

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU2

Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika yrkestrafik- och taxifrågor, bl.a. om frågor relaterade till tillsyn och kontroll samt genomförande av översyn inom olika delar av området. Utskottet hänvisar bl.a. till arbetet inom EU med det s.k. mobilitetspaketet samt den pågående utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg. Eftersom tunga godstransporter på väg i många fall är gränsöverskridande framhåller utskottet även behovet av gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätthålla en konkurrenssituation som bygger på lika villkor.

I betänkandet finns 23 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Reglering och kontroll av åkerinäringen	8
Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna.....	28
Sanktionsavgifter.....	32
Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning	36
Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner.....	40
Beställansvar	43
Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare.....	46
Säkra rast- och uppställningsplatser	49
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen	52
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation	55
Främjande av digitalisering och delningsekonomi	58
Vissa arbetsmiljöfrågor	60
Reservationer	63
1. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (M)	63
2. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (SD)	64
3. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C).....	66
4. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (V).....	68
5. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (KD).....	69
6. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (L)	71
7. Yrkestrafiktillstånd, punkt 2 (M, SD, KD)	72
8. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (M).....	73
9. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (SD)	73
10. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (KD).....	75
11. Sanktionsavgifter, punkt 4 (SD)	76
12. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 5 (SD, KD).....	77
13. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 6 (SD).....	77
14. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 6 (KD)	78
15. Beställansvar, punkt 7 (SD).....	79
16. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare, punkt 8 (SD)	80
17. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 9 (M, SD, KD).....	81
18. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (SD).....	81
19. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (KD)	82
20. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 11 (SD).....	83
21. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 11 (KD)	83
22. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 12 (M, KD).....	84
23. Vissa arbetsmiljöfrågor, punkt 13 (V)	84

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag	87
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	87

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,
2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,
2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,
2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,
2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),
2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–
46 och 48,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35–37,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (KD)

Reservation 6 (L)

2. Yrkestrafiktillstånd

Riksdagen avslår motion

2020/21:2212 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Reservation 7 (M, SD, KD)

3. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1278 av Mattias Karlsson i Luleå (M),
2020/21:2213 av Thomas Morell m.fl. (SD),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (KD)

4. Sanktionsavgifter

Riksdagen avslår motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 50 och 103.

Reservation 11 (SD)

5. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 1,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48.

Reservation 12 (SD, KD)

6. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 77,

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49.

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (KD)

7. Beställaransvar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2214 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 49.

Reservation 15 (SD)

8. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesföra

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 106 och

2020/21:2590 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M).

Reservation 16 (SD)

9. Säkra rast- och uppställningsplatser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 71,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Reservation 17 (M, SD, KD)

10. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (KD)

11. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 90 och
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77.

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (KD)

12. Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Riksdagen avslår motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 24.

Reservation 22 (M, KD)

13. Vissa arbetsmiljöfrågor

Riksdagen avslår motion

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 9–14.

Reservation 23 (V)

Stockholm den 17 december 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), 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), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 57 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2020/21 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Utskottets överväganden

Reglering och kontroll av åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör regleringen av åkerinäringen inom EU samt kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet hänvisar till det arbete som sker på EU-nivå och att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i detta arbete för att främja konkurrens på lika villkor.

Utskottet framhåller vidare att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att de ansvariga myndigheterna bedriver en väl fungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna. Utskottet understryker vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för tillsyns- och kontrollinsatser. Utskottet välkomnar även den utredning som regeringen har tillsatt med uppdraget att se över hur kontrollverksamheten inom yrkestrafiken på väg bedrivs och att lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.

När det gäller yrkestrafiktillstånd hänvisar utskottet bl.a. till den möjlighet som för närvarande finns till anstånd med anmälan av fordon för yrkesmässig trafik.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (V), 5 (KD), 6 (L) och 7 (M, SD, KD).

Bakgrund

Utskottets tidigare behandling

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 överträdelse 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.

Trafikutskottet pekade i förra årets budgetbetänkande (bet. 2019/20:TU1) på att det sedan 2012 har vidtagits en rad åtgärder riktade mot yrkestrafik i syfte att främja transportpolitisk måluppfyllelse i allmänhet och sund konkurrens, trafiksäkerhet och en god arbetsmiljö inom yrkestrafiken i synnerhet. Bland dessa åtgärder nämns sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelser, klampning och ett tydligare beställaransvar. Utskottet framhåller i likhet med regeringen att för att reglerna för yrkestrafik ska få den styrande effekt som de syftar till är det av stor vikt att kontrollverksamheten inom yrkestrafiken är effektiv och av tillräcklig omfattning.

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.

Motionerna

Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2020/21:663 yrkande 11 på behovet av förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Motionärerna pekar på att åkerinäringen är hårt ansträngd och att det krävs kraftigare åtgärder när det gäller cabotagetransporter. Motionärerna vill att lastbilar ska registreras vid ankomsten till Sveriges gränser. Enligt motionärerna får polisen därigenom en möjlighet att

kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna.

I motion 2020/21:876 framhåller Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) att förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län bör ses över i infrastrukturplaneringen. Motionären pekar på att antalet lastbilstransporter ökar i Sverige och att det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är viktigt att det görs kontroller av dessa transporter.

I motion 2020/21:890 yrkande 2 framhåller Hillevi Larsson m.fl. (S) att ökade insatser behövs för att få ordning och reda på våra vägar. Motionärerna pekar på bl.a. konsekvenserna av olagliga cabotagetransporter och behovet av stärkta möjligheter att kontrollera de transporter som skapar osund konkurrens på vägarna.

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2020/21:1314 yrkande 15 att regeringen bör återkomma med förslag om att införa den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad i Sverige. Motionärerna framför att modellen bl.a. innefattar ökade resurser för bättre och mer systematiska kontroller av bl.a. cabotage och kör- och vilotider. Modellen innebär även att utländska transportföretag för varje transport måste deklarerat vissa uppgifter i en transportdatabas mot bakgrund av EU-reglerna om utstationering av buss- och lastbilschaufförer. Enligt motionärerna har man även inom ramen för den danska modellen skärpt tolkningen av EU-bestämmelserna om busscabotage och infört högre böter för brott mot reglerna om kör- och vilotider.

Isak From och Åsa Karlsson (båda S) pekar i motion 2020/21:1816 yrkande 2 på behovet av insatser för att stoppa den osunda konkurrensen på våra vägar. I motion 2020/21:1840 framför motionärerna att behovet av ytterligare åtgärder för att minska de tunga transporterernas cabotagefusk på vägarna bör övervägas. Motionärerna föreslår bl.a. en vägavgift för tung trafik för att skapa mer konkurrensneutrala villkor på våra vägar. Avgiften skulle även ge polisen bättre kontroll över fordonen på våra vägar och vara ett effektivt verktyg för att förhindra de illegala vägtransporterna. En annan åtgärd kan enligt motionärerna vara att införa krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen.

Johanna Haraldsson m.fl. (S) efterlyser i motion 2020/21:1847 förslag på skärpta regler och sanktioner inom yrkestrafikområdet för att skapa säkrare vägar och bättre villkor för chaufförer och åkerier i Sverige. Motionärerna menar att med bl.a. EU:s vägpaket som grund skulle ett regelverk kunna skapas och kontroller genomföras som avsevärt försvårar verksamheten för de företag som utövar illojal konkurrens och dumpar löner och villkor i branschen.

