hänvisningar till trafiktillståndsförordningen i yrkestrafiklagen och vägtrafikdatalagen vara dynamiska. Den statiska hänvisningen till förordningen i lagen (2004:629) om trängselskatt ska justeras så att den avser den senaste lydelsen av förordningen.

Sanktionsväxling

Regeringen föreslår att den ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelse av krav på att medföra och uppvisa tillstånd och dokument i samband med utförandet av yrkesmässiga gods- eller persontransporter i internationell trafik. Enligt förslaget ska regeringen vidare få meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelse av krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Regeringens bedömning av när det kan anses vara fråga om utstationering i vägtransportsektorn

Regeringen bedömer att samtliga vägtransporter till eller från Sverige eller inom Sveriges gränser som inte omfattas av ett uttryckligt undantag kan utgöra utstationering. Regeringen bedömer vidare att en förmedlare av en transport med hemvist i ett annat land kan anses vara en mottagare av transporttjänsten verksam i Sverige.

Bestämmelserna om utstationering av förare

Regeringen föreslår att särskilda bestämmelser om utstationering av förare i fråga om vissa vägtransporter ska placeras i utstationeringslagen. Med förare avses enligt förslaget en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

Utstationering när inrikestransporter utförs av utlandsbaserade transportföretag

Regeringen föreslår att det ska vara fråga om utstationering när en arbetsgivare sänder en förare som vanligtvis arbetar i ett annat land till Sverige för att åtfölja ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra

- en gods- eller persontransport där all lastning och lossning av gods eller all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige eller

- en persontransport där både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Regeringen föreslår vidare att ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden.

Undantag från utstationering

Regeringen föreslår att det inte ska vara fråga om utstationering i vissa fall när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en förare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten. Regeringen föreslår vidare att det inte ska vara fråga om utstationering när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare, dvs. vid transittransporter. Regeringen föreslår även att det inte ska vara fråga om utstationering när föraren utför bilaterala transporter till eller från Sverige. Med en bilateral transport avses en gods- eller persontransport mellan transportföretagets etableringsland och ett annat land, där

- lastning av gods eller påstigning av passagerare sker i det ena landet och lossning av gods eller avstigning av passagerare sker i det andra landet eller
- både på- och avstigning av passagerare sker i transportföretagets etableringsland, när transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

Enligt regeringens förslag ska det inte vara fråga om utstationering när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en godstransport, är det heller inte fråga om utstationering när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet. På- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods måste i dessa fall ske i olika länder. Enligt regeringens förslag gäller undantaget endast om fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 2.

Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering

Regeringen föreslår att utstationeringslagens bestämmelser om arbetsgivares anmälnings- och dokumentationsskyldighet inte ska gälla vid utstationering av en förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige. Utstationeringslagens bestämmelser om tjänstemottagares underrättelseskyldighet ska inte heller gälla. Om transportföretaget är förarens arbetsgivare ska enligt regeringens förslag inte heller

utstationeringslagens bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att tillhandahålla handlingar och att utse en kontaktperson och behörig företrädare gälla. I dessa fall ska enligt regeringens förslag i stället gälla särskilda bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder.

Utstationeringsdeklaration

Regeringen föreslår 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 förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren enligt regeringens förslag omgående anmäla de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket. Regeringen föreslår vidare att den ska få meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om inlämning av deklARATIONEN och anmälan om ändrade uppgifter.

Skyldighet att lämna dokumentation efter en utstationering

Regeringen föreslår att en arbetsgivare som ska lämna en utstationeringsdeklaration efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket ska 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. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av dokumentation.

Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

Regeringen föreslår att ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport med en utstationerad förare ska säkerställa att föraren för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll på begäran visar upp

- en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen
- bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan
- färdskrivardata.

Regeringen föreslår vidare att en förare som utför en transport där han eller hon enligt vissa bestämmelser inte anses vara utstationerad för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll ska visa upp bevis om transporter och färdskrivardata. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om den aktuella dokumentationen.

Sanktionsavgift

Regeringen föreslår att en sanktionsavgift ska tas ut om transportföretag har överträtt bestämmelsen om att en förare på begäran ska visa upp en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen. Regeringen föreslår vidare att sanktionsavgiften ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Avgiften ska få sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften. En sanktionsavgift ska tillfalla staten. När ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft ska det enligt regeringens förslag få verkställas enligt utsökningsbalken. Enligt förslaget ska regeringen få meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgift.

Beställaransvar

Regeringen föreslår 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 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 uppsåtligt eller av oaktsamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Regeringen föreslår vidare att ansvar inte ska 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 utstationering föreligger kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in.

Proportionalitetsbedömning enligt tillämpningsdirektivet

Regeringen bedömer att de administrativa bestämmelserna för utstationerings-situationer som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om utstationering av förare är proportionerliga och därmed förenliga med tillämpningsdirektivet.

Ömsesidigt bistånd

Regeringen föreslår att en behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsrådet (EES) lämnar bistånd om det behövs för att kontrollera att utstationeringsreglerna eller villkor i kollektivavtal har följts.

Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter

Regeringen bedömer att arbetstagarorganisationerna har 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).

Långvarig utstationering

Regeringen föreslår att bestämmelserna om långvarig utstationering i utstationeringslagen ska gälla för samtliga utstationerade förare. Om transportföretaget är förarens arbetsgivare, ska dock

- utstationeringen anses upphöra när föraren vid utförandet av en internationell transport lämnar Sverige
- utstationeringstiden inte slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för att utföra transporter.

Vissa bestämmelser som genomför ändringsdirektivet

Regeringen föreslår att bestämmelserna i utstationeringslagen om utökad skydd för utstationerade utyrda arbetstagare och vid långvarig utstationering ska börja tillämpas även på vägtransportområdet. Detsamma gäller bestämmelserna i lagen om att utstationerade arbetstagare har rätt till ytterligare arbets- och anställningsvillkor såvitt avser lön, ersättning för utlägg för resa, kost och logi samt villkor om inkvartering.

Registrering av vägarbetstid

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid.

Konsekvenser

När det gäller konsekvenser för företag bedömer regeringen att förslagen förväntas bidra till tydligare regler för alla berörda intressenter och leda till en rättvisare konkurrens, vilket förbättrar de svenska transportföretagens konkurrensförhållanden. Regeringen bedömer även att förslagen kan leda till att transportköparnas kostnader ökar vid enskilda transporter.

När det gäller konsekvenser för förare bedömer regeringen att förslagen bidrar till högre lönenivåer och bättre sociala villkor.

När det gäller konsekvenser för myndigheter bedömer regeringen att om utstationeringsdeklarationer regelmässigt kontrolleras i samband med vägkontroller, kommer det att innebära en utökad resursåtgång hos berörda myndigheter. Även i övrigt kommer nya uppgifter att kräva viss utökad resursåtgång hos berörda myndigheter. Tillkommande kostnader för de uppgifter

som ska utföras kan enligt regeringen hanteras inom respektive myndighets befintliga anslag.

Regeringen bedömer i övrigt att förslagen i någon mån kan leda till ökade skatteintäkter och intäkter i form av sanktionsavgifter till staten. Regeringen bedömer även att järnvägstransporternas konkurrenskraft ökar i relation till transporter av utlandsetablerade transportföretag, vilket kan leda till en viss överflyttning från vägtransporter till järnvägstransporter.

Förslagens förenlighet med EU-rätten och internationella åtaganden

Regeringen bedömer att förslagen säkerställer att svenska regler överensstämmer med rättsakterna i mobilitetspaketet. Även i övrigt bedömer regeringen att förslagen är förenliga med EU-rätten. Förslagen bedöms av regeringen inte påverka Sveriges internationella åtaganden i övrigt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare i huvudsak ska träda i kraft den 15 juni 2022. Kravet att ett fordon ska vara utrustat med en smart färdskrivare version 2 för att en arbetstagare inte ska anses vara utstationerad i samband med vissa transporter ska träda i kraft den 21 augusti 2023. Bestämmelserna om undantag från utstationering och om särskilda bestämmelser om anmälan och kontroll av utstationering av förare ska inte tillämpas på arbete som har påbörjats före ikraftträdandet. Enligt regeringens förslag ska övriga lagändringar träda i kraft den 15 juni 2022. Äldre bestämmelser i yrkestrafiklagen om krav på etablering, gott anseende och ekonomiska resurser ska fortfarande gälla vid prövning i domstol av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

I propositionen föreslår regeringen lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Detta paket innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. Regeringens förslag innebär ändringar i lagen om utstationering av arbetstagare, lagen om trängselskatt, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete, yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen och vägtrafikdatalagen.

Av avsnitt 6.11 i regeringens proposition framgår att bestämmelserna i utstationeringslagen om ökat skydd för utstationerade uthyrda arbetstagare och vid långvarig utstationering ska börja tillämpas även på vägtransportområdet. Detta innebär att vissa befintliga övergångsbestämmelser i utstationeringslagen som infördes i avvaktan på att direktivet om utstationering av förare skulle träda i kraft behöver upphävas. En motsvarande övergångsbestämmelse finns dock även i lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare,

och under ärendets beredning har det uppdagats att regeringens förslag saknar ett förtydligande om att även denna övergångsbestämmelse behöver upphävas. Utskottet föreslår därför en lag om ändring i lagen om uthyrning av arbetstagare som innebär att den övergångsbestämmelse som gäller sedan den 30 juli 2020 och som innebär att vissa paragrafer i lagen om uthyrning av arbetstagare inte ska tillämpas på vägtransportsektorn ska upphöra att gälla.

Utskottet välkomnar sammanfattningsvis de nya regler som föreslås i regeringens proposition eftersom de syftar till att stärka kontrollen av transportföretagen och göra det svårare att utnyttja utländska yrkesförare. Utskottet anser att regeringens lagförslag är väl avvägda och föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar dessa tillsammans med den ändring i lagen om uthyrning av arbetstagare som utskottet föreslår i bilaga 3.

Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering. Utskottet konstaterar att de förslag som regeringen lämnar i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet är väl avvägda. Utskottet hänvisar även till att Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att fram till den 1 december 2022 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.

Jämför reservation 1 (V) och 2 (KD).

Bakgrund

Regeringen överlämnade den 17 mars 2020 propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166) till riksdagen, se föregående avsnitt. I propositionen föreslås lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet som innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik.

Anpassning av reglerna om tillstånd

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet lämnas bl.a. förslag om anpassningar av reglerna om tillstånd. Av propositionen framgår att Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal har framhållit vikten av att villkor utöver de som framgår av trafiktillståndsförordningen ställs på ett företags etablering, t.ex. ett krav på ett anpassat antal parkerings-

platser. När det gäller frågan om huruvida ytterligare villkor knutna till etableringskravet ska införas pekar regeringen på promemorian Genomförande av mobilitetspaketet som har tagits fram inom Infrastrukturdepartementet och vad som i denna framhålls om att ett stort antal åkerier och bussföretag i Sverige är enmansföretag och att ytterligare krav riskerar att drabba de små företagen negativt. Regeringen konstaterar vidare i likhet med Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal att sådana ytterligare krav som enligt trafiktillståndsförordningen får ställas ska vara i proportion till storleken på företagens verksamhet. Något beredningsunderlag för att nu införa ytterligare krav på etablering finns inte, men regeringen anser att det finns skäl att se över om sådana krav bör ställas.

Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering av förare

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet lämnas bl.a. förslag om kontroll av utstationering. Av propositionen framgår att Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal motsatt sig att 45 § utstationeringslagen ska upphöra att gälla i något utstationeringsfall. Regeringen pekar på att det i denna paragraf finns krav på att en arbetsgivare på begäran av en svensk arbetstagarorganisation ska utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal. Direktivet om utstationering av förare nämner dock inte detta särskilt i fråga om förare som utstationeras i tjänsteavtalsfallet, och 45 § bör därför inte gälla i dessa fall. Kravet på att en utstationeringsdeklaration ska innehålla kontaktuppgifter till arbetsgivare och transportföretag bör enligt regeringen åtminstone delvis kunna kompensera för detta. Om antalet deklarerade utstationeringar blir större tack vare de regler som föreslås, kommer enligt regeringen ändå arbetstagarorganisationernas förutsättningar att komma i kontakt med berörda arbetsgivare sammantaget att bli bättre.

Skyldighet att lämna en utstationeringsdeklaration

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet lämnas bl.a. förslag om skyldighet att lämna en utstationeringsdeklaration. Av propositionen framgår att Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal förordar att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oavsett om de huvudförslag eller alternativa förslag som lämnas i Infrastrukturdepartementets promemoria Genomförande av mobilitetspaketet genomförs. Regeringen pekar i propositionen på att medlemsstaterna enligt direktivet om utstationering av förare får införa en skyldighet för vägtransportföretag att lämna en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början. Ett krav på att lämna en utstationeringsdeklaration kommer huvudsakligen att fylla samma syften som den befintliga ordningen med krav på anmälan om utstationering. Enligt regeringen bör det därför införas en sådan

skyldighet som bör gälla oavsett vilken utstationeringssituation som råder. Det innebär enligt regeringen att kravet bör gälla även för arbetsgivare som utstationerar förare till ett utländskt transportföretag inom en koncern eller genom uthyrning. Regeringen konstaterar att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration med andra ord bör gälla för samtliga arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i utlandet. Skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration bör enligt regeringen alltså gälla även om arbetsgivaren är ett annat företag än transportföretaget, och den föreslagna lydelsen bör därför utformas med hänsyn till detta.

Skyldighet att lämna dokumentation efter en utstationering

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet lämnas bl.a. förslag om att en arbetsgivare som ska lämna en utstationeringsdeklaration efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket ska lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata. Av propositionen framgår att Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal efterlyser en reglering av utstationeringsperiodens upphörande eller tidigarelagd dokumentationsskyldighet. Dessa har pekat på att eftersom dokumentationen kan krävas först efter periodens slut kan det gå mycket lång tid innan de kan begäras, vilket motverkar regelns syfte. Regeringen konstaterar i propositionen att direktivet om utstationering av förare saknar sådana regler om tidigarelagd dokumentationsskyldighet.

Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet gör regeringen bl.a. bedömningen att arbetstagarorganisationerna har 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). Regeringen pekar på att en medlemsstat under vissa förhållanden får tillåta att den behöriga myndigheten tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av reglerna om utstationering, i enlighet med nationell rätt och praxis. För att arbetsmarknadens parter ska kunna fylla sin roll på den svenska arbetsmarknaden är det enligt regeringen viktigt att de får tillgång till sådan information som krävs för att bedöma om villkor i kollektivavtal följs. Detta innebär att arbetstagarorganisationerna kan behöva tillgång till de uppgifter om en utstationering som har lämnats in till Arbetsmiljöverket. Mot den bakgrunden behöver det enligt regeringen göras en analys av om det finns något hinder för myndigheten att lämna ut uppgifterna. De aktuella uppgifterna omfattas inte av sekretess enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Däremot kan sekretess gälla hos en statlig

myndighet i verksamhet som avses i den paragrafen för en sådan uppgift om en enskilds ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över på grund av ett internationellt avtal (30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen). I begreppet avtal ingår exempelvis förordningar och direktiv som utfärdats av EU:s institutioner. Regeringen pekar på att för att paragrafen ska vara tillämplig krävs att avtalet eller rättsakten innehåller en klausul om att uppgiften inte får lämnas vidare i det aktuella fallet.

Straffansvar för beställare av transport

När det gäller undersökningsplikten lyfter regeringen i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet 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. Gränsdragningen mellan de förare som ska och inte ska undantas från utstationering i vissa situationer kommer enligt regeringen att vara komplicerad. Enligt regeringen bör en undersökningsplikt av det skälet inskränkas till beställningar av sådana inrikestransporter som är utförda av utlandsetablerade transportföretag där det ska anses vara fråga om utstationering. På så sätt kommer det enligt regeringen att vara 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. När det gäller ansvar bör detta enligt regeringen vara straffrättsligt och träffa den som yrkesmässigt har beställt en transport. Regeringen noterar i propositionen att bl.a. Åklagarmyndigheten förordar en sanktionsavgift i stället för ett straffrättsligt ansvar. Regeringen konstaterar att beställansvar finns i yrkestrafiklagen, taxi- trafiklagen och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och att frågan om s.k. sanktionsväxling för beställansvar på yrkestrafikområdet nyligen har utretts i utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31). Regeringen pekar på utredningens slutsats att en sanktionsväxling inte är lämplig och att utredningen framförde olika skäl till detta, bl.a. svårigheter med att verkställa sanktionsavgifter i andra länder och att beställaren inte finns med vid kontrollen vid vägkanten och därför inte kan påföras förskott. Regeringen framhåller att dessa skäl även gäller i detta sammanhang. Av de skäl som utredningen framför bör därför ett straffrättsligt ansvar gälla vid överträdelse av bestämmelserna även i detta sammanhang. Regeringen anser mot denna bakgrund 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. Regeringen konstaterar vidare att i likhet med beställansvaren på yrkestrafikområdet bör enbart den som yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning har beställt en transport omfattas av ansvaret.

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:4518 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med ett förslag om krav på ett anpassat antal parkeringsplatser. Enligt motionärerna skulle ett sådant krav vara ett effektivt sätt att kontrollera att det rör sig om verklig etablering och bidra till att motverka osund konkurrens inom transportsektorn. Motionärerna framför i yrkande 6 att regeringen bör återkomma med ett förslag om att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafikillstånden. Motionärerna anser vidare i yrkande 2 att regeringen bör återkomma med förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen även ska gälla i utlandsetablerade transportföretag. Motionärerna pekar på att det i denna paragraf finns krav på att en arbetsgivare på begäran av en svensk arbetstagarorganisation ska utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal, vilket är en förutsättning för att säkra rimliga löner och villkor enligt den svenska kollektivavtalsmodellen. Motionärerna framför i yrkande 3 att regeringen bör återkomma med ett förslag om att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av etableringsland för tjänstemottagaren. Motionärerna pekar på att det i 45 a § utstationeringslagen görs en distinktion om att den som är etablerad i utlandet ska lämna en utstationeringsdeklaration men att alla utstationeringsfall, oberoende av etableringsland, bör omfattas av regleringen för att underlätta lagefterlevnad och kontroll. Motionärerna pekar i yrkande 4 på att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att begreppet ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder. Eftersom dokumentationen kan krävas först efter periodens slut kan det enligt motionärerna gå mycket lång tid innan de kan begäras, vilket är någon som motverkar regelns syfte. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 5 att regeringen bör återkomma med förslag som förtydligar att arbetstagarorganisationerna har rätt att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Motionärerna pekar på att det är arbetstagarorganisationerna som kontrollerar de utstationerade förarnas löner och villkor. För att kunna utföra denna uppgift och därigenom värna svenska kollektivavtal, motverka osund konkurrens och förhindra att utländska förare utnyttjas måste fackförbunden enligt motionärerna ha tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som arbetsgivare lämnar till IMI.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:4573 att straffansvaret för beställaren inte bör bli mer långtgående än för företaget som utför transporten samt att möjligheterna att leva upp till beställarens ansvar och polisens möjlighet att kontrollera chauffören måste stärkas. Motionärerna framhåller att effektiviteten och rättssäkerheten gynnas av att samla sanktioner

på så få myndigheter som möjligt. De anser vidare att regeringen bör återkomma med ett förslag som bättre överensstämmer med allmän rättsuppfattning när det gäller påföljderna vid en otillåtet utförd transport.