Thomas Morell m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2020/21:2212 på behovet av ett förtydligande av yrkestrafiklagen när det gäller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Motionärerna påminner om att Sverige och övriga världen under 2020 har varit drabbade av en pandemi och att det innebär att företag tvingas ställa av fordon i väntan på att marknaden återhämtar sig. De

företag som enbart har ett fordon på sitt tillstånd har dock fått en tidsfrist på sex månader från Transportstyrelsen och därefter har yrkestrafiktillståndet återkallats. Motionärerna betonar att detta inte görs på grund av misskötsel eller ekonomiska problem utan för att bussen eller lastbilen är avställd. Orsaken till avställningen är välkänd, men av någon anledning tar inte Transportstyrelsen hänsyn till rådande situation utan lämnar ett beslut om att tidsfristen upphör vid ett givet datum. Motionärerna menar att Transportstyrelsen tolkar EU-förordningen (EG 1071/2009) allt för hårt och att det därför bör förtydligas hur artiklarna 3 och 13 ska hanteras i svensk lagstiftning.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 3 att en straffskärpning införs för otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik. Motionärerna pekar på att straffet vid otillåtet cabotage endast innebär böter, vilket får den direkta konsekvensen att åklagare lägger ned ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress.

I yrkande 12 i samma motion föreslår motionärerna att ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter införs. Yrkeskompetensbevis (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare, och inom EU finns ett gemensamt regelverk för detta. Enligt motionärerna finns det dock en svart marknad där det erbjuds falska YKB, förarkort och körkort, vilket innebär att personer utan vare sig relevant utbildning eller rätt kompetens kan framföra tunga fordon på svenska vägar. När det gäller kontrollen av dessa förare är det enligt motionärerna av yttersta vikt att kunna säkerställa om en förare faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Motionärerna menar att svensk polis och dess kontrolltjänstemän har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på yrkeskompetensbevisen och förarkorten och att risken att bli ertappad med falska handlingar är liten. Ett steg för att komma till rätta med detta är enligt motionärerna att det upprättas en gemensam databas inom EU, där poliser och tjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 38 att befogenheterna för bilinspektörer utökas. Motionärerna pekar på att det är poliser med ett särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer som arbetar ute på kontrollplatserna. För att effektivisera kontrollerna bör verksamheten enligt motionärerna skiljas från ordinarie verksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Motionärerna anser vidare 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. På så sätt skulle dagens tjänst som bilinspektör utgå och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. Motionärerna anser dessutom att personalen ska kunna vara beväpnad och ha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning.

Däriigenom skulle personalen enligt motionärerna ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning.

Motionärerna föreslår i yrkande 40 att antalet kontrollplatser för tung trafik utökas. Motionärerna pekar på att polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet och att dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. Enligt motionärerna torde dessa platser i dag vara tillräckliga. Motionärerna menar samtidigt att behovet av kontrollplatser för tung trafik behöver ses över när nya vägsträckor ska byggas.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 42 att kontrollerna av lastsäkring ska öka. Motionärerna pekar på att lastsäkring är ett av de viktigaste momenten för en yrkesförare eftersom löst eller dåligt säkrat gods på flaket kan glida eller välta av fordonet. Motionärerna konstaterar att dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter. Enligt motionärerna bör därför den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg även ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov även kunna bötfälla förare samt hindra fortsatt färd till dess att en brist är åtgärdad.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 43 att fler kontroller av färdskrivare utförs. För att tillskansa sig fördelar på den seriösa åkerinäringens bekostnad förekommer det enligt motionärerna ett omfattande fusk med färdskrivare och förares aktiviteter. Motionärerna framhåller att detta är synnerligen allvarligt för trafiksäkerheten eftersom trötta förare utgör en olycksrisk. Motionärerna anser att den särskilda enhet inom polisen som de föreslår ska utföra inspektioner på väg, även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av bl.a. manipulerade färdskrivare.

Motionärerna önskar i samma motion yrkande 44 att tillämpningen av kör- och vilotider utreds. Enligt motionärerna är det polisen som i första hand upptäcker de som fuskar i samband med vägkontroller medan den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag snarare är en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna har i sin hantering av färdskrivarna. Motionärerna anser att den typ av kontroller som Transportstyrelsen utför inte är effektiv i kampen mot det medvetna fusket och att det behövs en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller.

Motionärerna förslår vidare i yrkande 45 att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga. Enligt motionärerna är det i förebyggande syfte 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. Förutom haveririskerna orsakar överlastade fordon även skador på vägnätet. Enligt motionärerna ska de portabla vågarna främst användas på det mindre vägnätet. Motionärerna anser att den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, även ska ha tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar.

Motionärerna förslår vidare i samma motion yrkande 46 att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. Motionärerna pekar

på att det finns ett flertal företag ute i landet som har vågar där tunga fordon kan vägas. Dessa vågar genomgår enligt motionärerna årliga kalibreringar och torde därför även kunna användas för en situation där tunga fordon och fordonskombinationer ska vägas av kontrollpersonal. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör enligt motionärerna 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.

Motionärerna föreslår slutligen i yrkande 48 att fler tung-trafik-kontroller ska utföras i företagens lokaler. Motionärerna menar att Transportstyrelsen, som är den myndighet som ansvarar för att genomföra företagskontroller, trots tio års verksamhet inte har lyckats att etablera en fungerande kontrollverksamhet. Motionärerna anser att det därför finns behov av omstrukturering eftersom fusk med exempelvis manipulerade färdskrivare och förkortad upptäcks i alltför låg utsträckning vid kontroller i företagens lokaler. Enligt motionärerna finns det fördelar med att återföra kontrollerna i företagens lokaler till vägkontrollverksamheten eftersom ledtiden från att en vägkontroll uppdagar fusk till att en kontroll i företaget genomförs avsevärt kan minskas. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet. Motionärerna anser att Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller ska flyttas över till den nya särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 50 på behovet av att intensifiera övervakningen av lastbilstrafiken. Motionärerna betonar att polisens kontroller av lastbilstrafiken måste intensifieras för att en sund konkurrens ska fungera i praktiken. Motionärerna anför att risken för att åka fast är liten för utländska lastbilar och att utvecklingen med allt färre trafikpoliser därför behöver vändas.

I yrkande 51 i samma motion framhåller motionärerna behovet av konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Motionärerna pekar på att svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen och att detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. Motionärerna menar att en och samma kontrollmyndighet i stället borde skanna hela vägtransportbranschen och finna de företag som missköter sig mest och att kontroll av dessa borde prioriteras. Enligt motionärerna bör polisen återfå ansvaret för kör- och vilotidskontroller även för svenska åkerier. Motionärerna pekar vidare på att flera EU-länders fordonsregister ännu inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara det sedan 2012. Motionärerna understryker att alla register borde vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter för att den gemensamma marknaden ska kunna fungera.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 35 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska olagliga cabotagetransporter. Motionärerna pekar på den hårda konkurrenssituationen i transportnäringen och på att det finns tecken på att

åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat i antal. Motionärerna anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar och att det därför kan finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder som t.ex. krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Motionärerna vill även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Motionärerna menar också att bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem i dag och att det därför behövs förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter. Enligt motionärerna skulle detta kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

Motionärerna framhåller i yrkande 36 att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna pekar på att det med dagens digitala hjälpmedel är ganska lätt för oseriösa aktörer att skaffa sig information om var kontroller för stunden äger rum och att de lätt kan välja annan färdväg för att undgå kontroll. Motionärerna menar att en mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med precision vet vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontrollen. Ett annat sätt att öka effektiviteten är enligt motionärerna att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskamerorna. Det skulle då gå att genom automatik avläsa registreringsnumren, söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier polisen vill bevaka noggrannare.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 37 att arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken i större utsträckning bör samordnas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anför 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 arbetet som bedrivs från många olika håll för att kontrollera yrkestrafiken ur olika perspektiv (tull, arbetsmiljö, skatter, sociala villkor m.m.) är angeläget. I detta förbättringsarbete ser motionärerna gärna att branschen är en aktiv aktör.

Helena Gellerman m.fl. (L) betonar i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 19 vikten av att resultatet från utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51) skyndsamt tillvaratas och att man verkar för att myndigheterna samverkar i större omfattning. Motionärerna betonar att arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet bör stärkas. Även om polisen har fått ökade befogenheter, så måste det kompletteras med tillräckligt med trafikpoliser i yttre tjänst och utökade

kontroller av tung trafik. Annars riskerar fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri att öka.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3468 att med smarta färdskrivare kommer myndigheterna snabbt och smidigt kunna följa upp kör- och vilotider, gränspassager och cabotageperioder. Motionärerna efterfrågar därför i yrkande 16 att införandet av gps-övervakning vid in- och utfart från Sverige tidigareläggs för att så snabbt som möjligt säkerställa konkurrensneutrala och rättvisa villkor för svenska åkerier.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen

Regleringen av åkerinäringen inom EU

Utskottet vill inledningsvis liksom tidigare år framhålla vikten av att det råder konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporter på väg som utförs inom EU. Utskottet vill samtidigt peka på att det finns ett antal utmaningar som måste hanteras för att godstransporterna på väg ska kunna utföras med utgångspunkt från konkurrensneutralitet. Eftersom tunga godstransporter på väg i många fall är gränsöverskridande vill utskottet framhålla att det krävs gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätthålla en konkurrens på lika villkor.

Utskottet påminner om att Europeiska kommissionen i maj 2017 presenterade den första av tre delar i det s.k. mobilitetspaketet. En andra del presenterades i november 2017 och en tredje del i maj 2018.

Den första delen av mobilitetspaketet var särskilt inriktad på vägtransporter och innehöll bl.a. tre lagförslag med bäring på yrkestrafik. Kommissionens tre förslag innebar bl.a. att det införs tydligare regler för cabotagetransporter och regler som gör det lättare att kontrollera cabotagetransporter, samtidigt som kraven för etablering av företag skärps för att motverka s.k. brevlådeföretag. Vidare föreslog kommissionen att reglerna om kör- och vilotider ändras; t.ex. föreslogs ändringar i referensperioderna för hur veckovilan ska tas ut och nya bestämmelser om krav på företag för att göra det möjligt för förare att återvända hem med jämna mellanrum. I förslagen ingick även att nya smarta färdskrivare ska introduceras för att säkerställa effektivare kontroller. Dessutom föreslogs specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Samtliga förslag innebar även att kraven på återrapportering från medlemsstaterna till kommissionen och kraven på samordningen medlemsstaterna emellan skärps.

Inom ramen för den andra delen av mobilitetspaketet lämnade kommissionen bl.a. ett lagförslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (det s.k. kombidirektivet). Förslaget innehöll bl.a. nya krav på vilka uppgifter som ska kunna uppvisas vid en kontroll samt på att dessa

uppgifter ska kunna uppvisas för en kontrolltjänsteman under den tid som kontrollen pågår.

I den tredje delen av mobilitetspaketet lämnade kommissionen bl.a. ett lagförslag om en förordning om elektronisk godstransportinformation. Förslaget innebar att man fastställer en rättslig ram för elektronisk överföring av information som rör transport av varor inom EU. Genom förordningen blir behöriga myndigheter skyldiga att acceptera elektroniska frakthandlingar när transportföretagen väljer att lämna information elektroniskt i enlighet med de krav som ställs i förordningen.

Vid TTE-rådsmötet den 3 december 2018 kunde EU:s transportministrar enas och anta allmänna inriktningar för förslagen i det första mobilitetspaketet samt förslaget om ändring av kombidirektivet i det andra mobilitetspaketet. Infrastrukturministern framhöll i samband med detta att Sverige har varit pådrivande i förhandlingarna om nya regler för vägtransporter och att dessa regler är en förutsättning för att skapa bättre ordning och reda på vägarna. Infrastrukturministern uttryckte även stor nöjdhet med att Sverige fått gehör för de krav man ställt om utstationering och ökad kontroll och reglering av kombinerade transporter. I den överenskommelse som uppnåddes i december 2018 vid mötet mellan EU:s transportministrar och som utgör rådets allmänna inriktning ingår bl.a. följande:

- Det blir striktare regler för cabotage transporter. Enligt överenskommelsen i rådet får lastbilar från andra EU-länder även fortsättningsvis köra högst tre cabotage transporter under sju dagar efter att de kommit till Sverige med en internationell transport. Däremot måste lastbilen därefter stanna utanför Sverige i minst fem dagar, under en s.k. avkylningsperiod, innan den åter kan köra nya cabotage transporter i Sverige.
- Reglerna för utstationering av förare vidgas, skärps och tydliggörs.
- Nya smarta färdskrivare kommer att introduceras för att säkerställa effektivare kontroller. Det kommer att öka möjligheten till kontroll av bl.a. cabotage- och utstationeringsregler. Enligt de nya reglerna är det inte tillåtet att ta veckovila i fordonet.
- Därutöver tas undantaget bort för kombinerade transporter, som har gjort det möjligt för åkerier från andra länder att köra i Sverige utan att registrera sina lastbilar i landet.

Den 4 april 2019 antog Europaparlamentet sin ståndpunkt i första läsningen om tre av förslagen i det första mobilitetspaketet; som gällde kör- och vilotider, utstationering på vägområdet samt tillträdesförordningarna. Europaparlamentet föreslog bl.a. att ett obegränsat antal cabotage transporter ska tillåtas i högst tre dagar, och att lastbilen efter det inte får utföra cabotage transporter i detta värdland inom 60 timmar från det att fordonet återvänt till det land i vilket åkeriet är etablerat. När det gäller kör- och vilotider har Europaparlamentet föreslagit att företagen måste organisera sina scheman så att förare kan återvända hem med jämna mellanrum (minst var fjärde vecka) samt att den obligatoriska viloperioden i slutet av veckan inte

ska få genomföras i lastbilens hytt. Vidare föreslog Europaparlamentet bl.a. att utstationeringsreglerna ska tillämpas på cabotage- och gränsöverskridande transporter, med undantag för bl.a. transittrafik och bilaterala transporter.

I oktober 2019 påbörjades därefter interinstitutionella förhandlingar mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen, och i december 2019 nåddes en preliminär överenskommelse om rättsakterna om yrkestrafik i det första mobilitetspaketet. Överenskommelsen innefattar nya regler om arbetsvillkor för förare, särskilda regler för utstationering av förare vid vägtransporter, tillträde till godstransportmarknaden och bättre kontrollmöjligheter. I december 2019 nåddes även en överenskommelse som innebär att ett medlemsland får tillämpa samma tidsregler som för cabotage för vägdelen i en kombinerad transport på sitt territorium.

Den 15 juli 2020 antog rådet och Europaparlamentet tre rättsakter som omfattar bl.a. tillträdet till godstransportmarknaden inkluderat reglerna om cabotage samt bestämmelserna om kör- och vilotider och om färdskrivare. Därutöver infördes specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Rättsakterna omfattar även ovan nämnda tidsregler vid kombinerad transport.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla vad regeringen anför i den nationella godstransportstrategi som presenterades i juni 2018 om att den i samband med förhandlingarna om EU:s mobilitetspaket aktivt driver linjen att det måste råda sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater. I strategin pekar regeringen även på att Sverige i dessa frågor samarbetar särskilt med en grupp likasinnade medlemsstater inom den s.k. vägalliansen, som består av Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg samt de två icke-EU-medlemsstaterna Norge och Schweiz. Regeringen pekar också på att dessa länder träffas regelbundet för att utbyta övriga erfarenheter av utvecklingen av regelsystemet och kring kontroller av vägtransporter.