Pågående arbete

Regeringen gav den 17 mars 2022 Transportstyrelsen i uppdrag 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. I analysen ska det ingå en kartläggning av svenska transportföretags verksamhet i relation till det krav på etablering som anges i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Transportstyrelsen ska även göra en internationell utblick om vilka krav på etablering som har införts i andra av EU:s medlemsstater. Utgångspunkten i analysen ska vara att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av brevlådeföretag. I analysen ska Transportstyrelsen också beakta och redovisa reglernas påverkan på företagets tillväxt, konkurrenskraft samt innovations- och omställningsförmåga. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 december 2022.

Regeringen beslutade den 16 december 2021 om att ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska innehålla adress till företagets driftscentrum. Ändringen i 2 kap. 4 § yrkestrafikförordningen började gälla den 21 februari 2022.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det har väckts tre följdmotioner med anledning av regeringens proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet. När det gäller de motionsförslag som lämnats med anledning av regeringens förslag till lagändringar i fråga om anpassningar av reglerna om tillstånd, särskilda bestämmelser om skyldighet vid utstationering av förare, skyldighet att lämna en utstationeringsdeklaration, skyldighet att lämna dokumentation efter en utstationering, arbetsmarknadens parters tillgång till uppgifter och straffansvar för beställare av transport anser utskottet att regeringens förslag är väl avvägda. Utskottet påminner även om att regeringen beslutat om att fr.o.m. den 21 februari 2022 införa ändringar i yrkestrafikförordningen om adress till företagets driftscentrum. Utskottet ser också positivt på regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att till den 1 december 2022 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. Utskottet finner mot denna bakgrund

inte skäl att för närvarande ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2021/22:4518 (V) yrkandena 1–6 och 2021/22:4573 (KD).

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 3 (M), 4 (SD), 5 (C), 6 (V), 7 (KD) och 8 (L).

Motionerna

Maria Stockhaus m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 20 att införandet av krav på gps (Global Positioning System) vid in och utfart från Sverige tidigareläggs. Enligt motionärerna ska myndigheterna med smarta färdskrivare snabbt och smidigt kunna följa upp kör- och vilotider, gränspassager och cabotageperioder.

Tobias Andersson m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2021/22:2391 yrkande 12 på behovet av förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Motionärerna anser att utländska lastbilar ska registreras vid ankomst till Sveriges gränser för att polisen ska få en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna.

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 3 en straffskärpning i fråga om 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 5 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 61 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 63 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 65 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 66 på behovet av att 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 67 att tillämpningen av kör- och vilotider bör utredas. Enligt motionärerna är en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider av yttersta vikt och måste ske skyndsamt anpassat till det nyligen antagna mobilitetspaketet. Motionärerna förespråkar vidare i yrkande 68 att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga. Motionärerna anser att de portabla vågarna främst ska användas på det mindre vägnätet men att det även bör finnas tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar. I yrkande 69 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 71 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 anser slutligen i yrkande 102 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.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller vidare i kommittémotion 2021/22:4507 behovet av en utbyggd kontrollverksamhet av den yrkesmässiga trafiken och vikten av effektiva sanktionsavgifter. Motionärerna uttalar att de ser positivt på innehållet och den inriktning som uttalas i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166) när det gäller att skärpa både åtgärder och straff för dem som bedriver yrkesmässiga transporter i strid mot gällande lagstiftning. Motionärerna betonar samtidigt att det inte räcker med en skärpning av lagstiftningen om regeringen inte ser till att möta upp med en väl fungerande kontrollverksamhet.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 49 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska

förekomsten av olagliga cabotagetransporter. Motionärerna anser att en åtgärd kan vara att införa krav på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket. Motionärerna anför vidare i yrkande 50 att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Enligt motionärerna är det med dagens digitala hjälpmedel ganska enkelt för oseriösa aktörer att skaffa sig information om kontroller som genomförs och det behövs därför en mer grundläggande analys för att öka precisionen. Motionärerna pekar i yrkande 51 på behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna vill se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottsligheten som sker inom transportsektorn.

Jessica Thunander m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:920 yrkande 16 att regeringen bör återkomma med förslag för att införa den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad. Motionärerna menar att modellen bl.a. innefattar ökade resurser för bättre och mer systematiska kontroller, skärpt tolkning av EU-bestämmelserna om busscabotage och högre böter för brott mot reglerna om kör- och vilotider.

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:3214 yrkande 2 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regulverket för kombinerade transporter. Motionärerna pekar på att kombidirektivets syfte att främja godstransporter på järnväg eller vatten i stället för på väg var lovvärt men att detta inte uppfyllts och att det därmed inte har kunnat påvisas någon tydlig miljöeffekt.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 48 att regeringen behöver återkomma med förslag som ökar säkerheten och stärker kontrollen för tung trafik. Motionärerna pekar bl.a. på att Transportstyrelsens sanktionsmöjligheter behöver stärkas och trafikpolisens kontroller av yrkestrafiken prioriteras. Motionärerna framhåller i yrkande 50 behovet av att intensifiera övervakningen av lastbilstrafiken. Enligt motionärerna behöver trafikpolisen förstärkas och sanktionerna måste träffa rätt aktör, vilket är den som har kontroll över verksamheten. Motionärerna pekar vidare i yrkande 51 på behovet av konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Motionärerna pekar på att svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen, vilket skapar en snedvriden konkurrenssituation.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 61 vikten av att resultatet från Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg skyndsamt tillvaratas och av att verka för att myndigheterna samverkar i större omfattning. Motionärerna pekar på att utredningen presenterade flera förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.

Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) pekar i motion 2021/22:938 på behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län. Enligt motionärerna behöver ett rejält omtag ske där skapandet av fler kontrollplatser i förlängningen måste prioriteras och planeras.

Carl-Oskar Bohlin (M) efterfrågar i motion 2021/22:1747 skärpta påföljder och bättre kontroller av aktörer som systematiskt bryter mot regler för godstransport. Motionären pekar på att fusket med systematisk överlast av lätta lastbilar innebär en kraftig snedvridning av konkurrensen.

Bakgrund

Mobilitetspaketet

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering av olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen benämnde dessa det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet.

Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman. Denna del innehöll bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafikillstånds- och godsförordningar. Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn.

Den 15 juli 2020 antogs inom EU ett antal rättsakter inom vägtransportområdet, det s.k. mobilitetspaketet, 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 vägarbetsid. Genomförandet av mobilitetspaketet innebär en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik.

Med anledning av mobilitetspaketet införs under 2022 flera nya bestämmelser gemensamt inom EU, se närmare om detta i föregående avsnitt.

Den nationella godstransportstrategin

Regeringen presenterade i juni 2018 Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, som tagits fram i dialog med berörda aktörer inom godstransportområdet. I strategin identifieras ett antal områden där det behövs åtgärder för att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. Med den nationella godstransportstrategin vill regeringen tydliggöra och möjliggöra samling kring inriktningen på utvecklingen av godstransportsystemet. Den nationella godstransportstrategin utgör en plattform för det fortsatta arbetet och innehåller beskrivningar av nuläget och utmaningar samt prioriterade insatsområden. I strategin framhålls att för att arbetet ska lyckas krävs att alla berörda tar ansvar och bidrar genom sina respektive verksamheter, liksom genom fortsatt dialog,

kunskapsutbyte och samverkan. Regeringen framhåller vidare i strategin att de företag som verkar inom transportsektorn, och hur de bedriver sin verksamhet, är helt avgörande för att åstadkomma både konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. Regeringen pekar vidare på vikten 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 är enligt regeringen viktigt inom alla trafikslag, men arbetet med dessa frågor behöver stärkas särskilt när det gäller godstransporter på väg. Enligt regeringen kan kontrollerna på vägtransportområdet förbättras och effektiviseras, men även beställarna måste ta sitt ansvar och köpa transporter av företag som följer gällande regelverk. Regeringen bedömer att åtgärder för sund konkurrens och sjysta villkor för vägtransporter också stärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

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 flera ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget var att regeringen anser att det finns skäl 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. Regeringen anger i direktiven att utredaren ska 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 yrkestrafiken beslutas av regeringen. Detta kan enligt utredaren antingen genomföras genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regeringsuppdrag.

Utredaren föreslår 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 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.

Utredaren framhåller att en viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller av yrkestrafiken är 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 kontroller 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 bedömer vidare att en fullständig översyn av förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet är en förutsättning för en effektivare kontrollverksamhet, i synnerhet när det gäller den personliga tidboken.

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 och taxitrafikförordningen (2012:238) ändras så att överträdelser 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 lämnas förslag om detta i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet, se föregående avsnitt.

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

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 har bl.a. även ingått 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 har även ingått 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 i syfte att förbättra möjligheterna till kontroll av regelverket kring cabotagetransporter. Utredningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för genomförandet av företagskontroller och vägkontroller

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.

När det gäller kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsregler finns det i dag en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som

genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller.

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 s.k. klampning.

Den tillsyn som Transportstyrelsen genomför är avgiftsfinansierad och urval sker 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. Transportstyrelsen har med anledning av EU-direktivet ändrat sina föreskrifter för flygande inspektioner. Enligt uppgift från Polismyndigheten har det genomförts utbildningsinsatser inom myndigheten som innebär att samtliga bilinspektörer och poliser med förordnande för flygande inspektion ska uppfylla EU-kraven.

Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. Bilinspektörer 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 regleringsbrevet för 2017 angavs att Polismyndigheten 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 anges 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 när det gäller trafiksäkerhetsarbetet samt hur myndighetens arbete har bidragit till att skapa förutsättningar för en konkurrensneutral yrkestrafik med rättvisa villkor för förare och företag.

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 kring effekter av den verksamhet Polismyndigheten har bedrivit.

I regleringsbrevet till Polismyndigheten för 2017 angavs att myndigheten ska 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.

Inrikesminister Mikael Damberg anförde i en interpellationsdebatt den 3 november 2020 (ip. 2020/21:75) att regeringen genomför en historisk satsning på Polismyndigheten och pekade på att man vid utgången av juni hade nått halvvägs till målet om 10 000 fler polisanställda. Inrikesministern uppmärksammade även att ytterligare ca 3 000 polisstudenter är på väg ut i verksamheten de närmaste åren. Ministern framhöll också att det aldrig har funnits fler polisanställda, samtidigt som han hänvisade till att fördelningen av resurserna inom myndigheten är en fråga för Polismyndigheten att besluta om. Ministern pekade även på att Polismyndigheten under perioden januari–oktober 2020 hade ökat antalet kontroller när det gällde bl.a. kör- och vilotider, farligt gods och flygande inspektioner jämfört med 2019. Ministern framhöll vidare att regeringen är fast besluten om att ta krafttag för ordning och reda på vägarna och för att förbättra regelefterlevnaden. Yrkestrafiken ska enligt ministern präglas av sund konkurrens, sjysta villkor och god arbetsmiljö för förarna på vägarna och det ska vara möjligt för polisen att genom vägkontroller komma åt kriminell verksamhet runt om i Sverige.

Myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärdering

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

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 gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. 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 överträdelse som anges i nämnda förordnings artikel 6, dvs. bl.a. överträdelse av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens tekniska beskaffenhet 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 som för tillsyn av yrkestrafiktillstånd. Informationen till systemen kommer från flera håll. Det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte är benämnt European Registers of Road Transport Undertakings (ERRU), och via detta får Transportstyrelsen information om överträdelse 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 överträdelse som begåtts i Sverige av företag som är utlandsetablerade till det land där gemenskapstillståndet utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas. För överträdelse som begåtts i Sverige får Transportstyrelsen information om underrättelse via Polismyndighetens belastningsregister. Vidare kommer information till riskvärderingssystemet för kör- och vilotider bl.a. från de företagskontroller som Transportstyrelsen själv utför. I urvalet för tillstånd finns även flera andra parametrar att ta hänsyn till som t.ex. 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 bör 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 genomförandeförordning (EU) 2016/480. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelse 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 kostnadseffektiv. 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.

Den överenskommelse som slöts i december 2019 om det första mobilitetspaketet innefattar även moderniserade regler för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 anges att en verkkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är en 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. Det bör klargöras hur företag som bedriver yrkesmässig trafik kan styrka överensstämmelse med reglerna för cabotagetransporter. Vägkontroller bör utgå från transporthandlingar och, om sådana är tillgängliga, färdskrivardata. För att förenkla framläggandet av relevanta bevis och de behöriga myndigheternas behandling av bevisen bör användningen och överföringen av elektronisk transportinformation erkännas som metod för att styrka överensstämmelse. Det format som används för detta ändamål bör säkerställa tillförlitligheten och äktheten. Med tanke på den ökande användningen av effektivt elektroniskt informationsutbyte inom transport och logistik är det viktigt att säkerställa samstämmighet i regelverken och fastställa bestämmelser om förenkling av administrativa förfaranden.

När det gäller informationsutbyte av körkortsuppgifter är det i enlighet med körkortsdirektivet möjligt att använda den gemensamma nätverksbaserade databasen Resper för kontrolländamål. Regeringen beslutade den 15 oktober 2021 om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

Trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon

Kraven på kontrollplatserna regleras i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars 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, 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.

Polismyndigheten ska i enlighet med sitt regleringsbrev vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. I årsredovisningen för 2019 åiterrapporterade 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 de tillsammans med Trafikverket har tagit fram en överenskommelse under det gångna året som beskriver en övergripande process för hur det löpande samarbetet är tänkt att fungera när det gäller åtgärder för kontrollplatser.

Som framgår av tidigare avsnitt föreslås i utredningen Effektivare 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 är i funktion. Trafikverket förvaltar en eller flera fordonsvågar i ett femtontal län.

Med dagens teknik finns det även möjligheter att kontrollera trafiken för t.ex. förekomst av för tungt lastade fordon genom automatisk fordonsvägning (weigh-in-motion, WIM). Redan 2010 installerades det första WIM-systemet,

och detta gjordes på den högtrafikerade vägsträckan på E4/E20 vid Hallunda söder om Stockholm. WIM-systemet finns nu 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 hastighet och fordonets 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. I Rikspolisstyrelsens författningssamling finns föreskrifter och allmänna råd om vägning av fordon med portabla fordonsvågar (RPSFS 2011:5, FAP 335-1). I föreskrifterna anges att det bara är den som har nödvändig kompetens och är väl förtrogen med vågarna och de förhållanden som kan påverka vägningsresultatet som får väga fordon med portabla fordonsvågar. Enligt uppgift från Polismyndigheten finns det för närvarande ca 345 portabla fordonsvågar som används inom myndigheten, och det pågår en översyn av såväl antalet vågar som metoder vid vägning med portabla vågar. Polismyndigheten uppger även att deras vågar börjar närma sig den tekniska maxåldern och att det även börjar bli svårt att få tag i reservdelar. Därför är en ny upphandling på gång, men myndigheten ska dessförinnan bestämma bl.a. vilken metod som ska användas. 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. Bilinspektörer har bl.a. 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. 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.

Resultatet av den senaste tillståndsmätning som Transportstyrelsen har genomfört av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg presenterades i en rapport i september 2019 (TSG 2017-3925). I rapporten pekar Transportstyrelsen på att lastsäkring är ett fokusområde som har identifierats i tidigare tillståndsmätningar och att bristande lastsäkring kan orsaka faror och bidra till större skador vid olyckor. Transportstyrelsen konstaterade i den senaste tillståndsmätningen att resultaten i fråga om lastsäkring har förbättrats över åren och att den positiva trenden håller i sig. Vid 2019 års mätning var 89 procent av de kontrollerade ekipagen utan anmärkning, vilket kan jämföras med 85 procent 2015 och 82 procent 2012.

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 på ett mer exakt sätt 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. 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/lossning ska registreras i färdskrivaren. Den nya versionen kommer att bli ett krav vid internationell transport, och de tidigare versionerna kommer att fasas ut stegvis enligt följande:

- Senast den 21 augusti 2023 ska smart färdskrivare version 2 börja installeras i alla nyregistrerade fordon.
- Senast den 31 december 2024 ska fordon som används internationellt och som har haft en analog eller digital färdskrivare vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.
- Senast den 21 augusti 2025 ska fordon som används internationellt och som har haft den första versionen av smart färdskrivare vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.

Gällande rätt

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 ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga gods-transporter på väg och som har ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i tredjeland, har ett förartillstånd ha 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 karensperiod 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.

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

- inte visat att kostnaden för inkvartering utanför fordonet har betalats av transportföretaget eller
- 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.

Regeringen fattade i oktober 2021 beslut om en ändring i förordningen 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 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. Regeringen beslutade den 16 december 2021 om en ändring i förordningen (1998:786) 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 kombi-transporter.

Regeringen beslutade den 15 oktober 2021 om en ändring i vägtrafik-dataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

Svar på skriftlig fråga om resurser för vägkontroller

Den dåvarande inrikesministern besvarade den 3 november 2021 en skriftlig fråga om behovet av ökade resurser vid vägkontroller (fr. 2021/22:282). I

svaret pekade inrikesministern bl.a. på att regeringen har låtit en utredare kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet och ta fram förslag om detta. Vidare pekade inrikesministern på att regeringen i oktober 2021 beslutat om att höja sanktionsavgiften från 40 000 kronor till 60 000 kronor vid otillåtna cabotagetransporter i syfte att öka regelefterlevnaden. Inrikesministern pekade även på preciseringsarna av vad som menas med en cabotagetransport enligt EU:s godsförordning samt att beställaransvaret justeras för att göra det tydligt att en otillåten transport inte behöver vara avslutad för att beställaren ska kunna hållas ansvarig.