Översyn av kontrollverksamheten för yrkesmässiga godstransporter

Trafikutskottet genomförde under 2011/12 en uppföljning med fokus på tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, och resultatet presenterades därefter i en rapport (2011/12:RFR8). I rapporten noterades att frågor om tillsyn och kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg rör flera utgiftsområden och berör flera utskott, departement och myndigheter. I uppföljningen konstaterades att det behövs en tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller och att en tillsynsstrategi behöver tas fram. Det framhölls också att det är viktigt att myndigheterna prioriterar brott inom yrkestrafiken och att det fördelas resurser till detta inom myndigheterna. Vidare påtalades vikten av att uppmärksamma hur specialkompetensen för kontroller av godstransporter på väg ska säkras långsiktigt inom polisen. Andra områden som uppmärksammades rörde bl.a. sanktionsväxlingar samt möjligheterna att hindra fortsatt färd. Efter trafikutskottets uppföljning av yrkesmässiga godstransporter på väg har regeringen

låt it genomföra ytterligare och återkommande uppföljningar av regel- efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Detta har genomförts genom samarbete mellan Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Trafikverket och Skatteverket i form av tillståndsmätningar av bl.a. tunga godstransporter på väg. De två första genomfördes under 2012 och 2015 och den senaste under 2019. I den senaste tillståndsmätningen (TSG 2017-3925) redovisar Transportstyrelsen att de ser ett flertal steg i positiv riktning när det gäller godsekipagens regelefterlevnad. Förbättringar har skett när det gäller t.ex. teknisk beskaffenhet och lastsäkring. Transportstyrelsen ser samtidigt oroande indikationer på att hastighetsefterlevnaden har försämrats, en ojämn utveckling när det gäller efterlevnaden av kör- och vilotider och att medan svenska förare har blivit bättre på att följa dessa regler visar utländska förare upp en sämre efterlevnad. Transportstyrelsen konstaterar att detta riskerar att få konsekvenser för såväl risken för olyckor som förutsättningarna för rättvisa villkor inom åkerinäringen.

Utskottet ser positivt på att det efter trafikutskottets uppföljning har vidtagits olika åtgärder för att förbättra kontrollmöjligheterna och regelefterlevnaden och därmed främja sund konkurrens inom yrkestrafiken och ökad trafiksäkerhet. Utskottet vill här framhålla möjligheterna till s.k. klampning, sanktionsväxling och stärkt beställansvar samt även att regeringen har låtit genomföra uppföljningar av de reformer som genomförts.

Utskottet kan samtidigt konstatera att det är ett antal myndigheter som sorterar under olika departement och utövar olika typer av kontroller och tillsyn som rör åkeribranschens verksamhet. Till dessa hör bl.a. Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket. Samverkan och utbyte sker mellan dessa myndigheter liksom med tillsynsmyndigheter i andra europeiska länder. Utskottet har vid tidigare tillfällen påtalat att det inte finns någon mer genomgripande belysning att tillgå när det gäller förutsättningarna för dessa myndigheters tillsyn och kontrollverksamhet och dess betydelse för att främja trafiksäkerheten och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen. Utskottet har därför också tidigare särskilt uppmärksammat att regeringen i den nationella godstransportstrategi som presenterades i juni 2018 aviserade en översyn av hur regelefterlevnaden på väg kan förbättras för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten och att detta t.ex. kan handla om förstärkt myndighetssamordning eller om hur modern teknik kan användas i syfte att effektivisera kontrollerna. Mot denna bakgrund ser utskottet mycket positivt på att regeringen i augusti 2019 beslutade att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget är 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 ska därför enligt direktiven

- kartlägga och analysera myndigheternas nuvarande kontrollverksamhet för yrkestrafik på väg, bl.a. när det gäller hur och i vilken omfattning kontrollerna sker och den effekt de har för hur regler följs och därmed för brottsbekämpning, trafiksäkerhet, miljö, arbetsmiljö och sund konkurrens
- göra en internationell utblick över hur kontrollverksamhet för yrkestrafik på väg har utformats för att regler ska följas bättre
- föreslå åtgärder för att stärka kontrollverksamheten och ytterligare förbättra hur regler följs – t.ex. genom nya arbetssätt, effektiv användning av tekniska möjligheter, ökad myndighetssamordning och mer informationsutbyte
- ta ställning till om en förändrad organisation för att bedriva kontroll av yrkestrafik på väg kan leda till en förbättring av hur regler följs med hänsyn till resurseffektivitet och lämna förslag på en samlad organisation för kontrollverksamheten som innebär att vissa uppgifter överförs till någon annan myndighet än den som i dag har ansvaret eller till en ny myndighet samt föreslå direktiv till en genomförandeutredning.

Översynen ska redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021. Som framgår av direktiven till utredningen är det ett stort antal mycket angelägna frågor som ska belysas och analyseras, och utskottet ser därför med stort intresse fram emot det kommande resultatet av utredningen.

Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för genomförandet av företagskontroller och 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. Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet för yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (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 företagets 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 (EEG) nr 3821/85. Enligt de EU-regler som gäller sedan den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda

antalet kontrollerade arbetsdagar ske ute på vägarna, och minst 50 procent ska ske som företagskontroller.

Utskottet kan konstatera att när det gäller kontroller av överträdelse 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. Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden om att öka andelen vägkontroller, senast i januari 2020 (bet. 2019/20:TU6). Utskottet vill liksom tidigare peka på att det inte skulle vara förenligt med nu gällande EU-regler att öka andelen vägkontroller i förhållande till företagskontroller i Sverige eftersom andelen vägkontroller redan uppgår till 50 procent.

Polismyndighetens kontroller av tunga godstransporter på väg

En förutsättning för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporterna på väg är att det bedrivs en väl fungerande och effektiv kontrollverksamhet ute på vägarna. Utskottet har återkommande behandlat motioner om kontroller och tillsyn av åkerinäringen, senast i januari 2020 (bet. 2019/20:TU6). Utskottet pekade då på att antalet trafikpoliser i Sverige minskat över tid och att denna utveckling är olycklig sett i relation till de betydande ökningarna som skett av de tunga godstransporterna på väg under de senaste decennierna. Mot bakgrund av den nuvarande situationen vill utskottet därför åter betona behovet av att det vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt säkra tillgången på poliser och bilinspektörer med den kompetens som krävs för att säkerställa en god övervakning av de tunga godstransporterna på väg.

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.

Polismyndigheten presenterade i oktober 2016 promemorian Polismyndighetens strategi för trafik som metod (PM 46/2016). I promemorian anges när det gäller kompetensförsörjning att arbetet med den yrkesmässiga trafiken kräver specialistkompetens som säkerställs genom en mer omfattande vidareutbildning av poliser och bilinspektörer samt att kravet på besiktningskompetens för tunga fordon företrädesvis ska säkerställas genom bilinspektörer.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att i enlighet med budgetpropositionen för 2017 har Polismyndighetens anslag ökat med 25 miljoner kronor per år för 2017–2020 som en engångssatsning för att motverka illegal

cabotageverksamhet samt med 10,7 miljoner kronor fr.o.m. 2017 för att utveckla arbetet med flygande inspektioner. I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 pekade regeringen på att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Vidare angavs att de åtgärder som myndigheten vidtar med anledning av dessa uppdrag ska redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020, och i denna redovisning ingår även att föra ett resonemang om vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till.