Vidare pekade inrikesministern på att Polismyndigheten nyligen redovisat sitt uppdrag från 2020 att utveckla sitt trafikarbete, inklusive kontroller av yrkestrafiken, och att det är positivt att myndighetens kontroller av yrkestrafiken väsentligt har ökat de senaste åren. Inrikesministern framhöll även att det är viktigt att antalet kontroller av yrkestrafiken fortsätter att öka och att det är välkommet att Polismyndigheten redovisat att resurserna för kontroll av yrkestrafiken kommer att utökas under de kommande åren.

Pågående arbete

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 Infrastrukturdepartementet 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.

Regeringen gav den 17 mars 2022 Transportstyrelsen ett ytterligare uppdrag (dnr I2022/00694). I detta uppdrag ingår 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. Transportstyrelsen ska även göra en internationell utblick om vilka krav på etablering som har införts i andra EU-medlemsstater. Utgångspunkt i analysen ska vara att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av brevlådeföretag. I analysen ska Transportstyrelsen också beakta och redovisa reglernas påverkan på företagens tillväxt, konkurrenskraft samt innovations- och omställningsförmåga. Transportstyrelsen ska vid uppdragets genomförande ge arbetsmarknadens parter,

branschorganisationer och berörda myndigheter möjlighet att lämna synpunkter. Uppdraget ska redovisas till Infrastrukturdepartementet senast den 1 december 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

I februari 2011 beslutade trafikutskottet att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg mot bakgrund av att bl.a. tidigare undersökningar visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Uppföljningen visade bl.a. på ett antal olika problem när det gäller tillsyn och kontroll av branschen (2011/12:RFR8).

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör kontroller och tillsyn av åkerinäringen samt böter och sanktioner vid överträdelser och då även riktat flera tillkännagivanden till regeringen om bl.a. åtgärder för att ta itu med förekommande problem inom området eftersom dessa motverkar konkurrens på lika villkor.

Utskottet behandlade senast motioner om reglering och kontroll av åkerinäringen i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. det arbete som utförs på EU-nivå och den aktiva och tydliga hållning som Sverige har intagit för att främja konkurrens på lika villkor. Riksdagen biföll utskottets förslag.

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 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 vill här understryka vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas. 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 nu 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. Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroller fortsätter att utvecklas och påminner därför om att regeringen nyligen låtit en särskild utredare genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs samt lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utredarens analyser och förslag med anledning av detta arbete presenterades i en rapport (SOU

2021:31) våren 2021. Utskottet ser positivt på att regeringen med anledning av denna rapport redan nu börjat genomföra ändringar i regelverken för bl.a. sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet. Utskottet noterar även att utredningen lämnat förslag om att bestämmelser om en särskild trafikpolisverksamhet ska föras in i polislagen och i Polismyndighetens instruktion samt att Polismyndighetens ansvar och roll som kontrollmyndighet för yrkestrafiken ska förtydligas. Utskottet kommer att fortsätta följa denna fråga med stort intresse. Utskottet finner mot bakgrund av de nyligen genomförda översynerna och de åtgärder som vidtagits och pågår ingen anledning att för närvarande ta några initiativ i dessa frågor och avstyrker därmed motionerna 2021/22:920 (V) yrkande 16, 2021/22:938 (S), 2021/22:1747 (M), 2021/22:2391 (SD) yrkande 12, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71 och 102, 2021/22:3214 (V) yrkande 2, 2021/22:3394 (L) yrkande 61, 2021/22:3679 (C) yrkandena 49–51, 2021/22:3757 (M) yrkande 20, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 48, 50 och 51 samt 2021/22:4507 (SD).

Yrkeskompetensbevis och yrkestrafiktillstånd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör behörigheter och krav kopplade till yrkeskompetensbevis samt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Utskottet hänvisar bl.a. till EU-gemensamma regler i yrkesförorddirektivet och körkortsdirektivet samt till att systemet med ackreditering kan användas för att säkerställa kvaliteten på de arbeten som utförs vid reparationer av fordon som används i yrkesmässig trafik.

Jämför reservation 9 (SD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 92 att möjligheten att föra in fler behörigheter på samma kort bör ses över. Motionärerna pekar på att en yrkesförare i regel kan ha en ansenlig mängd kort som ska medföras under färd och som ska kunna visas upp vid en eventuell kontroll. Motionärerna vill vidare i yrkande 95 förenkla övergången mellan gammalt och nytt yrkeskompetensbevis (YKB). Motionärerna anser att övergången skulle underlättas om det vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg giltigt i fem år där den nya giltighetsperioden startar vid utgångsdatumet för föregående intyg.

Sofia Westergren och Alexandra Anstrell (båda M) anser i motion 2021/22:842 att fortbildning för YKB bör kunna ske fullt ut på distans. Motionärerna anser att om YKB ska finnas kvar behöver regelverket ses över och en effektivare form verkställas med möjlighet till full fortbildning.

Lars Beckman (M) framför i motion 2021/22:3588 att det bör utredas om det krävs ett YKB för reparationer av fordon som används i yrkesmässig trafik. Enligt motionären vore det rimligt att den som utför en reparation på ett fordon som används i yrkesmässig trafik också kan uppvisa ett kompetensbevis eller certifikat på sina kunskaper.

Thomas Morell m.fl. (SD) pekar i motion 2021/22:360 på behovet av ett förtydligande av yrkestrafiklagen när det gäller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Motionärerna påminner om pandemin och att företag tvingats ställa av fordon i väntan på att marknaden återhämtar sig. De företag som enbart har ett fordon har dock fått en tidsfrist på sex månader från Transportstyrelsen och därefter har yrkestrafiktillståndet återkallats trots att orsaken till avställningen är välkänd. Motionärerna menar att Transportstyrelsen tolkar förordning (EG) nr 1071/2009 alltför hårt och att det därför bör förtydligas hur artiklarna 3 och 13 ska hanteras i svensk lagstiftning.

Bakgrund

Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG finns regler om krav för att bedriva yrkesmässig trafik och om förfarandet för tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd. För att bedriva yrkesmässig trafik med godstransporter på väg eller bedriva persontransporter på väg med buss krävs ett yrkestrafiktillstånd. Vid ansökan om yrkestrafiktillstånd prövar Transportstyrelsen om vissa krav är uppfyllda. De krav som ingår i prövningen och ska vara uppfyllda för att beviljas tillstånd rör fast etablering, krav på yrkeskunnande, gott anseende och ekonomiska resurser. Transportstyrelsen kan återkalla yrkestrafiktillståndet av olika skäl, bl.a. om förutsättningarna för detta har ändrats.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/267 av den 16 februari 2021 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av den fortsatta covid-19-krisen avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd, uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna utbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden samt förlängning av vissa perioder som avses i förordning (EU) 2020/698 (Omnibus II) innebar en förlängning av de tidsfrister som föreskrivs i förordning (EG) nr 1071/2009 där tillsynsmyndigheterna i enlighet med förordningens artikel 6 gavs möjlighet att ge en frist på upp till ett år om kravet på etablering inte var uppfyllt på grund av att företaget inte förfogade över fordon.

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 C 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 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.

Möjlighet till distansutbildning för YKB

EU:s s.k. yrkesförardirektiv innehåller regler om bl.a. grundutbildning och fortbildning, och vissa möjligheter till distansutbildning. Genom ett ändringsdirektiv infördes vissa möjligheter till distansutbildning under fortbildningen.

Fortbildningen ska vara lärarledd och innehålla både teoretiska och praktiska moment och får bedrivas med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg eller avancerade simulatorer. Sådana verktyg får innefatta lärande på distans. Fortbildningen får enligt gällande regler bestå av högst tolv timmars lärande på distans.

Riksdagen beslutade i januari 2021 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör vidta åtgärder som innebär att möjligheterna till distansutbildning utökas (prop. 2020/21:80, bet. 2020/21:TU5, rskr. 2020/21:161). Regeringen presenterade därefter i maj 2021 propositionen 2020/21:195 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis. I propositionen hänvisade regeringen till två genomförda förordningsändringar som innebär att det införts tillfälligt utökade möjligheter till distansutbildning vid fortbildning. Regeringen redovisade att den därmed anser att tillkännagivandet är tillgodosett och slutbehandlat.

Körkortets utformning och innehåll

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. 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). Ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att minska förekomsten av förfalskade körkort. Bestämmelserna för körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av 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.

Krav för reparationer av fordon som används i yrkesmässig trafik

Ackreditering är ett sätt att visa kvalitet och kompetens. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) är en svensk myndighet och är ett nationellt ackrediteringsorgan för Sverige. Ackreditering är en kompetensprövning som görs enligt europeiska och internationella standarder. Företag som kontrollerar och bedömer andras varor och tjänster måste granskas och godkännas för att kunna utföra sina åtaganden. En organisation kan söka ackreditering frivilligt för att visa sin kompetens att utföra ett uppdrag med god kvalitet. Ackreditering kan vara nödvändigt för att komma i fråga för ett uppdrag medan viss ackreditering är obligatorisk, vilket innebär att en del kontroll- och besiktningsorgan måste vara ackrediterade för att få bedriva sin verksamhet. På fordonssidan måste t.ex. företag som utför bilbesiktning eller kontroll av färdskrivare eller hastighetsregulatorer vara ackrediterade. Ackreditering sätter en nivå för kvaliteten i verksamheten genom att ställa krav på kvalitetssystem, kompetens och dokumentation. En ackrediterad verksamhet granskas regelbundet. Swedac för register över samtliga ackrediterade verksamheter.

Svar på interpellation om Transportstyrelsens hantering av trafik-tillstånd för yrkesmässig trafik

I en interpellationsdebatt den 17 november 2020 (ip. 2020/21:71) påminde infrastrukturminister Tomas Eneroth om att det enligt EU-regler krävs att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska förfoga över ett eller flera fordon och att dessa används kontinuerligt. Transportstyrelsen medger normalt en tidsfrist på sex månader för företagen att anmäla fordon för användning i yrkesmässig trafik, vilket är den maximala tid som kan medges enligt EU-rätten. Infrastrukturministern framhöll att Transportstyrelsen i sin branschdialog understryker vikten av att höra av sig till myndigheten i de fall företaget får en underrättelse om att trafik-tillstånd kan komma att återkallas. När företagen meddelar Transportstyrelsen kan företagen ges anstånd med sin anmälan och på så vis förhindra att tillstånd återkallas. Vidare betonade infrastrukturministern att Transportstyrelsen även har gett företagen förlängd tid att lämna in olika handlingar och underlag, både vid tillståndsansökan och vid tillsyn, för att underlätta för seriösa företag som på olika sätt drabbats av pandemin. Infrastrukturministern framhöll även att han kommer att fortsätta att verka för att myndigheternas ärendehantering ska vara effektiv och rättssäker.

Tidigare riksdagsbehandling

Yrkeskompetensbevis

Riksdagen beslutade i maj 2020 på förslag från regeringen om en ändring i lagen om yrkesförarkompetens med anledning av effekterna av covid-19-

pandemin (prop. 2019/20:165, bet. 2019/20:TU18, rskr. 2019/20:281). Genom ändringen infördes ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för YKB och om vissa undantag från lagen. Lagändringen trädde i kraft den 1 juni 2020 och upphörde att gälla den 1 december 2020.

Riksdagen beslutade i januari 2021 på förslag från regeringen om ytterligare en ändring i lagen om yrkesförarkompetens med anledning av effekterna av covid-19-pandemin (prop. 2020/21:80, bet. 2020/21:TU5, rskr. 2020/21:161). Genom ändringen infördes ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om ytterligare förlängd giltighetstid för YKB och om vissa undantag från lagen. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2021 och upphörde att gälla den 1 augusti 2021.

Riksdagen beslutade därefter i juni 2021 om en ytterligare ändring i lagen om yrkesförarkompetens med anledning av effekterna av covid-19-pandemin (prop. 2020/21:195, bet. 2020/21:TU18, rskr. 2020/21:381). Genom ändringen förlängdes bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för YKB. Lagändringarna infördes genom att en lag om upphävande av ett tillfälligt bemyndigande utgick och ersattes med en ny lag om upphävande men med ett senare ikraftträdande, den 1 januari 2022.

Utskottet har även behandlat motionsyrkanden om behörigheter och YKB för yrkesförare i betänkande 2020/21:TU2 Yrkestrafik och taxi. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att bestämmelserna om utbildning för YKB är reglerade i yrkesförardirektivet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Körkortets utformning och innehåll

Utskottet behandlade våren 2021 ett motionsförslag om fler behörigheter på samma kort (bet. 2020/21:TU6). Utskottet pekade då på att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet och att det tredje körkortsdirektivet antagits i december 2006 efter flera års förhandlingar. Utskottet pekade även på 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 konstaterade sammanfattningsvis att det till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner 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 fortbildning på distans vill utskottet påminna om att det redan finns vissa möjligheter till detta vid fortbildning i enlighet med EU:s s.k. yrkesförardirektiv. I fråga om förtydligande av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik välkomnar utskottet infrastrukturministerns interpellationssvar om att företag om de meddelar Transportstyrelsen kan få anstånd med sin anmälan och på så vis förhindra att tillstånd återkallas. När det gäller ett körkorts utformning och innehåll har utskottet samma uppfattning som det framförde våren 2021 med anledning av ett motionsförslag om fler behörigheter på samma kort. När det gäller krav på YKB för reparationer av fordon som används i yrkesmässig trafik vill utskottet peka på systemet med ackreditering och att detta kan användas för att säkerställa kvaliteten på de arbeten som utförs. Utskottet noterar även att den verksamhet som Swedac ackrediterar är föremål för regelbunden granskning. Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor och avstyrker motionerna 2021/22:360 (SD), 2021/22:842 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 92 och 95 samt 2021/22:3588 (M).

Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen har till uppgift att kontrollera att regelverket för kör- och vilotider följs och att de kontinuerligt arbetar med att utveckla sin tillämpning av gällande regler. Utskottet framhåller samtidigt vikten av ett väl fungerande regelverk för kör- och vilotider och menar att detta utgör en viktig del i att kunna säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn.

Jämför reservation 10 (M, KD) och 11 (SD).

Motionerna

Maria Stockhaus m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 14 konkurrensneutrala villkor kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider. Motionärerna pekar på att transporttjänster som i dag utförs av svenska åkerier riskerar att i stället utföras av utländska motsvarigheter med lägre krav på vilotider och rast. Motionärerna anser vidare i yrkande 15 att det bör tillsättas en utredning för att svenska åkare inte ska åläggas krav som

missgynnar dessa gentemot konkurrenter inom EU. Motionärerna pekar på att Sverige riskerar att förlora jobb om svenska åkerier har sämre villkor än sina konkurrenter.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 53 behovet av att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag. Motionärerna pekar på att regelverken inom transportbranschen är rigorösa i syfte att förhindra fusk och att de kan ha blivit för svårhanterliga för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet.

Mattias Karlsson i Luleå (M) framför i motion 2021/22:2879 att möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare bör utredas. Motionären pekar på att kör- och vilotidsregelverket är ett av de mest kostsamma regelverken att administrera för bussföretagen.

Lars Beckman (M) påpekar i motion 2021/22:3608 att möjligheten att skapa mer flexibilitet i fråga om kör- och vilotider bör ses över. Motionären anser att de automatiserade bedömningar som Transportstyrelsen gör av kör- och vilotider har vuxit till ett stort problem i branschen.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i motion 2021/22:361 att personbil klass 2 (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 motionärerna en övertolkning av regelverket som skapar onödiga kostnader för de som använder fordonet som just ett fritidsfordon.

Bakgrund

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 vägarbetstidslagen 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.

Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

I artikel 12 i EU:s kör- och vilotidsförordning föreskrivs att om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från artiklarna 6–9 i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardigramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast när föraren når fram till en lämplig plats att stanna på. Genom mobilitetspaketet har undantagsmöjligheten i artikel 12 utökats. Detta innebär att om det är förenligt med trafiksäkerheten får föraren, under exceptionella omständigheter, också avvika från daglig körtid, körtid under en vecka och att dygnsvilan ska vara godkänd inom 24 timmar från arbetsdagens början, om det krävs för att föraren ska kunna återvända till arbetsgivares arbetsställe eller sitt hem för att inleda en veckovila. I det här fallet får föraren avvika med som mest en timme sammanlagd körtid för att återvända i syfte att ta en reducerad eller normal veckovila. Föraren får också avvika med upp till två timmar i syfte att ta en normal veckovila, men om avbrottet överstiger en timme måste föraren ta en extra rast om 30 minuter innan han eller hon avviker från ordinarie regler. Om föraren anser att det är nödvändigt att avvika från reglerna ska föraren ange skälen för avvikelserna så snart föraren når fram till en lämplig plats att stanna på. Föraren ska ange skälen på diagrambladet, om han eller hon framför ett fordon med analog färdskrivare, eller på en utskrift från den digitala färdskrivaren. Avvikelsen från den tillåtna körtiden får inte vara allmänt förekommande utan måste bero på exceptionella förhållanden som inte är kända på förhand. Avvikelsen får heller inte leda till för kort rast eller vila. Den utökade undantagsmöjligheten motiveras med att förare emellanåt ställs inför oförutsebara omständigheter som gör det omöjligt att nå önskad destination för att ta veckovila utan att bryta mot unionens regler. Det är därför önskvärt att underlätta för förarna att hantera sådana omständigheter och göra det möjligt för dem att nå den destination där de önskar ta sin veckovila. De exceptionella omständigheter som avses är sådana som uppstår plötsligt, är oundvikliga och inte kan förutses, där det oväntat och under en kort tidsperiod blir omöjligt att fullt ut tillämpa bestämmelserna i denna förordning. Därför går det inte att systematiskt hänvisa till sådana omständigheter för att undvika efterlevnad av denna förordning. För att säkerställa god efterlevnadskontroll bör föraren dokumentera de exceptionella omständigheter som leder till att reglerna inte följs. Dessutom bör man genom skyddsåtgärder se till att körtiden inte blir för lång.

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 väg- arbetstidslagen. I Sverige finns det ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Kör- och vilotidsregler för bussresor

EU:s regelverk för kör- och vilotider gäller för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt. Huvudsyftet med kör- och vilotidsregler för busstransporter är liksom för tunga godstransporter att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation och bidra till ökad trafiksäkerhet. För att säkerställa att reglerna följs för dessa transporter används färdskrivare. Företagen har en skyldighet att planera transporter så att reglerna kan följas.

När det gäller företagens kopiering och lagring av uppgifter samt förvaring av diagramblad regleras detta i 6 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Med hänvisningar till gällande EU-förordningar finns i 6 kap. 1 § bestämmelser om hur ett företag ska förvara diagramblad och på begäran visa upp dem för en behörig kontrolltjänsteman samt hur ett företag ska kopiera och bevara uppgifter från fordonsenheter och förarkort samt på begäran göra uppgifterna tillgängliga för en kontrolltjänsteman. I 6 kap. 2 § föreskrivs vidare att kopiering av uppgifter enligt 1 § andra stycket ska ske för uppgifter från fordonsenheter inom 90 dagar och för uppgifter från förarkort inom 28 dagar från dagen för registreringen av uppgiften. Här anges även att de uppgifter som har kopierats ska bevaras i oförändrat och sökbart skick i minst ett år från dagen för registreringen av uppgiften och på begäran göras tillgängliga för en behörig kontrolltjänsteman.

Transportstyrelsens översyn av möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag följt upp genomförda reformer och utrett vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. I uppdraget ingick att undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett liknande system som det som används i Danmark. I Danmark tolkar man nämligen kör- och vilotiderna mer generöst. Transportstyrelsen presenterade i

mars 2016 en delrapport med anledning av översynen där det konstaterades att generella toleranser när det gäller kör- och vilotider inte är förenligt med EU-bestämmelserna och att det inte heller är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. Transportstyrelsen påpekade vidare att ett införande av toleranser dessutom skulle försvåra harmoniseringen av regel tillämpningen i Europa (delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT).

Pågående arbete

Under 2021 infördes utökade kontrollmöjligheter inom transportföretagsansvar utifrån mobilitetspaketet. Vid överträdelse mot kör- och vilotider samt färdskrivare ska utländska transportföretag omedelbart betala en sanktionsavgift vid vägkontroll. Sedan införandet har det kommit in 92 ärenden till Transportstyrelsen för prövning av polisens beslut om sanktionsavgift och för vidare utredning. Av dessa har myndigheten fattat slutligt beslut om sanktionsavgift i 42 ärenden, medan övriga ärenden är under utredning. Mest frekvent förekommande överträdelser är följande:

- Föraren har dåliga eller inga förutsättningar för veckovila (t.ex. har veckovilan tillbringats i ett fordon eller i en annan inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar).
- Det har inte visats att transportföretaget har betalat kostnaden för inkvartering utanför fordonet.
- Transportföretaget har inte organiserat förarens arbete så att han eller hon kan återvända till arbetsstället eller bostaden.
- Färdskrivaren har varit obesiktigad.

Regeringen beslutade den 22 april 2021 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 (effektivare verkställighet). De nya sanktionsavgifterna innefattar bl.a. en sanktionsavgift om 20 000 kronor om

- den normala veckovilan 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.

Enligt en bestämmelse i mobilitetspaketet (förordning 2020/1054) ska EU-kommissionen utvärdera kör- och vilotidsreglerna för buss. I artikel 8.10 i förordning (EG) nr 561/2006 föreskrivs att kommissionen senast den 21

augusti 2022 ska utvärdera och till parlamentet och rådet rapportera om mer lämpliga regler kan antas för förare som utför persontransporter genom tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten arbetat med att på olika sätt förbättra arbetet med kontroller av kör- och vilotider under de senaste åren. Detta handlar bl.a. om att Transportstyrelsen på flera områden har arbetat för att ändra sin tillämpning från att vara mindre strikt och fyrkantig till att i stället bli lättare för företagen att förstå och förhålla sig till. Syftet med detta är att de företag som vill göra rätt ska kunna göra det och att det därmed ska finnas en möjlighet att klara en kontroll utan att få en sanktionsavgift. Transportstyrelsen har även arbetat med tydligare kommunikation om vad myndigheten förväntar sig av företagen. I detta ingår t.ex. att Transportstyrelsen har lagt ut en checklista på sin webbplats med frågor och svar. Detta syftar till att göra det tydligare för företagen vad som förväntas från dem och åskådliggöra hur de kan jobba för att uppfylla lagstiftningen och därmed klara en kontroll. Transportstyrelsen har även förändrat urvalet till kontroll så att det i högre grad ska vara företag som systematiskt fuskar med kör- och vilotider som granskas och i mindre grad de som försöker göra rätt och följa reglerna. Transportstyrelsen har även arbetat med att finna sätt att hitta det systematiska och grova fusket i kontrollerna. Som en viktig del i detta ingår att Transportstyrelsen till skillnad från tidigare nu kan hitta fall där det förekommer körning på någon annans kort. Det har även arbetats fram en helt ny kontrollmetod där Transportstyrelsen helt kan avföra ett företag om allt ser bra ut, i stället för att gå ned på detaljnivå och leta små överträdelser i alla företag. Om Transportstyrelsen däremot ser indikationer på systematiskt fusk eller på att ett företag inte sköter kör- och vilotiderna genomförs liksom tidigare en fullständig kontroll. Transportstyrelsen har även valt att organisatoriskt flytta över kontrollerna av vägarbets tid till sektionen som kontrollerar kör- och vilotider, detta för att myndigheten på sikt ska kunna jobba mer sammanlänkat med dessa båda typer av kontroller samt göra urvalet till respektive kontroll synkroniserat. Syftet med detta är att det ska leda till bättre kontroller och upplevas som mer logiskt av företagen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att kör- och vilotidsregler samt regler om kopiering av uppgifter beslutas gemensamt på EU-nivå. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av ett väl fungerande regelverk för kör- och vilotider och menar att detta utgör en viktig del i att kunna

säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn. Utskottet vill vidare understryka kör- och vilotidsreglernas betydelse när det gäller att upprätthålla en hög trafiksäkerhet på vägarna och att tillförsäkra yrkesförarna en god social situation. Utskottet ser därför positivt på att det finns ett gemensamt regelverk för kör- och vilotider inom EU som syftar till att ge lika villkor för yrkestrafiken inom hela unionen. Utskottet påminner även om att Transportstyrelsen har till uppgift att kontrollera att regelverket för kör- och vilotider följs och att de som överträder regelverket får betala sanktionsavgifter. Utskottet påminner också om att Transportstyrelsen tidigare har genomfört en översyn av möjligheten till ökad tolerans vid avvikelser från kör- och vilotidsreglerna. Som framgår av nästkommande avsnitt arbetar Transportstyrelsen kontinuerligt med att utveckla sin tillämpning av reglerna om kör- och vilotider och utskottet vill här peka på att det i första hand är domstolarna som påverkar myndighetens tillämpning av reglerna. Utskottet noterar även att Transportstyrelsen i sin tillämpning tar hänsyn till de förhandsutlåtanden som ges av EU-domstolen. Utskottet ser positivt på de nya sanktionsavgifter som har införts för överträdelser och att poliser och bilinspektörer numera kan besluta om förskott om det är ett utländskt transportföretag som brutit mot gällande kör- och vilotidsregler. Utskottet kan konstatera att det i Sverige finns ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen planeras inte någon översyn av kravet på färdskrivare och kör- och vilotidsregler för husbilar. När det gäller kör- och vilotidsregler samt regler om kopiering och lagring av uppgifter konstaterar utskottet att dessa beslutas gemensamt på EU-nivå. Utskottet vill slutligen peka på att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för EU:s s.k. mobilitetspaket. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ inom detta område och avstyrker därmed motionerna 2021/22:361 (SD), 2021/22:2879 (M), 2021/22:3608 (M), 2021/22:3757 (M) yrkandena 14 och 15 samt 2021/22:3879 (KD) yrkande 53.

Sanktionsavgifter och böter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om behovet av straffskärpningar och en översyn av böter och sanktioner. Utskottet hänvisar till den nyligen presenterade utredningen om kontroller på väg som bl.a. har analyserat möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet och till att det under hösten 2021 genomfördes vissa skärpningar inom området. Utskottet framhåller även 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.

Jämför reservation 12 (SD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 72 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.

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) vill i motion 2021/22:1835 yrkande 2 att polisen direkt på plats ska beivra och bötfälla felparkerade tunga fordon samt olaglig vistelse i landet. Enligt motionären är det ett stort och eskalerande problem att tunga fordon både i stad och på landsbygd parkerar bl.a. längs vägar, i parkeringsfickor och på polisens kontrollplatser.

Bakgrund

Sanktionsavgifter

Regeringen införde under 2015 regeländringar som innebär att transportföretag kan påföras sanktionsavgifter om de bryter mot de EU-regler som gäller vid tillfälliga inrikes godstransporter som utförs av företag etablerade i andra medlemsstater, s.k. cabotagetransporter. Syftet med reglerna är att åstadkomma ett effektivare sanktionssystem som bidrar till att företag avhåller sig från att begå sådana överträdelse. För att säkerställa att sanktionsavgiften betalas kan beslut om förskott fattas vid en vägkontroll i kombination med att fordonet hindras från fortsatt färd. Syftet med detta är att säkra verkställighet av sanktionen för den regelöverträdelse som gjorts.

Regeringen beslutade därefter i slutet av 2017 om ett nytt sanktionssystem för överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider som började gälla den 1 mars 2018. Det nya sanktionssystemet har bl.a. inneburit att

- sanktionsavgiften för mindre och allvarliga överträdelse har halverats
- sanktionsavgiften för mycket allvarliga och synnerligen allvarliga överträdelse har differentierats (i vissa fall har de sänkts och i vissa fall har de höjts)
- sanktionsavgiften för vissa mycket allvarliga och alla synnerligen allvarliga överträdelse mot körtider, raster och vilor har även förenats med ett avgiftspåslag ju oftare man bryter mot reglerna
- Transportstyrelsen har satt ett större fokus på företag som inte skickar in material för kontroll och att sanktionsavgiften för detta därför har höjts, och att avgiften ökar stegvis om materialet upprepade gånger är så bristfälligt att myndigheten inte kan genomföra en kontroll
- den sammanlagda sanktionsavgiften får som mest uppgå till 800 000 kronor eller 1 procent av årsomsättningen, jämfört med tidigare gräns på 200 000 kronor eller 10 procent av årsomsättningen.

Det uttalade syftet med regeländringarna är att skapa en större flexibilitet och proportionalitet i sanktionssystemet på kör- och vilotidsområdet och ha större fokus på att komma till rätta med de mest allvarliga överträdelse av regelverket.

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.

Sanktionsväxling

En sanktionsväxling innebär att en straffrättslig sanktion ersätts med en administrativ sanktion, t.ex. en sanktionsavgift.

I utredningen Ett effektivare och trovärdigare straffsystem – sanktionsväxling (SOU 2013:38) gjordes bl.a. överväganden om sanktionsväxling inom det specialstraffrättsliga området yrkestrafik. I direktiven till utredningen pekades bl.a. bestämmelser på transport- och trafikområdet ut som särskilt intressanta för utredningens analys av om det går att vara mer återhållsam med användningen av straffrätt. Detsamma gällde områden där brott ofta kan begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet eller annars av en näringsidkare. Mot denna bakgrund kom bl.a. yrkestrafikområdet i fokus och i utredningens genomgång av yrkestrafikområdet framkom att det inom detta område bör övervägas en mer generell sanktionsväxling från straff till avgift.

Utredningen konstaterade att de aktuella regleringarna inom yrkestrafikområdet i huvudsak avser näringsverksamhet och att det ofta torde finnas betydande ekonomiska vinster att göra för näringsidkare som väljer att åsidosätta reglerna. Utredningen konstaterade därför att det därmed finns risk för konkurrensnedvridning mellan näringsidkare som väljer att följa reglerna och näringsidkare som väljer att åsidosätta dem om det saknas en effektiv sanktionering av regelverket. I utredningen konstaterades vidare att det på goda grunder kan antas att endast en mindre del av överträdelserna av regleringarna upptäckts och lagförs. Enligt utredningen har överträdelserna inom yrkestrafikområdet, i avvägningen mot andra överträdelser med strängare straffskalor, låg prioritet hos de brottsutredande myndigheterna samtidigt som de straff som eventuellt döms ut i de flesta fall endast är böter eller penningböter. Utredningen menade att sådana sanktioner knappast torde ha någon mer märkbar handlingsdirigerande effekt. Därmed menade utredningen att om det införs sanktionsavgifter i stället för straff, och om utformningen bygger på att bli vinsteliminierande, blir incitamenten för yrkestrafikföretagen att hålla sig till regelverket avsevärt starkare.

Det är bl.a. mot denna bakgrund som en sanktionsavgift har införts för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg. I motiveringen till regeländringen anförde regeringen att ett tungt vägande skäl för en övergång till sanktionsavgift i stället för böter är att sanktionsavgifter anses vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2).

Regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet (dir. 2019:51). I utredningen som redovisades till regeringen den 1 mars 2021 pekade utredaren på den omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelser av bestämmelser inom yrkestrafikområdet som genomförts och att flera av de bestämmelser som utredningen har granskat var för sig skulle kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Utredaren konstaterade samtidigt att regelverket på trafikområdet är mycket omfattande och komplext och att det därför är svårt att överblicka vilka följdverkningar en enstaka sanktionsväxling skulle få i ett större perspektiv. 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 överträdelser där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden och där sanktionen träffar rätt aktör, t.ex. en arbetsgivare eller ett transportföretag. Utredaren menade vidare att det ska vara relativt enkelt att utreda om en överträdelse har ägt rum, eftersom utredaren föreslår att påförande av sanktionsavgift ska grunda sig på strikt ansvar och inte uppsåt eller

oaktsamhet. Mot denna bakgrund föreslog utredaren att bestämmelser om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen ska ändras så att sanktionen för överträdelse byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Vidare föreslog utredaren att yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen ändras så att överträdelser av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning sanktionsväxlas på samma sätt. Enligt utredaren 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.

Regeringen har sedermera lämnat en proposition med förslag om detta till riksdagen (prop. 2021/22:166), se tidigare avsnitt i detta betänkande.

Pågående arbete

Regeringen beslutade den 22 april 2021 om nya sanktionsavgifter för överträdelser av reglerna om kör- och vilotider och att polisen ska besluta om förskott för utländska transportföretag.

Regeringen beslutade den 28 oktober 2021 om preciserade regler för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige och en höjning av sanktionsavgifterna vid överträdelser av cabotagereglerna från 40 000 kronor till 60 000 kronor i syfte att öka regelefterlevnaden. I ett pressmeddelande från infrastrukturministern samma dag framhölls att det ska vara ordning och reda på vägarna och att Sverige kommer att ha några av de högsta straffavgifterna i EU vid otillåtna cabotagetransporter. Förordningsändringarna innebär en precisering av vad som menas med en cabotage-transport enligt EU:s godsförordning. Ändringarna infördes den 1 december 2021.

Regeringen beslutade den 16 december 2021 om en ändring i kör- och vilotidsförordningen 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.

Svar på interpellation om översyn av böter och sanktionsavgifter

Infrastrukturministern besvarade den 29 mars 2022 en interpellation om en översyn av böter och sanktionsavgifter (ip. 2021/22:409). I sitt svar framhöll infrastrukturministern bl.a. vikten av att de regler som nu genomförs ska vara tydliga och transparenta och gälla alla som kör på svenska vägar. Ministern konstaterade att regeringen sedan tidigare har infört en av EU:s absolut högsta sanktionsavgifter för otillåten cabotage-transport och att regeringen därmed stegvis har gjort det svårare och dyrare för oseriösa transportföretag att fuska. Infrastrukturministern pekade på skillnaden mellan nu och tidigare då

utländska lastbilsföretag som körde i Sverige fick böter, som skickades till företaget i Östeuropa. Enligt ministern var det inte alltid de betalade, och då kunde dessa inte lagföras. Det stora skifte som skett genom den genomförda sanktionsväxlingen har enligt ministern medfört att vi kunnat se till att det blir sanktionsavgifter här på plats. Infrastrukturministern konstaterade att vi gör detta inte minst när det gäller utstationeringsreglerna så att vi på plats kan kräva ut det som nu är EU:s högsta sanktionsavgifter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om sanktionsavgifter, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att regeringen utsett en särskild utredare med uppdraget att föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet. 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 därmed positivt på att regeringen nyligen har låtit genomföra en utredning om kontroller på väg som bl.a. haft fokus på att analysera möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet. Utskottet ser även positivt på att regeringen därefter under hösten 2021 beslutade om skärpningar i form av bl.a. preciserade regler för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige och en avsevärd höjning av sanktionsavgifterna vid överträdelse av cabotageregler samt att regeringen beslutat om att transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor om föraren inte har registrerat en gränspassage i färdskrivaren manuellt. Utskottet välkomnar slutligen vad infrastrukturministern anförde i ett interpellationssvar (ip. 2021/22:409) i mars 2022 om att regeringen sedan tidigare har infört en av EU:s högsta sanktionsavgifter för otillåten cabotage-transport och att regeringen därmed stegvis har gjort det svårare och dyrare för oseriösa transportföretag att fuska. Mot bakgrund av den utredning som nyligen genomförts och de åtgärder som har vidtagits finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:1835 (M) yrkande 2 och 2021/22:2968 (SD) yrkande 72.

Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hindrande av fortsatt färd och om förlängd tid för klampning. Utskottet hänvisar bl.a. till de regler som infördes på området i juli 2018 och konstaterar att dessa regler är väl avvägda i fråga om tidsgränser.

Jämför reservation 13 (M, SD).

Motionerna

Maria Stockhaus m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 47 på behovet av att ge ökade befogenheter att klampa fordon tills böterna är betalda eller felet på fordonet åtgärdats. Motionärerna anser att regeringen för att beivra brottslighet och förbättra trafiksäkerheten bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten att ge myndigheter ökade befogenheter att utföra klampning.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 70 behovet av att utöka tiden för klampning. Enligt motionärerna behöver dagens tid för klampning som uppgår till 36 timmar utökas till dess att orsaken för klampningen är åtgärdad.

Bakgrund

Hindrande av fortsatt färd

På vägtrafikområdet finns det ett antal författningar med bestämmelser om att ett fordon fortsatt 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 fortsatt 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 överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns det vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser 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 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 fortsatt 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.

Klampning av fordon och omhändertagande av egendom

Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polis eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färd, frakthandlingar och registreringsskyltar i syfte att verkställa det grundläggande hindrandet eller förbudet. Polismyndigheten eller Tullverket kan under vissa förhållanden också besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning, s.k. klampning. Enligt lagen kan klampning av fordon eller omhändertagande av egendom vidtas på ett antal olika grunder som återspeglar de syften som är avsedda att uppnås genom hindrandet eller förbudet enligt de underliggande författningarna. Åtgärder kan vidtas i syfte att

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

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nu gällande lagstiftning 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.

I propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198) som ligger till grund för nuvarande 36-timmarsgräns för klampning bedömde regeringen att den tidigare 24-timmarsgränsen kunde förlängas något utan att det skulle krävas att beslutet ska kunna överklagas. I propositionen uttalades vidare att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet därför kunde 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.

Gällande rätt

I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färdens följs.

Pågående arbete

Regeringen beslutade den 21 april 2022 att överlämna en proposition till riksdagen med förslag till kompletteringar av lagen om åtgärder vid hindrande

av fortsatt färd så att åtgärder ska få vidtas i fler fall än i dag. Förslaget innebär att omhändertagande eller klampning får ske när beslut om förskott och om att färden inte får fortsätta har meddelats i fråga om sanktionsavgift som ska påföras när vissa handlingar inte visas upp vid en vägkontroll. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022. Propositionen kommer att beredas av trafikutskottet och beslut i frågan kommer att fattas av riksdagen under våren 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen beslutade den 26 november 2014 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polistjänsteman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

Med anledning av regeringens proposition Förlängd klampning beslutade riksdagen i maj 2018 om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2017/18:198, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeländringarna innebär 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 har förlängts från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag. I samband med beredningen av propositionen uttalade trafikutskottet i sitt betänkande bl.a. att det välkomnade regeringens förslag om att förlänga tidsfristen för klampning och att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Utskottet framhöll även vikten av 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 verkställighet av sanktionsavgifter eller för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller förare som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. När det gäller möjligheten att klampa fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten pekade utskottet på att de redan nu gällande reglerna innebär att en beslutad åtgärd får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den.

Utskottet har senast behandlat motioner om klampning i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. de regler som infördes på området i juli 2018 och gällande delegationsordningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

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 yrkestrafiklagstiftning och hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Utskottet påminner om att när riksdagen fattade beslutet om klampning i upp till 36 timmar beaktades den bedömning som regeringen gjort 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. Utskottet anser i likhet med vad utskottet även tidigare har anfört att de ändringar av regelverket som har gjorts hittills är väl avvägda och att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt utformat i fråga om tidsgränser när det gäller möjligheterna till klampning vid överträdelser. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkande 70 och 2021/22:3757 (M) yrkande 47.

Sanktioner mot miljöförseelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bättre kontroller för minskad miljöpåverkan och sanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen. Utskottet hänvisar till gällande regler och påföljder och framhåller också betydelsen av hållbarhetscertifiering av gods-transporter på väg.

Jämför reservation 14 (SD) och 15 (KD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 81 behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller. Motionärerna pekar på att det är positivt med reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp men att alltför stor administrativ eller ekonomisk miljöbörda på t.ex. svenska åkerier snedvrider konkurrensen, minskar svensk tillväxt och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 49 att straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen bör ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. Motionärerna pekar på att en möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler.

Bakgrund

Straffsanktioner vid miljöförseelser

I miljöbalken återfinns en uppräknning av olika brott och deras straffbestämmelser och påföljder som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse. Reglerna innebär att den som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot miljöbalken kan dömas till böter eller fängelse. När företag bryter mot miljölagstiftning kan det också leda till företagsböter, näringsförbud och skadestånd.

När det gäller företagsböter är detta numera en frekvent använd sanktion för brott mot miljölagstiftningen. Det har också blivit vanligare med större skadeståndsbelopp, och man tillämpar allt oftare ett nytt sätt att se på de krav på aktsamhet som kan ställas på en verksamhetsutövare. Det finns inte några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelser av miljöbalkens bestämmelser. Miljöbalkens bestämmelser ska därmed tillämpas för såväl åkeribranschen som andra branscher.

Fair Transport

Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransport på väg. Alla företag som certifieras genom Fair Transport ska uppfylla de kvalitetskriterier som satts upp och följas upp löpande via en oberoende tredjepartsgranskning. Certifieringen syftar därmed till att säkerställa att transporterna utförs ansvarsfullt, trafiksäkert och hållbart. Hållbarhetscertifieringen Fair Transport omfattas av tre olika mervärdesnivåer och kriterierna för de olika nivåerna skiljer sig åt men omfattar områdena klimat och miljö, trafiksäkerhet samt ansvar. 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 den oberoende tredjepartsgranskningen följs de certifierade företagen upp så att alla överenskommelser följs. Syftet med detta är att skapa en tillförlitlig hållbar utveckling över tid.

Gällande rätt

Straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken där det finns en uppräknning av olika brott och deras påföljder.

I trafikförordningen föreskrivs i 4 kap. 7 § att föraren av ett motordrivet fordon ska behandla fordonet så att det inte bullrar onödigt mycket och i möjligaste mån se till att fordonet inte släpper ut avgaser i sådan mängd att det orsakar besvär. Om en förare av ett motordrivet fordon uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot dessa regler ska föraren enligt 14 kap. 3 § dömas till 1 000 kronor i böter. Vid överträdelser av miljöregler, t.ex. i de fall då otillåtet höga avgasutsläpp identifieras vid en flygande inspektion, kan polisen redan i

dag förelägga om ett körförbud. I sådana fall bogseras fordonet bort för att felet därefter ska avhjälpas.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om straffsanktioner mot miljöförseelser, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regler på området och att Transportstyrelsen har genomfört en utredning om hur regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser kan säkerställas där det bl.a. ingick att identifiera och lämna förslag på åtgärder mot eventuella administrativa hinder. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på det viktiga arbete som poliser och besiktningsmän varje dag gör genom kontroller av yrkesmässiga gods-transporter på väg. Det arbete som polisen genomför har stor betydelse för att kunna stävja att kriminella aktörer transporterar gods på våra vägar på ett sätt som leder till ökat vägslitage, nedskräpning längs vägarna och andra negativa miljöeffekter. Utskottet vill i sammanhanget även peka på det betydelsefulla arbete som initierats inom transportnäringen i form av hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg och dess betydelse för att arbetet i den gemensamma transportkedjan ska kunna utföras under goda villkor och på ett klimatsmart och säkert sätt. När det gäller möjligheten att klampa åkare på plats om de bryter mot miljöregler konstaterar utskottet att det inte förs fram något sådant förslag i propositionen Fordon ska kunna klampas i flera fall (prop. 2021/22:234) som överlämnades till riksdagen den 21 april 2022 och som kommer att behandlas av utskottet senare under våren. Utskottet konstaterar samtidigt att det i miljöbalken finns straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid miljööverträdelser och som innebär att böter kan utdömas vid överträdelser av miljöregler. Sådana överträdelser kan exempelvis identifieras av polisen vid flygande inspektioner. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkande 81 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 49.

Beställaransvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om skärpningar av beställaransvaret. Utskottet hänvisar bl.a. till att det i flera steg har genomförts skärpningar av reglerna om beställaransvar och att det i den nyligen presenterade utredningen om kontroller på väg har gjorts en genomgång av reglerna om beställaransvar.

Jämför reservation 16 (SD) och 17 (V).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 2 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 i yrkande 6 utöka beställaransvaret för brott mot regelverken för cabotage-/kombitransporter. Motionärerna anser att beställaransvaret måste skärpas för otillåten cabotage /kombitransport så att möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer stängs.

Jessica Thunander m.fl. (V) anför i kommittémotion 2021/22:920 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 efterlevnad av regelverken för beställaransvar måste kunna förväntas från statliga bolag med samhällsviktiga uppdrag.

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. De nya 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 t.ex. 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 trafiktillstånd. 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 lagstiftningen inom yrkestrafiken har satt upp. Nationella trafiktillstånd för gods, taxi och buss kan kontrolleras med hjälp av BKY. För gods och buss kan även kontroll av gemenskapstillstånd göras för svenska företag. Systemet bygger på dagliga kontroller av trafik-tillstånd och körkortsbeförigheter. Kontrollerna sker genom en webbtjänst

mellan berättigad nyttjare (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

Regeringen pekade i direktiven till utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg 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 yrkestrafikområden 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 för 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 föremål för remisshantering och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Genomförande av mobilitetspaketet

Som framgår av tidigare avsnitt i detta betänkande lämnas förslag som rör beställaransvaret vid utstationering i regeringens proposition Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166). I propositionen föreslår regeringen 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 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 uppsåtliga eller av oaksamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Regeringen föreslår vidare i propositionen att ansvar inte ska dömas ut om beställaren gjort vad som skäliga 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.

Gällande rätt

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

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör skärpningar av beställaransvaret. Hösten 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den borde se över det dåvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Regeringen överlämnade mot denna bakgrund 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).

Utskottet behandlade senast motioner om beställaransvar i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att regeringen har tillsatt en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg där det som en del ingår att belysa bestämmelserna om transportköparens ansvar. 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 det i flera steg har genomförts skärpningar av reglerna för beställaransvar. Utskottet vill även peka på att det i den nyligen presenterade utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) gjorts en genomgång av reglerna om beställaransvar där man kommit fram till att beställaransvaret inte är lämpligt för sanktionsväxling. Utskottet ser vidare positivt på de förslag som rör beställaransvar vid utstationering som

regeringen lämnar i propositionen 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet. När det gäller frågan om att stärka beställaransvaret och 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. Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inte anledning att ta några initiativ när det gäller straffskärpningar eller att stärka beställaransvaret. Därmed avstyrks motionerna 2021/22:920 (V) yrkande 15 och 2021/22:2968 (SD) yrkandena 2 och 6.

Säkra rast- och uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkra rast- och uppställningsplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikverket har genomfört en översyn för att belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och modeller för att främja en tillräcklig utbyggnad.

Jämför reservation 18 (M, SD, KD).

Motionerna

Maria Stockhaus m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 22 på behovet av säkerhet och tillgänglighet på rastplatser.

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 29 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 en lugn och trygg miljö kan skapas för alla bilister. Motionärerna framhåller i yrkande 40 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.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 55 lastbilschaufförers behov av säkra uppställningsplatser. Motionärerna anser att Trafikverket bör få i uppdrag att tillhandahålla skyddade och säkra uppställningsplatser för lastbilar även nattetid.

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) vill i motion 2021/22:1835 yrkande 1 att regeringen ska lämna förslag om att bygga bevakade transportcenter. Motionären pekar på att Trafikverket har identifierat brister på rast- och uppställningsplatser och att problematiken spiller över också på vägnätet i stort.

Bakgrund

Trafikanalys fick i februari 2016 i uppdrag av regeringen att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys presenterade i september 2016 rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser (rapport 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 brottslighet 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.

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. Regeringen pekade även på att staten i enlighet med det s.k. ITS-direktivet (Intelligent Transport Systems) har en skyldighet att tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser liksom att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas.

Pågående arbete

Trafikverket fick i juli 2018 i uppdrag av regeringen 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.

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 som ska användas. Europeiska kommissionen har i april 2022 antagit 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.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

Infrastrukturministern besvarade i augusti 2021 en skriftlig fråga om trygga och säkra rastplatser (fr. 2020/21:3366). Infrastrukturministern framhöll i svaret att rastplatserna längs vägarna är viktiga och bidrar till god trafik-säkerhet och framkomlighet och att de självklart ska vara trygga och säkra. Infrastrukturministern pekade på att problem vid rast- och uppställningsplatser många gånger är ett uttryck för att det saknats bra regelverk för yrkesförare i hela EU. Infrastrukturministern pekade vidare på det s.k. mobilitetspaketet som nu genomförs i svensk lagstiftning och att det är ett reformpaket för tydliga och sjysta villkor för tunga transporter inom EU. Ministern konstaterade att Sverige har varit ledande i det arbetet. Vidare konstaterade ministern att frågorna om rastplatser berör många aktörer och att det är viktigt att Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Polismyndigheten och Trafikverket samverkar kring detta. Infrastrukturministern pekade avslutningsvis på att Trafikverket har regeringens uppdrag att se över hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas och att

det i detta uppdrag ingår flera delar som syftar till att möjliggöra att fler rast- och uppställningsplatser etableras.

I oktober 2022 besvarade den dåvarande inrikesministern en skriftlig fråga om åtgärder för att minska kriminaliteten och öka tryggheten på det svenska vägnätet (fr. 2021/22:106). I sitt svar pekade inrikesministern på regeringens uppdrag till Trafikverket att se över hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas och att det i detta ingår att underlätta kommersiell etablering av säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken samt att tillsammans med branschen titta på möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. Trafikanalys kartläggning av utbudet och behovet av uppställningsplatser samt till Trafikverkets pågående översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill 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 på regeringens uppdrag har genomfört en översyn för att bl.a. belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och modeller 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 avstyrker därmed motionerna 2021/22:1835 (M) yrkande 1, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 29 och 40, 2021/22:3757 (M) yrkande 22 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 55.

Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. Utskottet betonar vikten av såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet hänvisar till en nyligen genomförd översyn och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen samt de informationsinsatser som görs.

Jämför reservation 19 (SD), 20 (V) och 21 (KD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 7 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.

Jessica Thunander m.fl. (V) framför i kommittémotion 2021/22:447 yrkande 1 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton. Enligt motionärerna förekommer det att taxiföretag i Sverige använder sig av parallella redovisningssystem där taxichauffören kan redovisa en lägre summa i bilens taxameter än i det interna systemet, och att detta ofta är kopplat till ett företag med säte utomlands där de verkliga intäkterna redovisas. Motionärerna anför vidare i yrkande 2 att regeringen bör återkomma med lagkrav på regelbundna kontroller av taxilicenser var tredje månad. Motionärerna anser att det är angeläget att det införs åtgärder som innebär att taxiförarens taxilicens kontrolleras ofta och regelbundet i ett kontrollerat tidsintervall,

Jessica Thunander m.fl. (V) framför vidare i kommittémotion 2021/22:920 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.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 75 att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs.

Bakgrund

Tillsyn och kontroller

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. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller en varning delas ut. 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, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. De sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna eller att återkalla tillstånd att få 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. 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.

Under 2018 genomförde Transportstyrelsen tillsammans med polisen för tredje gången en s.k. tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Med anledning av detta publicerade Transportstyrelsen i mars 2019 en rapport (TSG 2017-3925). Tillståndsmätningarna genomförs vart tredje år och syftar till att ge en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns. Transportstyrelsen konstaterade i sin rapport att regelefterlevnaden inom taxibranschen 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 kopplat till 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.

Den 1 juli 2018 infördes skärpta regler om beställares ansvar som innebär att den som beställer taxitrafik ska kontrollera att transporten sker med stöd av

rätt tillstånd. Enligt de nya reglerna kan samtliga beställare i en avtalskedja hållas ansvariga om de känt till eller haft skälig anledning att anta att transporten var otillåten att utföra.

Regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg, där taxi ingår, bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Utredaren redovisade den 1 mars 2021 rapporten *Kontroller på väg* (SOU 2021:31) till regeringen. Rapporten har därefter varit föremål för remisshantering och bereds inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Skattekontroll

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.

Infrastrukturministern besvarade i maj 2019 en skriftlig fråga om åtgärder för att hindra taxiföretag med parallella redovisningssystem från att kringgå kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton (fr. 2018/19:680). Infrastrukturministern framhöll att ordning och reda inom transportbranschen är en prioriterad fråga för regeringen och att den har vidtagit ett antal åtgärder under de senaste åren för att skapa förutsättningar för en sund konkurrens inom taxinäringen. Ministern pekade på de regler som började gälla under 2017 med en skyldighet för taxiföretag att ansluta sig till redovisningscentraler samt att en ny kategori av taxitrafik skulle införas 2021. Infrastrukturministern pekade på att dessa åtgärder förbättrar Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Ministern pekade vidare på att taxiförare redan hade en skyldighet att registrera uppgifter om ett köruppdrag i taxametern och att efter avslutat köruppdrag skriva ut ett kvitto från taxametern som skulle erbjudas kunden. Infrastrukturministern underströk att effektiva kontroller utförda av berörda myndigheter är en förutsättning för att gällande regler ska få avsedd effekt och att berörda myndigheter har till uppdrag att kontrollera att reglerna följs och beivra brott mot regelverken. Vidare framhöll infrastrukturministern att fusk inte ska löna sig och att regeringen kommer att fortsätta att följa utvecklingen noga och vid behov överväga ytterligare åtgärder för att främja en sund och välfungerande taximarknad.

Kontroller och återkallelser av taxiförarlegitimationer

I taxitrafiklagen (2012:211) regleras återkallelse av taxiförarlegitimationer. Av 4 kap. 6 § framgår att en taxiförarlegitimation ska återkallas om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare.

Våren 2012 gav den dåvarande infrastrukturministern i uppdrag till Transportstyrelsen att i samarbete med Svenska Taxiförbundet ta fram en lösning för digital kontroll av giltiga taxibehörigheter i realtid inom befintlig lagstiftning.

Taxiföretagen har sedan december 2014 möjlighet att ansluta sig till en tjänst för automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer som tillhandahålls av Svenska Taxiförbundet genom systemet Behörighetskontroll Yrkesförare (BKY). Genom systemet erbjuds taxiföretagen tillgång till ett verktyg för uppgiftsinhämtning som gör att de kan uppfylla lagens krav och säkerställa att förarna har giltig behörighet. Systemet bygger på att Svenska Taxiförbundet har tecknat avtal med Transportstyrelsen om informationsförmedling av behörighetsuppgifter samt ett personuppgiftsbiträdesavtal. Användare som har ett relevant behov av kontrollen kan ansöka om att få Transportstyrelsens medgivande till direktåtkomst. Förutom taxiföretagen anses även taxis beställningscentraler ha ett relevant behov av förarkontroll. Svenska Taxiförbundet ansluter därefter beställningscentraler eller taxiföretag och förmedlar ansökan om medgivande för direktåtkomst till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter medgivande upprättar Svenska Taxiförbundet ett affärsavtal med beställningscentraler och taxiföretag. Tjänsten är utformad så att Transportstyrelsen öppnar en webbservice som Svenska Taxiförbundet kopplas upp mot. På samma sätt sker en uppkoppling mot taxiföretaget som laddar upp en fil med förarnas personnummer. Om filen skickas före kl. 17 får slutanvändaren svaret senast kl. 6 följande dag och då har varje nummer försetts med uppgifterna Giltig, Ogiltig eller Saknas.

Det kan även noteras att parallellt med utvecklingen av BKY-tjänsten för taxi förde Svenska Taxiförbundet diskussioner med de övriga branschförbunden inom yrkestrafiken. Det resulterade i att ett trepartssamarbete tecknades mellan Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet kontrolleras varje natt ca 75 000 taxi-, buss- och lastbilsförarens behörigheter (uppgiften avser april 2022) och allt fler nya företag och förare ansluter sig till den digitala plattformen.