Utskottet vill också peka på att det 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. Enligt Polismyndigheten har även tio nya bilinspektörer rekryterats.

Polismyndigheten uppger i sin årsredovisning för 2019 att den har genomfört en utbildningsinsats när det gäller internationell trafik (som bl.a. innefattar cabotage) för nästan 400 poliser och bilinspektörer. Enligt Polismyndigheten kunde man under 2019 se att antalet ärenden redovisade till Transportstyrelsen om sanktionsavgifter för olaga cabotage ligger på en fortsatt hög nivå. Under 2019 genomfördes 28 449 flygande inspektioner, varav 13 531 gällde nyttofordon. I årsredovisningen för 2019 redovisas vidare att ett nytt it-system för rapportering av flygande inspektioner har tagits i drift och har bidragit till att rapporteringen av flygande inspektioner ökat samt att dessa fått högre kvalitet. Enligt Polismyndigheten kommer it-systemet att förbättra och förenkla rapporteringen av flygande inspektioner. Systemet har funktioner dels för rapportering till Transportstyrelsen, dels för uppföljning av verksamheten när det gäller flygande inspektioner.

Utskottet vill även hänvisa till det som inrikesminister Mikael Damberg anförde i en interpellationsdebatt den 3 november 2020 (ip. 2020/21:75). Inrikesministern framhöll att regeringen genomför en historisk satsning på Polismyndigheten och pekade på att man vid utgången av juni nådde 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 även att det aldrig har funnits fler polisanställda än i år, 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 ökade antalet kontroller när det gäller 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

ministrerna 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 överträdelser eller allvarliga överträdelser 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 överträdelser som anges i nämnda förordnings artikel 6, dvs. bl.a. överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens tekniska beskaffenhet och vägtrafiklagstiftning.

Utskottet vill här framhålla att Transportstyrelsen med anledning av reglerna har 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 ERRU (European Register of Road Transport Undertakings), och via detta får Transportstyrelsen information om överträdelser som begås utomlands av de företag som Transportstyrelsen har beviljat gemenskapstillstånd.

När det gäller myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärderingssystem vill utskottet också peka på att Sverige som medlemsstat i EU även har en skyldighet att skicka information om överträdelser 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 överträdelser som begåtts i Sverige får Transportstyrelsen information om underrättelser 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. Denna information, såväl de underrättelser som de olika riskvärdena baseras på som övriga

parametrar, utgör därmed det underlag som sammantaget ingår i riskvärderingssystemet.

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 beslut (EU) 2016/48020. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelser och information om gemenskapstillstånd. Utskottet vill här peka på att 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 att sammankopplingarna av nationella register skulle ha uppnåtts senast den 31 december 2012 men att det förekommit kraftiga förseningar i några av medlemsstaterna innan detta kunnat uppnås. Under rapporteringsperioden den 1 januari–31 december 2016 hade dock samtliga medlemsstater kopplat samman sina nationella elektroniska register för vägtransportföretag.

I rapporten redovisas 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. Av rapporten framgår vidare att ett betydande informationsutbyte om allvarliga överträdelser och anseende har registrerats och att detta gällt särskilt i Belgien, Tjeckien, Tyskland, Estland, Kroatien, Italien, Lettland, Slovenien och Sverige. Större delen av utbytet rörde framställningar om kontroller av det goda anseendet som hade skickats till och mottagits från andra medlemsstater. 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. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller frågan om ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter kan utskottet konstatera att det i nuläget inte finns något sådant färdigt system på EU-nivå för att utbyta information om yrkesförarkompetens. Utskottet noterar samtidigt att det i enlighet med Europaparlamentets och rådets ändringsdirektiv (EU) 2018/645 ska tas fram ett nätverk för informationsutbyte om yrkesförarkompetens på EU-nivå till maj 2021. Detta nätverk ska få användas för verkställighetsändamål, t.ex. i samband med polisens kontroller. Vilka specifika uppgifter som ska utbytas och hur informationsutbytet ska gå till är dock ännu inte beslutat på EU-nivå. Utskottet noterar också att genom det tidigare nämnda ändringsdirektivet

ändrades även regelverket för informationsutbyte av körkortsuppgifter, och enligt körkortsdirektivet är det nu möjligt att använda den gemensamma nätverksbaserade databasen Resper för kontrolländamål.

Utskottet välkomnar i sammanhanget att den överenskommelse som gjordes i december 2019 om det första mobilitetspaketet även innefattar moderniserade regler för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna.

Trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon

Som tidigare nämnts ska Polismyndigheten 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 återrapporterar Polismyndigheten att den tillsammans med Trafikverket därför har genomfört en omfattande inventering av trafikkontrollplatserna i landet. Detta har enligt myndigheten resulterat i att Trafikverket har påbörjat en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser så att dessa kvalitativt uppnår de tekniska krav som ställs i EU-direktiv och i Transportstyrelsens föreskrifter.

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.

Utskottet noterar också i sammanhanget att det med dagens teknik finns 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. WIM-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 (RPSEFS 2011:5 FAP 335-1). I föreskrifterna anges att det bara är den som har erforderlig 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 att 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.

När det gäller frågan om att öka antalet lastsäkringskontroller vill utskottet peka på vad som tidigare angetts i Polismyndighetens regleringsbrev om att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras.

Möjlighet till övervakning av lastbilars position

En viktig del av den förbättrade kontrollen av yrkesmässiga godstransporter på väg är att ha en tillförlitlig metod för att registrera när och var en lastbil har passerat en gräns och att lokalisera var lastning och lossning äger rum.

Utskottet vill peka på att kommissionen i den första delen av mobilitetspaketet föreslog att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter m.m. ändras när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. I dag ska ett fordots position registreras automatiskt på platsen där den dagliga arbetspositionen inleds, var tredje timme under sammanlagd körtid och på platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas. Enligt kommissionens förslag ska förordningen ändras så att fordonets position även 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. Enligt kommissionen kommer den föreslagna ändringen att göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen. Skyldigheten ska inte gälla förare som använder smarta färdskrivare som automatiskt registrerar gränspassager. Utskottet noterar att kommissionen som skäl för en förordningsändring har angett att syftet är att göra kontrollen av efterlevnaden av sociallagstiftningen mer kostnadseffektiv och att potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen bör utnyttjas fullt ut. Enligt kommissionen bör därför färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport.

Som utskottet även tidigare har konstaterat visade det sig under förhandlingarna av kommissionens förslag under 2018 att den s.k. smarta färdskrivaren inte hade den tekniska prestanda som krävs för att gränspassager ska registreras automatiskt, vilket är en förutsättning för att kunna kontrollera t.ex. regler om utstationering. Kommissionen har därför tillsammans med branschen arbetat fram en modell för hur en andra generations smarta färdskrivare ska se ut, och det har nu kommit en ny version av den smarta färdskrivaren – smart färdskrivare version 2 (G2V2).

Kommissionen ska senast 21 augusti 2021 ta fram en teknisk specifikation för den nya smarta färdskrivaren. Senast den 21 augusti 2023 ska G2V2 installeras i nyregistrerade fordon och senast den 31 december 2024 ska analoga färdskrivare eller första generationens digitala färdskrivare ersättas med G2V2 vid internationell transport. Version 1 av smarta färdskrivare ska senast 21 augusti 2025 ersättas med G2V2 vid internationell transport. Utöver tekniska uppgraderingar ska den nya färdskrivaren G2V2 även automatiskt registrera position varje gång ett fordon passerar gränsen till en medlemsstat och varje gång fordonet lastas eller lossas. Föraren ska även registrera om det är en transport av gods eller person. Senast den 21 augusti 2024 ska kontrollmyndigheterna ha tillgång till utrustning för tidig upptäckt, s.k. fjärravläsning. Utskottet välkomnar detta.