Information om gällande taxiregler

På Transportstyrelsens webbplats finns information som uppdateras kontinuerligt om vilka regler som gäller för taxitrafik. Denna information riktas till såväl taxibranschen som de kunder som vill resa med taxi. Det lämnas bl.a. information om reglerna om att alla taxifordon ska ha jämförpris och prisdekaler både inne i och utanpå fordonet samt att kunden har rätt att få en prisuppgift redan innan en resa startar om jämförpriset överstiger 500 kronor. Det finns även information på engelska som beskriver prissättning och vad kunder ska vara uppmärksamma på. Transportstyrelsen gör även andra insatser för att sprida information. Exempelvis har Transportstyrelsen gjort informationsinsatser vid införandet av ovannämnda krav på obligatorisk prisuppgift

före taxifärden. Då skickade myndigheten bl.a. ut riktad information till samtliga tillståndshavare för taxitrafik.

Transportstyrelsen medverkar även i samband med olika samverkansforum där aktörer som bl.a. Jernhusen, Swedavia och olika hotell deltar. Vid sådana tillfällen informerar Transportstyrelsen bl.a. om vikten av att taxiföretag som de samarbetar med följer gällande regler.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om information, kontroller och tillsyn inom taxibranschen, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande bestämmelser och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen samt de informationsinsatser som görs. 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 de förslag som lämnats där har en uttalad inriktning på effektivare kontroller och sanktionssystem som ska få fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området och åstadkomma en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Utskottet anser mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ inom området och avstyrker därmed motionerna 2021/22:447 (V) yrkandena 1 och 2, 2021/22:920 (V) yrkande 12, 2021/22:2968 (SD) yrkande 7 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 75.

Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ändrade regler för att beviljas taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till gällande regler och till att det för närvarande inte har för avsikt att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 22 (M, C), 23 (SD) och 24 (KD).

Motionerna

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 18 att möjligheten att sänka åldersgränsen för taxikort till 20 år bör utredas. Motionärerna anser att lagen bör ändras i denna del om det inte finns synnerliga skäl för att behålla nuvarande lagstiftning.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 14 att åldern för att kunna ta taxikort sänks från 21 år till 20 år. Kravet på att man ska ha haft körkort i två år ska dock enligt motionärerna kvarstå.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 76 att döva bör tillåtas att ta taxilicens. Motionärerna pekar på att det inte är tillåtet för döva i Sverige att beviljas taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som har en taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera.

Bakgrund

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 två 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.

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.

Dövas möjlighet att beviljas taxiförarlegitimation

Transportstyrelsen är den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. När det gäller kraven för att beviljas taxiförarlegitimation och frågan om dövas möjligheter till detta har Transportstyrelsen lämnat följande redogörelse.

Körkortsdirektivet (2006/126/EG) innehåller en bestämmelse om minimikrav på hörsel för förare. De svenska reglerna innehåller mer detaljerade krav än direktivet. Enligt 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd endast meddelas för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Körkortstillstånd gäller endast under en viss tid. Transportstyrelsen har genom bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) meddelat föreskrifter om medicinska krav för körkort (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2019:106). I dessa föreskrifter finns särskilda krav för taxiförare (3 kap. 3 § andra stycket). För taxichaufförer ska hörselförmågan vara sådan att föraren har möjlighet att kommunicera med passagerare och andra trafikanter. Detta krav kan anses uppfyllt om vanlig samtalsstämma uppfattas på fyra meters avstånd på ena örat med eller utan hörapparat. Det särskilda kravet på hörsel för taxichaufförer i de svenska föreskrifterna motiveras av att dessa förare ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet och/eller hjälp för att förhindra olycka t.ex. vid av- och påstigning samt för att informera passagerarna vid fara. Det

finns således enligt Transportstyrelsen sakliga skäl för gällande bestämmelse. Enligt Transportstyrelsen kan det dock inte uteslutas att nya tekniska lösningar kan göra det möjligt att anse att även den som är döv har förmåga att kommunicera med icke döva passagerare. Den frågan får enligt Transportstyrelsen i så fall tas upp i en föreskriftsrevidering men i dagsläget planeras ingen revidering av hörselkraven. För att en döv chaufför ska kunna köra passagerare krävs i Sverige ett undantag (dispens) från de medicinska kraven enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen. En förutsättning för dispens är att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, senast i betänkande 2020/21:TU2. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regler. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslagen 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. När det gäller ändringar av dövas möjlighet att beviljas taxiförarlegitimation påminner utskottet om att nuvarande regler utgår från en minimibestämmelse i körkortsdirektivet om hörsel för förare och att direktivet är genomfört i Sverige genom bestämmelser i körkortslagen. Utskottet vill även peka på att det särskilda kravet på hörsel för taxichaufförer i de svenska föreskrifterna bl.a. motiveras av att dessa förare ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet och/eller hjälp för att förhindra olycka eller för att informera passagerare vid fara. Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få taxiförarlegitimation och avstyrker därmed motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkande 14, 2021/22:3757 (M) yrkande 18 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 76.

Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitalisering och delningsekonomi. Utskottet hänvisar bl.a. till de regler om en ny kategori av taxitrafik som beslutades 2018. Utskottet framhåller också att det utgår från att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utveckling som sker inom området och återkomma till riksdagen om det uppstår behov av ytterligare regeländringar för att tillgodose behovet av ytterligare digitalisering och delningsekonomi inom taxibranschen.

Jämför reservation 25 (M).

Motionen

Maria Stockhaus m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 32 på behovet av att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitalisering och delningsekonomin i branschen. Motionärerna anser att dagens lagstiftning som reglerar taxibranschen släpar efter och till viss del behöver moderniseras.

Bakgrund

Utredningen om taxi och samåkning

Regeringen beslutade den 23 juli 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens (dir. 2015:81). I uppdraget till den s.k. taxiutredningen ingick även att utreda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m. samt att se över, och eventuellt föreslå ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. Regeringen beslutade därefter i juni 2016 genom tilläggsdirektiv om en förlängning och att utredningen skulle redovisas senast den 1 december 2016 (dir. 2016:27).

Utredaren redovisade den 30 november 2016 betänkandet *Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon* (SOU 2016:86). I utredningen föreslogs bl.a. att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. Vidare föreslogs att det ska införas ett nytt slags kontrollutrustning, särskild utrustning för taxifordon, och att fordon som har en sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter. Fordonen måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Förslaget innebar vidare att beställningscentralerna ska ha som grundläggande uppgift att ta emot

beställningar och betalningar för taxitjänster samt att förmedla transportuppdrag till taxiföretag. Förslaget innebar även att beställningscentralerna på ett sätt som liknar redovisningscentralernas ska samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver för sina kontroller.

Propositionen om en ny kategori av taxitrafik

Regeringen överlämnade i april 2018 propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) till riksdagen. I propositionen anges att den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta möjligheten till dispens från kravet på taxameter samt att förslaget syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. För att kunna utveckla taxi-marknaden behövs det enligt regeringen en kontinuerlig översyn av befintliga regler, vilket gäller särskilt i perioder av snabb teknikutveckling. Vidare framhålls att sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik utvecklas i snabb takt och att de möjligheter som därmed uppstår i möjligaste mån bör bejakas. Regeringen framhöll även att regleringen så långt som möjligt bör vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning eftersom digitalisering och automatisering kommer att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya produkter och tjänster på transportområdet. Regeringen konstaterade vidare att framförandet av fordon delvis kommer att bli automatiserat och att teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Regeringen menade att det därmed finns starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att ta hänsyn till skyddsintressen för taxi när man utformar nya regler.

Gällande rätt

I taxitrafiklagen (2012:211) finns regler om bl.a. taxitrafiktillstånd, skyldighet att överföra taxameteruppgifter och anslutning till beställningscentral. I lagen (2014:1020) och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik finns regler om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Transportstyrelsen har gett ut föreskrifter om den nya kategorin av taxitrafik som återfinns i TSFS 2020:1, TSFS 2020:2, TSFS 2020:3, TSFS 2013:41 och TSFS 2016:48. Föreskrifterna innehåller bl.a.

- krav på de tillståndspliktiga beställningscentralerna, t.ex. hur de ska hantera beställningar, köruppdrag och ersättningar samt vilka uppgifter de ska samla in, lagra och lämna ut för att Skatteverkets kontrollverksamhet ska kunna genomföras
- krav på den tekniska utrustning som de tillståndspliktiga beställningscentralerna ska använda i sin verksamhet, t.ex. att den ska certifieras och att den ska kunna kommunicera med den särskilda utrustningen för taxifordon

- krav på den särskilda utrustningen för taxifordon, t.ex. att den ska certifieras av ett ackrediterat organ, att den ska klara av att hämta in uppgifter från fordonet den är fastsatt i samt hur den ska plomberas och besiktigas.

Pågående arbete

Svenska Taxiförbundet erbjuder mot ersättning en teorikurs för personer som vill arbeta som taxiförare. Teorikursen är digital och kan genomföras hemifrån genom självstudier. Teorikursen är uppbyggd i tre delar enligt följande:

- Teoridel 1 är inriktad på kartläsning och ger kunskap om olika hjälpmedel för att planera färden.
- Teoridel 2 är inriktad på säkerhet och beteende och ger kunskap om förarens ansvar för att det ska bli en trygg, bekväm och säker resa. Här ingår även kunskap om körekonomi, hur olika fordon påverkar miljön och om sjukdomar och funktionsnedsättningar.
- Teoridel 3 är inriktad på taxitrafik- och trafiklagstiftning och ger kunskap om de regler som gäller för taxitrafik och vad som kan hända vid brott mot dem.

Tidigare riksdagsbehandling

I samband med att riksdagen i juni 2014 beslutade om regeringens proposition Redovisningscentraler för taxi riktade riksdagen även ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (prop. 2013/14:223, bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). I beredningen av propositionen pekade trafikutskottet bl.a. på att det är viktigt att möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs och att regeringen vidtar de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera möjligheterna till kryphål. Utskottet anförde även att detta bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

Riksdagen beslutade i maj 2018 om att införa en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från krav på taxameter men i gengäld ska vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon (prop. 2017/18:239, bet. 2017/18:TU17, rskr. 2017/18:384). Den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den nuvarande möjligheten till dispens från kravet på taxameter. Beställningscentralen ska ta emot och fördela beställningar av köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till centralen samt samla in, lagra och på begäran av Skatteverket lämna ut uppgifter till verket för skattekontroll. Förare inom den nya kategorin av taxitrafik ska bara få utföra köruppdrag som är förbestämda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillstånds-

havarens medverkan. Det ska krävas tillstånd för att få driva en beställningscentral, och ett sådant tillstånd ska bara få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den nya kategorin taxitrafik infördes 2021.

När det gäller tillkännagivandet om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375) redovisade regeringen i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att den anser att tillkännagivandet är slutbehandlat med hänvisning till de åtgärder som redovisats ovan.

Utskottets ställningstagande

När det gäller digitalisering och delningsekonomi påminner utskottet om riksdagens beslut i juni 2018 som innebär att det införts en ny kategori av taxitrafik. Utskottet anser vidare att det nuvarande utbildningssystemet för att få taxiförarlegitimation är väl utformat och noterar även att Taxiförbundet erbjuder digitala teorikurser för personer som vill arbeta som taxiförare. Med utgångspunkt från bl.a. vad regeringen framhöll i propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) utgår utskottet liksom tidigare från att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utvecklingen inom området och vid behov återkomma till riksdagen om det behöver genomföras ytterligare regeländringar, inte minst mot bakgrund av digitalisering och delningsekonomi. Utskottet finner mot bakgrund av vad som här har anförts inte anledning att i dagsläget ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2021/22:3757 (M) yrkande 32.

Vissa arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor i taxibranschen. Utskottet framhåller vikten av att taxiförare har bra och rättvisa arbetsvillkor. Utskottet hänvisar samtidigt till bl.a. den tillsynsverksamhet som bedrivs och den roll som arbetsmarknadens parter har.

Jämför reservation 26 (V).

Motionen

Jessica Thunander m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2021/22:920 yrkande 9 att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taxi-marknaden, 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 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. 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 beställansvar 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

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

Regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg, där taxi ingår, bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Det övergripande syftet med översynen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Uppdraget redovisades till regeringen i april 2021 i rapporten *Kontroller på väg* (SOU 2021:31) och har därefter varit föremål för remissbehandling. Rapporten bereds inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Transportstyrelsens tillsyn

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för taxitrafiken. I tillsynsverksamheten samverkar Transportstyrelsen med bl.a. Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen kontrollerar konti-

nuerligt 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.

Arbetsmiljöverkets tillsyn

Arbetsmiljöverket har i enlighet med sin instruktion ansvar för arbetsmiljö-, arbetstids- och utstationeringsfrågor. Myndigheten har särskilt till uppgift att utöva tillsyn över att arbetsmiljö- och arbetstidslagstiftningen följs. Tillsynen ska planeras med utgångspunkt från analyser av arbetsmiljörisker och risker att aktörer medvetet bryter mot regelverket.

Arbetsmiljöverket presenterade 2018 en lägesrapport för det myndighetsgemensamma arbetet mot fusk, regelöverträdelser och annan brottslighet i arbetslivet. I rapporten pekade Arbetsmiljöverket på en hög frekvens av arbetsmiljörisker inom transportbranschen. Arbetsmiljöverket 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 regeringen att tillsammans med sju andra myndigheter samverka för att motverka fusk, regelöverträdelser och brottslighet i arbetslivet och utveckla gemensamma arbetssätt och rutiner. Myndigheterna ska även ta fram metoder för att effektivt dela information. Inom transportområdet har riktade insatser gjorts mot bl.a. taxibranschen. I budgetpropositionen för 2021 föreslogs att Arbetsmiljöverkets förvaltningsanslag ska ökas permanent med 30 miljoner kronor som ska fördelas på de aktuella myndigheterna. Syftet är att stärka Arbetsmiljöverkets möjligheter att tillsammans med andra myndigheter arbeta fokuserat och gemensamt för att fortsätta att stävja fusk, regelöverträdelser och brottslighet på svensk arbetsmarknad. Därefter lämnades ett regeringsuppdrag i januari 2021 om fortsatt myndighetssamverkan inom området.

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

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 Sveriges kommuner och regioner.

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, som 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.

Svar på skriftlig fråga

Infrastrukturminister Tomas Eneroth besvarade i december 2019 en skriftlig fråga om taxichaufförers arbetsvillkor (fr. 2019/20:586). Infrastrukturministern hänvisade till att kommunerna som upphandlar skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor har möjlighet att ställa krav på sjysta villkor och kvalitetskrav på de transporter som upphandlas. På så sätt kan enligt ministern kommunerna i egenskap av beställare bidra till bättre arbetsvillkor för taxiförarna och en ökad trafiksäkerhet. Vidare pekade ministern på att det är obligatoriskt att ställa krav i upphandlingar som säkerställer att människor i behov av arbete inte utnyttjas genom usla villkor. Ministern pekade även på att det finns flera goda exempel där transportköpare tar ansvar för de transporter som utförs. Som exempel nämnde han att Taxiförbundet har tagit ett initiativ med kvalitets- och miljöledningssystemet Säker Grön Taxi som

bygger på den internationella standarden ISO 14001 och Sveriges Åkeriföretags initiativ Fair Transport där transportköparen ges möjlighet att välja företag som utför hållbara transporter. Ett annat exempel som ministern nämnde var att Trafikverket tillsammans med åtta av de största transportköparna tagit initiativ till att vid upphandlingar eller beställningar av transporter bidra till en ökad hastighetsefterlevnad. Ministern framhöll att dessa initiativ är mycket glädjande och något som fler aktörer bör följa efter i arbetet med hållbara transporter och nollvisionen. Ministern betonade även att det är mycket viktigt att sund konkurrens råder inom taxibranschen och framhöll att regeringen har tillsatt en utredning som ska se över hur kontrollverksamheten för bl.a. taxitrafik kan förbättras i syfte att öka regelefterlevnaden. Ministern framhöll att det är mycket viktigt att taxiförare har bra och rättvisa arbetsvillkor och påminde samtidigt om att arbetsmarknadens parter har en central roll eftersom de genom kollektivavtal reglerar arbetsvillkoren för arbetstagare.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen i betänkande 2020/21:TU2 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 framhålla vikten av att det inom taxibranschen liksom andra verksamheter ska råda ordning och reda liksom goda villkor och arbetsförhållanden. Utskottet ser därmed positivt på den utredning som nyligen har genomförts om kontroller på väg (SOU 2021:31) och att den haft som en uttalad inriktning att åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Utskottet påminner även om betydelsen av det arbete som olika myndigheter genomför i syfte att kontrollera att gällande regler som rör bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering följs inom taxibranschen. Utskottet välkomnar i detta sammanhang att TYA nyligen har tagit fram en branschnorm för taxi i form av en checklista som ska ge stöd till beställare och utförare inför och under upphandlingar av samhällsbetalda taxiresor. Utskottet delar även den syn som infrastrukturministern har uttalat om vikten av att taxiförare har bra och rättvisa arbetsvillkor och att arbetsmarknadens parter har en central roll genom de kollektivavtal som reglerar arbetsvillkoren för arbetstagare. Utskottet finner mot bakgrund av vad som har anförts här inte anledning att för närvarande ta något initiativ på området. Därmed avstyrks motion 2021/22:920 (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

Reservationer

1. Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering, punkt 2 (V)

av Jessica Thunander (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:4518 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–6 och avslår motion

2021/22:4573 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att jag delvis delar regeringens bedömning i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet att de föreslagna reglerna är steg åt rätt håll för att få bukt med många av de rådande missförhållandena inom yrkestrafiken för vägtransporter. Jag vill samtidigt peka på att det krävs ytterligare regeländringar på en rad områden för att komma till rätta med de missförhållanden vi kan se inom transportbranschen. Jag vill framhålla vikten av att villkor utöver de som framgår av trafik-tillståndsförordningen ställs på ett företags etablering, t.ex. ett krav på ett anpassat antal parkeringsplatser. Ett sådant krav skulle vara ett effektivt sätt att kontrollera att det rör sig om verklig etablering och bidra till att motverka osund konkurrens inom transportsektorn. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett förslag om krav på ett anpassat antal parkeringsplatser.

I 45 § utstationeringslagen finns krav på att en arbetsgivare på begäran av en svensk arbetstagarorganisation ska utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal – en förutsättning för att säkra rimliga löner och villkor enligt den svenska kollektivavtalsmodellen. När det gäller förslaget att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag delar jag inte denna uppfattning. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen även ska gälla i utlandsetablerade transportföretag. Jag vill vidare framhålla att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration behöver gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av tjänstemottagarens etableringsland. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett sådant förslag. Jag anser även att regeringen bör återkomma med ett

förslag som innebär att begreppet utstationeringsperiod definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder. Jag delar regeringens bedömning att arbetstagarorganisationerna har 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) men anser samtidigt att det bör förtydligas att arbetstagarorganisationerna har rätt att få tillgång till de uppgifter som avses. Den svenska arbetsmarknadsmodellen bygger på att arbetsmarknadens parter träffar kollektivavtal som reglerar lönevillkor och andra anställningsvillkor och förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagar och det är parterna som ansvarar för kontrollen av att avtalen följs. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med förslag som förtydligar att arbetstagarorganisationerna har rätt att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

Slutligen anser jag att regeringen bör återkomma med ett förslag om att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafiktillstånden. Detta beror på att införandet av adress underlättar för både myndigheter och fackförbund i deras hantering av ärenden och bidrar till att motverka fusk och s.k. brevlådeföretag.

2. Vissa frågor om förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik och utstationering, punkt 2 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:4573 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) och avslår motion

2021/22:4518 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–6.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis klargöra att jag står sig bakom intentionerna med den lagstiftning som föreslås i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet och därmed att det ska bli en rättvisare och sundare konkurrens på EU:s transportmarknad. Jag vill samtidigt peka på att den lagstiftning som föreslås är mycket detaljerad och svår att både följa och kontrollera. Detta leder till att det kommer att ta tid för både transportföretagen

och myndigheten att hantera och kontrollera, vilket i sin tur leder till höga kostnader, framför allt med tanke på att det finns många små företag i branschen och att dessa redan i dag har svårigheter att tolka och följa lagstiftningen.

När det gäller lagförslaget om beställaransvaret anser jag också att det lägger ett oproportionerligt stort ansvar på beställaren. Jag vill vidare förordna en användning av sanktionsavgifter och att sanktionerna samlas på så få myndigheter som möjligt. Jag anser att både det juridiskt rättsliga och det logiska kan ifrågasättas när det kommer till att införa strängare krav på den som beställer en transport än det är på företaget som utför transporten. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett förslag som bättre överensstämmer med allmän rättsuppfattning när det gäller påföljderna vid en otillåtet utförd transport. Jag har även synpunkter på hur beställarna rent faktiskt ska kunna leva upp till sitt ansvar eftersom informationssystemet för den inre marknaden (IMI) inte är öppet för dem så att de kan kontrollera att chauffören är anmäld på rätt sätt. Faktum blir att både den som beställer en transport och polisen som ska kontrollera längs vägen kommer att ha stora problem att utföra detta snabbt och enkelt.

Mot denna bakgrund anser jag sammantaget att straffansvaret för beställaren inte bör bli mer långtgående än för företaget som utför transporten samt att möjligheterna att leva upp till beställaransvaret och polisens möjlighet att kontrollera chauffören måste stärkas.

3. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20,
bifaller delvis motion
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 49 och
avslår motionerna
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,
2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),
2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71
och 102,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 50 och 51,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51 samt
2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Ställningstagande

Inom ramen för EU:s mobilitetspaket har beslut fattats om att införa s.k. smarta färdskrivare där fordons position kan registreras. Med smarta färdskrivare ska myndigheterna snabbt och smidigt kunna följa upp kör- och vilotider, gränspassager och cabotageperioder. Detta är mycket viktigt och något som vi inom Moderaterna arbetat för under lång tid. Vi anser dock att införandet av krav på gps vid in- och utfart till och från Sverige bör tidigareläggas för att så snabbt som möjligt säkerställa konkurrensneutrala och rättvisa villkor för svenska åkerier.

4. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motionerna
2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71 och 102 samt
2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD),
bifaller delvis motionerna
2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48 och
avslår motionerna
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49–51,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51.

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. Vi anser 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.

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 vill framhålla att rättvisa villkor inom vägtransportområdet måste upprätthållas och föreslår därför en straffskärpning när det gäller otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

När det gäller de förslag som lämnas i proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet ser vi i grunden positivt på såväl innehåll som inriktning när det gäller skärpta åtgärder och straff för dem som bedriver yrkesmässiga transporter i strid mot gällande lagstiftning. Vi vill samtidigt peka på att det förutom skärpningar av lagstiftningen även behövs åtgärder för att möta upp dessa med en väl fungerande kontrollverksamhet. Därmed vill vi framhålla behovet av utbyggd kontroll av den yrkesmässiga trafiken och om vikten av effektiva sanktionsavgifter.

Trots att yrkeskompetensbevisen (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare och det inom EU finns ett gemensamt regelverk för detta finns det 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 är det poliser med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer som arbetar. 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 utgå 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 utökas.

Lastsäkring är ett av de viktigaste momenten för en yrkesförare eftersom dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter. Vi anser därför också att kontrollerna av lastsäkring behöver öka och att den särskilda enhet inom polisen som 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. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen trots att de under lång tid genomfört företagskontroller ändå 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 säkerställer att kontrollerna utförs på ett korrekt och rättssäkert sätt, vilket inte är fallet med dagens delade ansvar mellan polisen och Transportstyrelsen.

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.

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.

5. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49–51,
bifaller delvis motionerna
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 och
avslår motionerna
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,
2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),
2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71
och 102,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51 samt
2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att den rådande konkurrenssituationen inom transportnäringen är hård. Dessvärre har den stora förekomsten av illegala transporttjänster lett till att det uppstått illojal konkurrens mellan företagen och att människor utnyttjas. När tilltron till regelverk och myndigheter urholkas har detta en negativ inverkan på såväl miljön som samhället i stort, men det innebär även ett betydande hot mot alla de seriösa företag som är verksamma inom åkeribranschen. Jag ser därför med oro på de tecken som finns på att antalet åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat. Även om polisen har fått ökade befogenheter att både stoppa och kvarhålla lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker inte resurserna till. Jag anser att det är en prioriterad fråga att minska fuskets 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 cabotagereguleringen. Jag anser att det behövs fler trafikpoliser och fälttjänstemän från Transportstyrelsen och framför allt en bättre samordning såväl mellan olika myndigheter som inom myndigheterna, t.ex. Polismyndigheten, för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem i dag, och det behövs därför förstärkt bemanning, vilket skulle kunna ske genom upphandling av kompetens inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

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 den som vill vara en oseriös aktör att skaffa sig information om var kontroller äger rum och hur man kan undvika dem genom att välja 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 vet vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter kan utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar. Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror. Det skulle på så sätt gå att avläsa registreringsnummer, lättare än i dag gå att kartlägga körda rutter i tid och rum samt söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare 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. Jag kan konstatera att ett drygt halvdussin myndigheter i dag är involverade i kontroll och tillsyn av yrkestrafiken, med Polismyndigheten och Transportstyrelsen som de mest involverade. Att samordna och utveckla det arbete som bedrivs för att kontrollera yrkestrafiken ur olika perspektiv, t.ex. tull, arbetsmiljö, skatter och sociala villkor, är angeläget. I detta förbättringsarbete ser jag gärna att åkeribranschen själv är en aktiv aktör.

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

av Jessica Thunander (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16 och
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna

2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5, 61, 63, 65–69, 71
och 102,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49–51,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51 samt

2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att syftet med införandet av det s.k. kombidirektivet var lovvärt då det skulle främja en övergång av godstransporter på väg till järnväg eller vatten. Detta har dock inte skett och någon tydlig miljöeffekt har inte kunnat påvisas. Jag anser att kombidirektivet är otydligt och komplicerat och att detta har försvårat kontrollerna av att enskilda lastbilstransporter verkligen utförs enligt kombidirektivets regelverk. I stället har kombidirektivet i sin nuvarande form bidragit till en alltmer osund konkurrens och social dumpning inom åkeribranschen. Förutom social misär påverkar verksamheten dessvärre även konkurrenskraften så att både järnvägstransporter och lastbilstransporter med mindre miljöskadliga fordon och sjysta villkor missgynnas. Jag anser att denna situation är oacceptabel och att det har blivit svårt att bedriva hållbar och ansvarstagande transportverksamhet. Mot denna bakgrund 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 vidare peka på ett initiativ från det danska fackförbundet 3F Transport och arbetsgivarna som har lett till att Danmark under 2019 och 2020 införde nya striktare regler och regeltillämpning för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad. Skälet till initiativet var att man bl.a. konstaterade att social dumpning och exploatering av förare från Östeuropa och Asien var ett stort problem. Den danska modellen består av fyra delar.

Den första delen rör strängare nationell tillämpning på vägarna. Den danska polisen har fått ökat ekonomiskt stöd för kontroll av utländska lastbilar och bussar. Budgeten har använts till kontroller för att stoppa olagligt cabotage och brott mot reglerna om kör- och vilotider. Man har nu även tillfört medel för att säkerställa bättre och mer systematiska kontroller och för skanning av registreringsskyltar vid gränserna från 2022.

Den andra delen i den danska modellen handlar om regler för utstationering av buss- och lastbilschaufförer. Det danska parlamentet beslutade i januari

2020 att börja driva igenom tillämpningen av de befintliga EU-reglerna om utstationering av buss- och lastbilschaufförer genom en ny lagstiftning. Detta syftade till att få till stånd lojal konkurrens och lika villkor för arbetstagarna och åkarna i branschen. Som en del av de nya reglerna måste utländska transportföretag deklarerat vissa uppgifter i en dansk transportdatabas, bl.a. om vem som är transportansvarig och transportens karaktär. Vidare måste viss information finnas tillgänglig i fordonet för att kunna visas för de danska myndigheterna vid inspektion, bl.a. handlingar för registrering av transporten i det digitala registret och deklARATION av arbetstid på danskt territorium.

Den tredje delen gäller nya strängare regler för busscabotage. I november 2019 skärpte den danska regeringen tolkningen av EU-bestämmelserna om busscabotage. Det betyder att utländska bussar tillåts att köra laglig cabotage-traffic upp till sju dagar i följd per kalendermånad i Danmark. Efter en sådan körperiod gäller numera en bestämmelse om obligatorisk karenstid på tre veckor. Om man bryter mot detta regelverk är bötesbeloppet minst 35 000 danska kronor per fordon, och böterna ökar med antalet olagliga resor i Danmark.

Den fjärde delen i modellen rör högre böter för brott mot kör- och vilotider. För att stoppa exploateringen av utländska förare och få ett slut på utnyttjandet av förare som tvingas leva i lastbilen har den danska regeringen beslutat att införa mycket högre böter och mer systematiska kontroller på danska vägar och parkeringsområden. Bestämmelserna överensstämmer med EU:s mobilitetspaket när de nya reglerna för kör- och vilotider införs på EU-nivå. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag för att införa den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad.

7. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51, bifaller delvis motion

2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD) och avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,

2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71 och 102,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49–51 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20.

Ställningstagande

Svensk åkerinäring är utsatt för en hård internationell konkurrens. Jag vill därför lyfta fram behovet av att intensifiera övervakningen av lastbilstrafiken så att en sund konkurrens kan fungera i praktiken. Jag kan konstatera att risken för att åka fast är liten för utländska lastbilar, och utvecklingen med allt färre trafikpoliser behöver därför vändas. Erfarenheter från exempelvis Danmarks arbete med att motverka illegala cabotagetransporter visar att det krävs dels lagändringar, dels tillräckliga resurser hos polisen för att lyckas stävja fusket.

Jag vill även peka på behovet av konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Medan svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen kontrolleras utländska företag av polisen. Jag anser att detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. I stället borde en och samma kontrollmyndighet skanna hela vägtransportbranschen för att hitta de företag som missköter sig mest så att kontrollen av dessa kan prioriteras. Jag anser därför att polisen bör återfå ansvaret för kör- och vilotidskontroller även för svenska åkerier. Jag vill även uppmärksamma att flera EU-länders fordonsregister ännu inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara det sedan 2012. För att den gemensamma marknaden ska kunna fungera vill jag därför understryka vikten av att alla register är öppna för alla medlemsstaters myndigheter.

Slutligen vill jag påminna om den nyligen framlagda utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) och att det finns anledning för regeringen att återkomma med förslag som ökar säkerheten och stärker kontrollen för tung trafik.

8. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 61,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 51 och
 2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD) samt
 avslår motionerna
 2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 16,
 2021/22:938 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
 2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M),
 2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 5, 61, 63, 65–69, 71
 och 102,
 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 49 och 50,
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20 och
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 48, 50 och 51.

Ställningstagande

Jag vill framhålla åkerinäringens stora betydelse för svenska företags konkurrenskraft, godshantering och jobbtillfällena i Sverige. Jag anser att arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet måste stärkas. Även om polisen har fått ökade befogenheter anser jag att det måste finnas tillräckligt med trafikpoliser i yttre tjänst och att kontrollerna av tung trafik måste utökas. Det finns annars risk för ökat fusk med bl.a. cabotage och kör- och vilotider och att rattfylleriet ökar. I Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på vägs betänkande (SOU 2021:31) lämnades flera förslag om hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg kan förbättras, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Jag anser att regeringen bör tillvarata utredningens resultat och verka för en ökad myndighetssamverkan. Jag vill också se en bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

9. Yrkeskompetensbevis och yrkestrafiktillstånd, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motionerna
 2021/22:360 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 92 och 95 samt
 avslår motionerna
 2021/22:842 av Sofia Westergren och Alexandra Anstrell (båda M) och
 2021/22:3588 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Under 2020 och alltjämt under 2021 var Sverige och övriga världen drabbade av en pandemi som bl.a. medförde att bussbolag och i viss mån även åkerier tvingades att ställa av fordon i väntan på en återgång till en mer normal verksamhet och att marknaden återhämtar sig. I denna situation måste enskilda näringsidkare sänka sina kostnader för att säkra att verksamheten överlever och inom transportsektorn är det naturligt att ställa av fordon i väntan på att kunna återstarta verksamheten. För de företag som enbart har ett fordon på sitt tillstånd kommer ovillkorligen en tidsfrist på sex månader från Transportstyrelsen och därefter återkallas tillståndet – inte på grund av misskötsel eller ekonomiska problem utan för att bussen eller lastbilen är avställd. Vi anser att Transportstyrelsen tolkar EU-förordningen alltför snävt och skapar en situation där seriösa småföretagare tvingas till tillfällig påställning av ett fordon enbart för att tillfredsställa formalia. Mot denna bakgrund anser vi att det behövs ett förtydligande av yrkestrafiklagen i fråga om tillstånd.

Vi vill vidare peka på att en yrkesförare i regel har en rad olika körkort 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 gjort i Europa, 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 peka på att möjligheten att föra in flera behörigheter på samma körkort behöver ses över.

Vi vill slutligen 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 att 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 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.

10. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 5 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 och
avslår motionerna
2021/22:361 av Thomas Morell m.fl. (SD),
2021/22:2879 av Mattias Karlsson i Luleå (M) och
2021/22:3608 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi anser att reglerna för skötsamma åkeriföretag bör förenklas. Reglerna inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk, men regelverket kanske samtidigt har blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Transportstyrelsen beslutar om höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka. Vi kan notera att de färdskrivare som företag måste ha installerade inte är användarvänliga och att de ofta skapar misstag som gör att företag påförs en sanktionsavgift. Vi anser att Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen behöver bli mer rättvis och rättssäker. I vår tid borde det rimligen finnas tekniska möjligheter att följa fordonen via gps så att deras rörelser dokumenteras på ett tillförlitligt sätt.

Vi vill understryka vikten av att yrkesförare tar rast och är utvilade eftersom vi vet att detta är mycket viktigt för trafiksäkerheten. Vi kan samtidigt konstatera att transportbranschen är internationell och mycket konkurrensutsatt, vilket innebär att Sverige riskerar att förlora jobb om svenska åkerier har sämre villkor än sina konkurrenter. Transporttjänster som i dag utförs av svenska åkerier skulle då i stället komma att utföras med utländska motsvarigheter med lägre krav i fråga om vilotider och raster. Detta skulle vara mycket olyckligt eftersom det riskerar att medföra sämre trafiksäkerhet och färre svenska jobb. Detta är ett exempel där svenska åkerier riskerar att slås ut på grund av hårdare nationella krav. Vi anser därför att det är av stor vikt att regeringen säkerställer att det råder konkurrensneutrala villkor mellan svenska och utländska åkerier kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider. Vi anser även att det behöver tillsättas en utredning för att svenska åkare inte ska åläggas krav som missgynnar dessa gentemot konkurrenter inom EU.

11. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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
2021/22:361 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
avslår motionerna
2021/22:2879 av Mattias Karlsson i Luleå (M),
2021/22:3608 av Lars Beckman (M),
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53.

Ställningstagande

Lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton omfattas av kravet på färdskrivare, liksom bussar med plats för fler än nio personer, inbegripet föraren. Det finns samtidigt en rad undantag som befriar fordon och förare från kravet att använda färdskrivare. Personbil omfattas dock inte av detta undantag om fordonet har en totalvikt som överstiger 7,5 ton, och det spelar ingen roll om fordonet är ett s.k. campingfordon. Krav på färdskrivare finns ändå enligt Transportstyrelsen, även om ingen gods- eller persontransport utförs. Vi vill i sammanhanget påpeka att en husbil ytterst sällan nyttjas till gods- eller persontransporter och om så skulle vara fallet omfattas fordonet och föraren av regelverket fullt ut.

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 en revidering av undantagen genomförs 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.

12. Sanktionsavgifter och böter, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 72 och
avslår motion

2021/22:1835 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) yrkande 2.

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. 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.

13. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 7 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 70 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 47.

Ställningstagande

I juli 2018 infördes nya regler som gav Polismyndigheten och Tullverket möjlighet att hindra fortsatt färd genom klampning i upp till 36 timmar för att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen och hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vi anser dock att det behövs en utökad tid för klampning, från dagens 36 timmar till dess att orsaken för klampningen är åtgärdad, eftersom 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 blir begränsad eller inte får någon avgörande betydelse i dessa fall. Vi vill vidare 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 också att beslut om klampning ska kunna fattas av personal på en kontrollplats, vilket innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroller på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut om detta.

14. Sanktioner mot miljöförseelser, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81 och avslår motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49.

Ställningstagande

Vi anser 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 miljöbörd 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 med bättre kontroller förbättras miljön och den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller.

15. Sanktioner mot miljöförseelser, punkt 8 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49 och avslår motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 81.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att fuskets inom åkerinäringen är utbrett och att problemet måste tas på stort allvar. Det finns oseriösa aktörer som inte betalar avtalsenliga löner och struntar i bl.a. miljöreglerna. Jag anser att detta riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden och efterlyser därför en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller deras fordon klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

16. Beställaransvar, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 6 samt

avslår motion

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 15.