Yrkestrafiktillstånd

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.

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. Transportstyrelsen kan återkalla yrkestrafiktillståndet av olika skäl, bl.a. om förutsättningarna för detta har ändrats.

I en interpellationsdebatt från 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 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 med 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 ärendehanteringar ska vara effektiva och rättssäkra. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill peka på att den reglering som behövs för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter och genomförandet av det s.k. mobilitetspaketet behöver fastställas på EU-nivå. Utskottet kan konstatera att en preliminär överenskommelse nåddes om rättsakterna i det första mobilitetspaketet i december 2019 och att det reviderade regelverket antogs i juli 2020. Sverige har i förhandlingarna intagit en aktiv och tydlig hållning i arbetet för att främja konkurrens på lika villkor.

Utskottet vill liksom tidigare 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 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 kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg förbättras ytterligare och välkomnar därför att regeringen i augusti 2019 gav en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs samt lämna förslag på

förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.

Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ inom området och avstyrker därmed motionerna 2020/21:663 (SD) yrkande 11, 2020/21:876 (S), 2020/21:890 (S) yrkande 2, 2020/21:1314 (V) yrkande 15, 2020/21:1816 (S) yrkande 2, 2020/21:1840 (S), 2020/21:1847 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46 och 48, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 50 och 51, 2020/21:3172 (C) yrkandena 35–37, 2020/21:3235 (L) yrkande 19 och 2020/21:3468 (M) yrkande 16.

Utskottet kan vidare med tillfredsställelse notera att regeringen och ansvariga myndigheter på transportområdet vid behov har agerat inom regelverkets ramar för att mildra effekterna för företag med anledning av den pågående pandemin. Utskottet utgår från att detta sker även i fortsättningen. När det gäller frågan om yrkestrafiktillstånd konstaterar utskottet att kraven för att få bedriva yrkesmässig trafik till stor del omfattas av EU:s regelverk, vilket myndigheterna måste hålla sig till. Det har dock framkommit att det för närvarande finns möjligheter till anstånd med att lämna in anmälningar, handlingar och underlag till Transportstyrelsen. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl att ta något initiativ på området. Motion 2020/21:2212 (SD) avstyrks därmed.

Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna. Utskottet hänvisar bl.a. till att de nuvarande reglerna för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för EU:s mobilitetspaket och till att rättsakterna i den första delen av mobilitetspaketet har antagits.

Jämför reservation 8 (M), 9 (SD) och 10 (KD).

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 transporter 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 vägarbetsstidslagen sedan den 1 juli 2005. För att kontrollera att regelverket följs görs både nationella och internationella kontroller av färdskrivare,

diagramblad och förarkort. Kontrollerna utförs både på väg och genom företagskontroller.

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

Motionerna

I motion 2020/21:1278 anför Mattias Karlsson i Luleå (M) att möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare bör utredas. Enligt motionären är kör- och vilotidsregelverket ett av de mest kostsamma regelverken att administrera för bussföretagen. Motionären konstaterar samtidigt att tanken med kör- och vilotidsregelverket är god och att det handlar om att garantera en sund konkurrens, värna om chaufförernas sociala förhållanden samt bidra till en högre trafiksäkerhet. Enligt motionären kan regelverket dock upplevas som fyrkantigt och orättvist för åkeriföretag som strävar in i det längsta efter att göra rätt.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2213 att personbil klass 2 bör undantas från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt. Motionärerna framhåller att ett fritidsfordon per definition är ett fritidsfordon och att grundtanken med en reglerad arbetstid för förare och sund konkurrens bland företag inte är aktuell för den här fordonstypen, inte ens när totalvikten överstiger 7,5 ton. Att kräva färdskrivare på ett fritidsfordon medför kostnader för fordonsägaren. Det är dyrt att montera utrustningen och det kräver periodiska kontroller. Dessutom ska föraren inneha ett förarkort, och både färdskrivare och förarkort ska kopieras inom givna intervaller; i annat fall riskerar ägaren till fordonet omfattande sanktionsavgifter. Motionärerna menar att det är en övertolkning av regelverket att kräva färdskrivare i ett fordon som inte utför gods- eller persontransporter.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 52 att reglerna för skötsamma åkeriföretag bör förenklas. Motionärerna anser att regelverken inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk och att det kanske har blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Motionärerna menar att Transportstyrelsen dömer ut höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka. Enligt motionärerna är inte de färdskrivare som företagen måste ha installerade användarvänliga, och de skapar ofta misstag som gör att företag påförs en sanktionsavgift. Enligt motionärerna behöver Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen bli mer rättvis och rättssäker. I dag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar på Transportstyrelsens lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få

företag fastnar i poliskontroller medför detta system enligt motionärerna en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 13 vikten av konkurrensneutrala villkor för yrkeschaufförernas kör- och vilotider. Motionärerna menar att det är viktigt med en lagstiftning som säkerställer vila och återhämtning för yrkeschaufförer. Samtidigt uppkommer ibland situationer med förseningar och köer som den enskilde föraren inte råder över. Motionärerna anser att det därför behövs en viss ökad flexibilitet för de svenska åkarna. Motionärerna föreslår vidare att en utredning tillsätts som ser över villkoren. Utredningen bör t.ex. titta på frågor som rör möjligheten till dispens för kravet om 10 km icke färdskrivarpliktig körning, service, underhåll, logistiska lastningar och lossningar och sanktionsavgifter vid mindre handhavandefel för färdskrivare. Detta är enligt motionärerna exempel på detaljer som gör skillnad för en trygg, rättvis och sund konkurrens för åkerier på en global marknad.

Utskottets ställningstagande

Avvikelser från kör- och vilotidsregler samt nationella undantag

I artikel 12 i EU:s kör- och vilotidsförordning stadgas 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 färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast då föraren når fram till en lämplig plats att stanna på.

Utskottet vill påminna om att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har gjort en översyn av möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. I uppdraget ingick att undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett liknande system som liknar Danmarks i Sverige. 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 regeltillämpningen i Europa (delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT).

När det gäller undantag från kör- och vilotidsreglerna kan utskottet konstatera att det 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 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift. Det finns även ett undantag för fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna 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 vägarbetstidslagen.

Utskottet kan konstatera att det i Sverige finns ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen planeras inte någon översyn när det gäller krav på färdskrivare och kör- och vilotidsregler för husbilar.

Med anledning av den extraordinära situation som spridningen av coronaviruset innebär möjliggjorde regeringen i april 2020 vissa undantag från reglerna om kör- och vilotider. Regeringen har gett Transportstyrelsen utökade möjligheter att besluta om undantag från förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, för transporter som genomförs under extraordinära omständigheter.

Kör- och vilotidsregler för bussresor

Utskottet vill peka på att det är EU:s regelverk för kör- och vilotider som 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 företagets 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 § stadgas 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.

Sammanfattande ställningstagande

När det gäller kör- och vilotidsregler samt regler om kopiering och lagring av uppgifter konstaterar utskottet att dessa beslutas gemensamt på EU-nivå. Vidare noterar utskottet 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 och att rådet den 15 juli 2020 antog rättsakterna i den första delen. Utskottet finner därför inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2020/21:1278 (M), 2020/21:2213 (SD), 2020/21:2809 (KD) yrkande 52 och 2020/21:3468 (M) yrkande 13.

Sanktionsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en översyn av bötesnivåer och sanktionsväxlingar när det gäller tung trafik och om beräkning av överlastavgift. Utskottet hänvisar till att regeringen har utsett en särskild utredare som fått i uppdrag att bl.a. föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet. Vidare hänvisar utskottet till att frågan om beräkningsgrunderna för överlastavgift är under beredning.