Ställningstagande

Vi anser att dagens utformning av beställaransvaret i cabotagereglererna 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 i de fall där ett tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas. Straffet vid 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 åkeri-aktörer. 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 införa en straffskärpning när det gäller beställaransvar vid yrkesmässig trafik. Vi vill även framhålla behovet av att utöka beställaransvaret för brott mot regelverken för cabotage och kombitransporter.

17. Beställaransvar, punkt 9 (V)

av Jessica Thunander (V).

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

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 15 och

avslår motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 6.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns regelverk om beställaransvar 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 beställaransvaret och upprätta en uppförandekod för transportinköp i de statliga bolagen.

18. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 10 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29 och 40,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 22 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55 och avslår motion

2021/22:1835 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att antalet rastplatser utmed landets vägar är för lågt och vill därför framhålla att det behöver skapas fler säkra uppställningsplatser. Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag att tillhandahålla skyddade och säkra uppställningsplatser för lastbilar även nattetid. Enligt vår uppfattning behövs en utbyggnad av säkra och bevakade uppställningsplatser för att ge möjlighet att sträcka på benen och ta ut sin lagstadgade dygnsvila.

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

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och avslår motionerna

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 12 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 75.

Ställningstagande

För att taxinäringen ska kunna ha den viktiga trygghetsskapande samhällsfunktion som den bör ha anser vi att regelverket som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran behöver ses över. Efter att ha varit reglerad fram till 1990 uppvisar taxinäringen i Sverige på vissa håll orimligt stora variationer i prissättning och kvalitet. I värsta fall leder konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag också till hotfulla situationer, vilket bl.a. medfört att flygplatser och järnvägsstationer har anlagt bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. Vi vill även peka på att det i många av de länder som turister kommer ifrån inte råder en helt fri prissättning på taxiresor och att en första taxiresa i Sverige, om den görs med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt.

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

av Jessica Thunander (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 motionerna

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 12 och
avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 75.

Ställningstagande

Jag vill peka på att det är så många som sju myndigheter som delar på ansvaret för att kontrollera och utöva tillsyn över taxibranschen. Dessa myndigheter samverkar inte och sekretessregler gör dessutom att de inte utbyter information i den utsträckning som skulle behövas. Mot bakgrund av att det verkar finnas brister i tillsyn och kontroller av taxibranschen anser jag att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete.

Jag anser även att det är angeläget att det införs åtgärder som innebär att taxiförarens taxilicens kontrolleras ofta och regelbundet i ett kontrollerat tidsintervall. I dag kan taxiföretagen själva avgöra hur ofta de kontrollerar sina förarens licenser och de behöver inte redogöra för tidsintervallet för kontroller. Detta innebär att det kan finnas förare utan giltig licens som ändå är kopplade till ett större företag och kör taxi. Då detta är en fråga om trygghet för kunderna

anser jag att regeringen bör återkomma med lagkrav på regelbundna kontroller av taxilicenser var tredje månad.

Slutligen kan jag dessvärre konstatera att det finns taxiföretag i Sverige som använder sig av parallella redovisningssystem där taxichauffören kan redovisa en lägre summa i bilens taxameter än i det interna systemet, ofta kopplat till ett företag med säte utomlands där de verkliga intäkterna redovisas. I sådana fall kan kunden få en verifikation som upplevs som ett kassakvitto men som inte är utskrivet från bilens taxameter och därmed märks inte fusk. Tyvärr kan detta tillvägagångssätt medföra att betydande skatsummor undanhållas svenska staten. Eftersom det är angeläget att fusk stävjas anser jag att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäkt-redovisning och riktiga kassakvitton.

21. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 75 och avslår motionerna

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 12 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7.

Ställningstagande

Taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen. Jag kan samtidigt konstatera att Sveriges rykte när det gäller priser och pålitlighet dessvärre har naggats i kanten de senaste åren. För att stoppa fusk inom taxibranschen har ett antal nya regler införts som kan bidra till att avhjälpa problemen. För att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs och inte blir verkninglösa anser jag att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsyn och kontroll.

22. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (M, C)

av Anders Åkesson (C), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18,

bifaller delvis motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14 och avslår motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att i Sverige får personer fr.o.m. 20 års ålder göra allt, inklusive handla alkohol på Systembolaget. Det finns dock ett kvarvarande undantag i form av en begränsning av möjligheten att ta taxikort. Vi anser därför att möjligheten till sänkt åldersgräns för taxikort till 20 år bör utredas.

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

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14,

bifaller delvis motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18 och avslår motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76.

Ställningstagande

Vi anser att det behövs en snabbare väg för blivande 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 två år ska kvarstå.

24. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76 och avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

I Sverige är det i dag inte möjligt för döva att beviljas taxilicens. Det beror på Transportstyrelsens regler som anger att den som har taxiförarlegitimation ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera på fyra meters avstånd. Jag anser att detta i de allra flesta fall är ett helt rimligt krav. Jag vill samtidigt peka på att det finns personer som inte kan göra sig förstådda på annat sätt än med teckenspråk, och för dem spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Jag vill även peka på att arbetslösheten bland döva är hög. Om döva tillåts ta taxilicens skulle det kunna skapa möjligheter för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Jag anser att det skulle både underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv. Mot denna bakgrund anser jag att döva ska kunna beviljas taxiförarlegitimation.

25. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 32.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att delningsekonomin kommer att vara en viktig del i omställningen till gröna transporter. När det gäller den lagstiftning som reglerar taxibranschen anser vi att den släpar efter och behöver moderniseras i vissa delar. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att inkludera och öka digitalisering och delningsekonomi i branschen.

26. Vissa arbetsmiljöfrågor inom taxibranschen, punkt 14 (V)

av Jessica Thunander (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
2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 9–11, 13 och 14.

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. Upphandlingar vinnas 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 taxibranschen är i dag ohållbar. Situationen har varit känd 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 är välfungerande 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 kostnaderna till beställningscentralerna är höga och räknas per bil. Kostnaderna 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 risken. 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 frångår sig det ansvaret. Detta är naturligtvis allvarligt och bör utredas för ett klargörande av de olika aktörernas roller. Jag anser därför att regeringen ska 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.

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 när det gäller taxibranschen. Jag anser därför att regeringen skyndsamt bör utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen.

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 beställansvar 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 beställansvar vid alla offentliga upphandlingar.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369).

Följdmotionerna

2021/22:4507 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utbyggd kontroll av den yrkesmässiga trafiken och om vikten av effektiva sanktionsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4518 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om krav på ett anpassat antal parkeringsplatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen även ska gälla i utlandsetablerade transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av etableringsland för tjänstemottagaren, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att begreppet

”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som förtydligar att arbetstagarorganisationerna har rätt 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) och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafiktillstånden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4573 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffansvaret för beställaren inte bör bli mer långtgående än för företaget som utför transporten samt att möjligheterna att leva upp till beställaransvaret och polisens möjlighet att kontrollera chauffören måste stärkas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:360 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förtydligande av yrkestrafiklagen gällande tillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:361 av Thomas Morell m.fl. (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.

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagkrav på regelbundna kontroller av taxilicenser var tredje månad och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:842 av Sofia Westergren och Alexandra Anstrell (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortbildning för yrkeskompetensbevis bör kunna ske fullt ut på distans och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:920 av Jessica Thunander 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 detta tillkännager riksdagen 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 över 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.

2021/22:938 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.

2021/22:1747 av Carl-Oskar Bohlin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta påföljder och bättre kontroller av aktörer som systematiskt bryter mot regler för godstransport, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:1835 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska lämna förslag om att bygga bevakade transportcenter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen direkt på plats ska beivra och bötfälla felparkerade tunga fordon samt olaglig vistelse i landet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2391 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

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

2021/22:2879 av Mattias Karlsson i Luleå (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande beställaransvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.

7. 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka åldern från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.

95. 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.
102. 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 tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V):

2. 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.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att resultatet från utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg skyndsamt tillvaratas och av att verka för att myndigheterna samverkar i större omfattning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3588 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om det krävs ett yrkeskompetensbevis för reparationer av fordon som används i yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3608 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att skapa mer flexibilitet i fråga om kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

49. 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 cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
50. 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.
51. 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.

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutrala villkor kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att svenska åkare inte ska åläggas krav som missgynnar dessa gentemot konkurrenter inom EU och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till sänkt åldersgräns för taxikort till 20 år och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga införandet av krav på gps vid in- och utfart från Sverige och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet och tillgänglighet på rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitalisering och delningsekonomin i branschen och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ökade befogenheter att klampa fordon tills böterna är betalda eller felet på fordonet åtgärdats och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver återkomma med förslag som ökar säkerheten och stärker kontrollen för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att intensifiera övervakningen av lastbilstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastbilchaufförers behov av säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.

75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta döva att ta taxilicens och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

dels att punkt 6 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2020:594) om ändring i den lagen ska upphöra att gälla,

dels att 1, 5 och 27 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast efter 3 § ska lyda ”Utstationering”,

dels att det ska införas sexton nya paragrafer, 5 a–5 f, 14 a och 45 a–45 i §§, och närmast före 5 a, 45 a–45 d, 45 f, 45 h och 45 i §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det närmast före 4 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Utstationering i allmänhet”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna lag gäller när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige utstationerar arbetstagare här i landet i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna. Vid bedömningen av om en arbetsgivare är etablerad i ett annat land än Sverige ska de omständigheter som rör arbetsgivarens verksamhet i det andra landet och, vid behov, arbetsgivarens verksamhet i Sverige beaktas.

Dessutom finns i 23 § bestämmelser om arbetsgivare som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige och utstationerar arbetstagare till ett annat medlemsland inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller Schweiz.

Lagen gäller även när en arbetsgivare enligt 4 § tredje stycket eller 23 § andra stycket hyr ut eller ställer en arbetstagare till förfogande till ett användarföretag som i sin tur sänder arbetstagaren till ett annat land än det där användarföretaget är etablerat.

Lagen innehåller även särskilda bestämmelser som ska tillämpas vid utstationering av förare på vägtransportområdet i vissa fall.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012.

² Senaste lydelse 2020:594.

5 §³

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige.

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige, *om inte annat följer av 5 c, 5 d eller 5 e §.*

Vid bedömningen av om en arbetstagare under en begränsad tid utför arbete i Sverige ska de omständigheter som kännetecknar arbetet och arbetstagarens situation beaktas.

Vissa särskilda bestämmelser om utstationering av förare

5 a §

Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

5 b §

Utstationering föreligger när en arbetsgivare sänder en förare, som vanligen arbetar i ett annat land, till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra

1. en gods- eller persontransport där all lastning och lossning av gods respektive all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige, eller

2. en persontransport där både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden.

5 c §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige

³ Senaste lydelse 2020:594.

utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

5 d §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare utför bilaterala transporter till eller från Sverige.

Med en bilateral transport avses en gods- eller persontransport mellan transportföretagets etableringsland och ett annat land, där

1. lastning av gods eller påstigning av passagerare sker i det ena landet och lossning av gods eller avstigning av passagerare sker i det andra landet, eller

2. både på- och avstigning av passagerare sker i transportföretagets etableringsland, när transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

5 e §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en gods-transport, föreligger utstationering inte heller när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Första stycket gäller endast om på- och avstigningen av passagerare respektive lastningen och lossningen av gods sker i olika länder.

5 f §

Det som sägs i 5 e § gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

14 a §

Vid utstationering av en förare gäller, om transportföretaget är förarens arbetsgivare, i fråga om 11–14 §§ att

1. utstationeringen anses upphöra när föraren vid utförandet av en internationell transport lämnar Sverige, och

2. utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för att utföra transporter.

27 §⁴

En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende *eller om det i något annat fall behövs för att kontrollera att denna lag eller villkor i kollektivavtal har följts.*

⁴ Senaste lydelse 2020:594.

Begäran om bistånd får särskilt avse information samt utförande av kontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering av arbetstagare.

Anmälningsskyldighet och skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vissa vägtransporter

Särskilda bestämmelser vid utstationering av förare

45 a §

Vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige tillämpas inte 29–31 §§ om anmälningsskyldighet.

Om transportföretaget är förarens arbetsgivare tillämpas inte heller någon av

1. 22 § om skyldighet att tillhandahålla handlingar,

2. 32 och 33 §§ om skyldighet att utse en kontaktperson, eller

3. 45 § om skyldighet att utse en företrädare som har behörighet att förhandla om och sluta kollektivavtal.

I sådana fall tillämpas i stället 45 b–45 h §§.

Skyldighet för arbetsgivare att ge in en utstationeringsdeklaration

45 b §

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 förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska arbetsgivaren omgående anmäla

de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket.

Skuldighet för arbetsgivare att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

45 c §

En arbetsgivare som ska ge in en utstationeringsdeklaration enligt 45 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

Skuldigheten enligt första stycket ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Skuldighet för transportföretag och förare att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

45 d §

Ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport med en utstationerad förare ska säkerställa att föraren för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll på begäran visar upp

1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,
2. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och
3. färdskrivardata.

45 e §

En förare som utför en transport som avses i 5 c, 5 d eller 5 e § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp

1. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och
2. färdskrivardata.

Sanktionsavgift

45 f §

En sanktionsavgift ska tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen om att på begäran visa upp en utstationeringsdeklaration i 45 d § 1.

I fråga om sanktionsavgiften tillämpas 38 §.

45 g §

När ett beslut om sanktionsavgift enligt 45 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.

Beställaransvar

45 h §

Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration har lämnats in enligt 45 b §, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in eller skulle lämnas in, eller

2. beställt en transport som avses i 5 b § av transportföretaget och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om beställaren gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration har lämnats in.

Rätt att meddela föreskrifter

45 i §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 45 f §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning av utstationeringsdeklaration och anmälan om ändrade uppgifter enligt 45 b §,

2. inlämning av dokumentation enligt 45 c §, och

3. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 45 d och 45 e §§.

1. Denna lag träder i kraft den 21 augusti 2023 i fråga om 5 f § och i övrigt den 15 juni 2022.

2. De nya bestämmelserna i 5 c–5 e och 45 a–45 h §§ ska inte tillämpas på utstationering som har påbörjats före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §⁵

Skatteverket ska besluta om att undanta en viss bil från skatteplikt efter ansökan från

1. den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, eller

2. den som beviljats motsvarande tillstånd i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om det finns synnerliga skäl, ska ett undantag enligt första stycket gälla två bilar.

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i den ursprungliga lydelsen eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055, eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

⁵ Senaste lydelse 2014:1501.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Häriigenom föreskrivs att 20 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §⁶

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren eller egenföretagaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om registrering
enligt första stycket.*

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

⁶ Senaste lydelse 2012:229.

4 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210)

dels att 2 kap. 7 § och 4 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 2, 4 och 5 §§, 4 kap. 1, 2 och 4 §§, 5 kap. 1 och 5 §§ och 7 kap. 3 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 5 a och 5 b §§ och 7 kap. 4 §, och närmast före 2 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §

Vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende framgår av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avse följande personer:

1. *den verkställande direktören och annan som genom en ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,* 1. *någon annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,*

2. *de styrelseledamöter och styrelsuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och*

3. *bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.*

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

4 §

Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska *viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt* och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig, *en verkställande direktör* eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska laglydnad och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

5 §

Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik (*olämplighetstid*). *En ansökan får dock avslås utan att en olämplighetstid bestäms, om det finns särskilda skäl.*

Krav på ekonomiska resurser

5 a §

Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt artikel 3.1 c i förordning (EG) nr 1071/2009, ska viljan och förmågan hos företaget, den trafikansvarige, den verkställande direktören och dem som anges i 2 § andra stycket att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna beaktas.

Om den trafikansvarige, den verkställande direktören eller någon av dem som anges i 2 § andra stycket byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska viljan och förmågan hos den nya personen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna prövas.

5 b §

Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst

– 9 000 euro för det första motordrivna fordon som används i verksamheten, och

– 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.

4 kap.**1 §**

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den *behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig* att bedriva yrkesmässig trafik.

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att *en verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den *prövade förklaras* olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

2 §

En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, *om inte den trafikansvarige har ålagts att avlägga ett skriftligt examensprov enligt 3 §,* eller

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

En trafikansvarig ska inte längre anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när olämplighetstiden enligt första stycket förflutit och den trafikansvarige därefter avlagt ett sådant skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

4 §

Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska *tillämpas på motsvarande sätt* när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska *också tillämpas* när *en verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

5 kap.1 §⁷

Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

5 §

Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Om ett fordon framförs i strid med förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

7 kap.3 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.

⁷ Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

⁸ Senaste lydelse 2014:1395. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

4 §

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontroldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontroldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och

5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande vid prövning i domstol av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

5 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att det i taxitrafiklagen (2012:211) ska införas en ny paragraf, 7 kap. 5 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

5 §

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av föreskrifter om anmälningsskrav i fråga om taxitrafiktillstånd som har meddelats med stöd av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

6 Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 6 § vägtrafikdatalagen (2019:369) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

6 §

Vid sökning genom direkt-
åtkomst i en annan stats register
över vägtransportföretag enligt
artikel 16 i Europaparlamentets och
rådets förordning (EG) nr
1071/2009 av den 21 oktober 2009
om gemensamma regler beträff-
ande de villkor som ska uppfyllas
av personer som bedriver yrkes-
mässig trafik och om upphävande
av rådets direktiv 96/26/EG, *i
lydelsen enligt rådets förordning
(EU) nr 517/2013*, får den svenska
kontaktpunkten behandla uppgifter
endast i den utsträckning den andra
staten tillåter det och behandlingen
i motsvarande fall hade varit
tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Vid sökning genom direkt-
åtkomst i en annan stats register
över vägtransportföretag enligt
artikel 16 i Europaparlamentets och
rådets förordning (EG) nr
1071/2009 av den 21 oktober 2009
om gemensamma regler beträff-
ande de villkor som ska uppfyllas
av personer som bedriver yrkes-
mässig trafik och om upphävande
av rådets direktiv 96/26/EG, får den
svenska kontaktpunkten behandla
uppgifter endast i den utsträckning
den andra staten tillåter det och
behandlingen i motsvarande fall
hade varit tillåten enligt EU:s
dataskyddsförordning, lagen
(2018:218) med kompletterande
bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare

Härigenom föreskrivs¹ att punkt 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2020:596) om ändring i lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare ska upphöra att gälla den 15 juni 2022.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957.