Jämför reservation 11 (SD).

Bakgrund

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. cabotage transporter. 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 genom att de har sänkts och i vissa fall genom att de har höjts
- sanktionsavgiften för vissa mycket allvarliga och alla synnerligen allvarliga överträdelse mot körtider, raster och vilor även har 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 som mest får 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 tillrätta med de mest allvarliga överträdelse av regelverket.

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 20/21:2218 yrkande 50 att det bör införas straffskärpningar och göras en översyn av böter och sanktioner. Enligt motionärerna finns anledning att se över nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter. Motionärerna menar att fel av mindre betydelse i vissa fall kan få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som de som uppenbart fuskar slipper straff eller kommer undan med låga ekonomiska påföljder. En total översyn i syfte att revidera bötesbelopp och sanktionsavgifter är därför nödvändig, liksom sanktionsväxlingar.

I yrkande 103 tar motionärerna upp frågan om överlastavgift och straffrättslig påföljd för lätta fordon och påtalar att en översyn av beräkningsmodellen för överlast måste göras skyndsamt. Enligt motionärerna måste reglerna ge en rättssäker konsekvens som står i proportion till brottet. För att fordon inte ska lastas mer än fordonskonstruktionen tillåter finns i dag en totalvikt för hela fordonet samt en total lastvikt definierad för varje registrerat fordon. En konstruktionsskillnad mellan lätt lastbil och husbil innebär att dessa fordon får olika bötesbelopp vid samma bruttovikt överstigande 3,5 ton på grund av olika tillåtna lastvikter. Vid överlast utdelas böter beräknat i procent av den tillåtna lastvikten, inte totalvikten, och detta beräkningssätt slår enligt motionärerna oproportionerligt vid vägning av husvagnar och husbilar.

Utskottets ställningstagande

När det gäller sanktionsavgifter vid överträdelse av kör- och vilotidsregler och regler för internationella transporter har utskottet fått uppgifter från

Transportstyrelsen om att det utöver de uppdrag och utredningar som myndigheten hittills har genomfört även pågår en ständig utveckling av myndighetens tillämpning till följd av förändringar i regelverken. Enligt Transportstyrelsen arbetar myndigheten i samband med regelförändringar aktivt med vilken inverkan dessa har på myndighetens tillämpning och kontrollförfarande. Transportstyrelsens tillämpning kan också ändras av de vägledningar och genomförandebeslut som EU-kommissionen tar fram. Eftersom Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet är det i första hand domstolarna, dvs. förvaltningsrätten, kammarrätten och slutligen Högsta förvaltningsdomstolen, som bestämmer hur Transportstyrelsen ska tillämpa reglerna. Transportstyrelsen tar också hänsyn till de förhandsutlåtanden som ges av EU-domstolen. I frågor som ännu inte har prövats av domstolarna bestämmer Transportstyrelsen om den egna tillämpningen av regelverket. Transportstyrelsen har för ändamålet även inrättat en praxisgrupp som består av utredare, experter och jurister och som har till uppgift att löpande behandla frågor allt eftersom de uppkommer i myndigheten. Utskottet är positivt till detta.

När det gäller sanktionsväxling innebär det att man ersätter en straffrättslig sanktion med en administrativ sanktion, t.ex. en sanktionsavgift. Utskottet vill här påminna om att 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 yrkestrafik-området framkom att det inom detta område bör övervägas en mer generell sanktionsväxling från straff till avgift. Utskottet noterar vidare vad utredningen konstaterade om att de aktuella reglerna inom yrkes- och trafikområdet 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 reglerna upptäcks 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 vinsteliminering, blir

incitamenten för yrkestrafik-företagen att hålla sig till regelverket avsevärt starkare.

Det är bl.a. mot denna bakgrund som en sanktionsavgift har införts för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg. I motiveringen till regeländringen anfördes 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).

När det gäller frågan om en översyn av sanktionsväxlingar vill utskottet framhålla regeringens beslut i augusti 2019 om 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). Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2021 (dir. 2020:65). Utskottet ser fram emot detta med stort intresse.

Mot bakgrund av motionsförslaget om beräkningsgrunderna för överlastavgift kan utskottet konstatera att det enligt lagen om överlastavgift (1972:435) tas ut överlastavgift om lastbil eller buss eller vissa andra fordon framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. För avgiftspliktig överlast tas avgift ut med ett grundbelopp om 2 000 kr samt därtöver med ett belopp beräknat för varje axel, boggi eller trippelaxel enligt ett särskilt fastställt sätt. Utskottet har fått uppgifter om att frågan om beräkningsgrunderna för överlastavgift enligt lagen om överlastavgift är under beredning i Regeringskansliet.

Mot bakgrund av vad som har anförts här och att regeringen har initierat en översyn av bl.a. sanktionsväxling samt att frågan om överlastavgift för lätta fordon är under beredning finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motion 2020/21:2218 (SD) yrkandena 50 och 103.

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 gällande delegationsordningar.

Jämför reservation 12 (SD, KD).

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 fortsatt 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 som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns det i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets 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

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 färden följs. Enligt lagen får en polis eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, 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 avhjälpats.

Motionerna

Isak From och Åsa Karlsson (båda S) framhåller i motion 2020/21:1816 yrkande 1 att behovet av längre tid för klampning bör ses över. Polisen bör enligt motionärerna ges utökade möjligheter till klampning och till andra åtgärder för att hindra fortsatt färd av trafikfarliga fordon och för att säkra sanktionsavgifterna vid cabotageöverträdelser.

I kommittémotion 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47 föreslås att tiden för klampning utökas. Motionärerna pekar på att beslut om klampning ska kunna fattas av personal på en kontrollplats och att detta således innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroll på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut om klampning. Motionärerna menar även att det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 48 att fordon ska kunna klampas till dess att böterna betalats. Motionärerna pekar på att polisen har möjlighet att låsa fast fordonet, s.k. klampning, i fall där en förare inte betalar sanktionsavgiften men att fordonet i dag endast kan klampas upp till 36 timmar.

Utskottets ställningstagande

Tidsfrist för klampning

Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan åtgärder i form av omhändertagande av viss egendom eller klampning av ett fordon vidtas för att säkerställa att fordonet inte kör vidare, om det vid en vägkontroll upptäcks att vissa regler på vägtransportområdet har överträtts. Åtgärderna får enligt nuvarande bestämmelser bestå i högst 36 timmar,

undantaget åtgärder som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att utöka klampningstiden finner utskottet det motiverat att närmare redovisa bakgrunden till de nuvarande reglerna om tidsfrister. I samband med att riksdagen beslutade om den nuvarande lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd beslutade riksdagen också om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att bl.a. utreda möjligheterna att låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

Med anledning av riksdagens tillkännagivande gav regeringen i oktober 2015 Transportstyrelsen i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp bl.a. de nya bestämmelserna om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trätt i kraft tidigare samma år. Transportstyrelsen skulle i det sammanhanget utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar. Transportstyrelsen överlämnade i maj 2017 en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet.

Regeringen överlämnade i mars 2018 propositionen Förlängd klampning till riksdagen (prop. 2017/18:198), och riksdagen beslutade i maj 2018 om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeländringarna innebar att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängdes från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet skulle betalas i högre utsträckning än vad som då var fallet.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan föraren eller fordonets registrerade ägare begära omprövning av beslutet om omhändertagande eller klampning i de fall åtgärden inte är tidsbegränsad. Om Polismyndigheten vid en omprövning beslutar att åtgärden ska bestå får beslutet överklagas till tingsrätten. Innan de nuvarande reglerna om klampning upp till 36 timmar infördes den 1 juli 2018 gällde en tidsgräns om högst 24 timmar. I de fall åtgärderna enligt dagens reglering får bestå under högst 36 timmar saknas dock möjligheter att begära omprövning och överklaga åtgärdsbeslutet. I den proposition som ligger till grund för den förlängda tidsfristen för klampning från 24 till 36 timmar 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.

Utskottet påminner om att det i samband med beredningen av propositionen välkomnade det förslag som regeringen presenterat och som innebar att tidsfristen för klampning förlängs (bet. 2017/18:TU14). Utskottet anser fortfarande i likhet med vad det uttalade då att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Utskottet vill även framhålla 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 vill utskottet peka på att de gällande reglerna innebär att en beslutad åtgärd får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den.

Medverkan av besiktningsmän vid klampning

När det gäller frågan om möjlighet att med hjälp av godkända besiktningsmän klampa bilar kan följande noteras. Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polis eller tulltjänsteman besluta att omhänderta viss egendom med anknytning till fordonet eller transporten. Det är dock Polismyndigheten eller Tullverket som beslutar om klampning. I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256) framhölls att klampning normalt får anses vara en mer ingripande åtgärd än omhändertagande av egendom och att det av rättssäkerhetsskäl finns anledning till att en sådan åtgärd ska beslutas av myndigheten. Vidare påpekades att det ligger i linje med befintliga beslutsordningar att åtgärder av mer ingripande karaktär beslutas av myndigheten och inte av en polis eller tulltjänsteman. I samband med behandlingen av propositionen riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta en polis eller tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Regeringen återkom med anledning av bl.a. detta till riksdagen våren 2018 med propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198). I propositionen redovisas att såväl Polismyndigheten som Tullverket har löst frågan om beslutsnivå vid klampning genom intern delegering och att det inte framkommit att det finns några svårigheter vid tillämpningen av dessa delegationsordningar. Därmed lämnades inga förslag om ändrade befogenheter vid klampning eftersom regeringen bedömde att det inte finns några tillämpningsproblem med ordningen att beslut om klampning ligger på myndighetsnivå. Det konstaterades i sammanhanget även att ingen remissinstans hade framfört någon annan åsikt. Därmed ansåg regeringen att det saknas skäl att ändra den nuvarande ordningen. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314).

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som har anförts ovan anser utskottet att de ändringar av regelverket som har gjorts hittills är väl avvägda och att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt utformat när det gäller möjligheterna till klampning vid överträdelser. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därför motionerna 2020/21:1816 (S) yrkande 1, 2020/21:2218 (SD) yrkande 47 och 2020/21:2809 (KD) yrkande 48.

Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen och om miljözoner. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regler på området och att Transportstyrelsen har genomfört en utredning om hur regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser kan säkerställas där det bl.a. har ingått att identifiera och lämna förslag på åtgärder mot eventuella administrativa hinder.

Jämför reservation 13 (SD) och 14 (KD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 77 att negativa miljöpåverkande effekter bör minskas genom ökade kontroller. Med miljön i fokus bör enligt motionärerna prioriteringarna på de svenska vägarna i första hand vara att stoppa den icke-seriösa trafiken och prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Motionärerna pekar på förekomsten av oseriösa och i vissa fall kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden och att detta resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan. Enligt motionärerna kan detta delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken.

Sofia Westergren (M) föreslår i motion 2020/21:2609 yrkande 1 att miljözon ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som svenska bilar. Motionären menar att det i dag är en dålig kontroll på om fordon inom en miljözon får vara där eller inte och om fordonet har den miljömotor som krävs eller inte. Motionären konstaterar vidare att miljözonerna inte gäller utlandsregistrerade bilar och att samma fordon kan säljas till ett annat land och köras in i den svenska stadens miljözon, kanske på en upphandling som konkurrerade ut den svenska åkaren. Motionären föreslår också i yrkande 2 i samma motion att brott mot miljözon ska markeras på trafikillståndet. Vidare

menar motionären att vid ett antal markeringar i trafikillståndet ska tillståndet dras in.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 49 en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. Enligt motionärerna kan en möjlighet vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

Utskottets ställningstagande

Straffsanktioner mot miljöförseelser

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen, senast i januari 2020 (bet. 2019/20:TU6). Utskottet pekade då på att de straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken. Bestämmelserna 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. Utskottet kan liksom tidigare konstatera att det inte finns några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelser av miljöbalkens bestämmelser och att miljöbalkens bestämmelser därmed ska tillämpas för såväl åkeribranschen som andra branscher.

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 olägenheter. Om en förare av ett motordrivet fordon uppsåtligen 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. när 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.

När det gäller överträdelser av den föreskrivna hastighetsbegränsningen kan påföljden bli böter och indraget körkort beroende på hur fort fordonet har framförts. Vid hastighetsöverträdelser som görs av utländska förare har polisen i de fall som de kan anta att fortkörningsböter inte kommer att betalas redan samma dag möjlighet att ta någon typ av deposition. Vid överträdelser av kör- och vilotidsregler kan sanktionsavgift påföras och det finns även möjlighet att klampa fordonet.

Miljözoner

Kommuner kan i dag stänga ute vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från särskilt miljökänsliga områden inom städer genom att införa miljözoner. Från 2020 kan även andra typer av fordon stängas ute. Bestämmelser om miljözoner finns i trafikförordningen (1998:1276) och handlar om vilka fordon som får föras inom ett särskilt miljökänsligt område. Påföljden för att bryta mot bestämmelserna är böter som för närvarande uppgår till 1 000 kronor, och ansvaret ligger på föraren.

Utskottet kan konstatera att syftet med miljözoner är att förbättra luftkvaliteten, att minska buller och att stimulera teknikutvecklingen av fordonsflottan. Miljözoner får endast införas av kommuner i särskilt miljökänsliga områden inom tätbebyggda områden. De krav som ställs på fordonen för att de ska få föras i en miljözon varierar beroende på vilken klass av miljözon som införs. Generellt ställs det krav på fordon efter en viss ålder eller att fordonen ska uppfylla vissa miljökrav enligt Euroklassningen. Grundregeln för miljözoner för tunga fordon är att ett fordon får köra i en miljözon i sex år från första registrering i Sverige, innevarande år oräknat. Det finns dock några undantag från den grundregeln.

Det kan konstateras att miljözon klass 1 för tunga fordon i dag finns i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå.

När det gäller miljözoner och kontroller vill utskottet peka på att regeringen i augusti 2018 gav ett uppdrag till Transportstyrelsen om regelefterlevnad av miljözonsbestämmelser (N2018/04586/SUBT). Uppdraget skulle delredovisas den 1 april 2019 samt redovisas löpande när så är påkallat. I uppdraget till Transportstyrelsen ingår att föreslå hur regelefterlevnaden av bestämmelser om miljözoner kan säkerställas, att identifiera och föreslå åtgärder mot eventuella administrativa hinder samt att utreda hur någon annan närliggande lagstiftning kan harmoniseras med miljözonsbestämmelserna. Transportstyrelsen fick även i uppdrag att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljözoner. Transportstyrelsen delredovisade i mars 2019 en rapport (TSG 2018-148) där myndigheten bl.a. föreslår att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får föras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan och det utredningsarbete som gjorts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrks motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 77, 2020/21:2609 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2020/21:2809 (KD) yrkande 49.

Beställaransvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om beställaransvar. Utskottet hänvisar till den utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg som regeringen har tillsatt och där det bl.a. ingår att belysa bestämmelserna om transportköparens ansvar.

Jämför reservation 15 (SD).

Bakgrund

Den 1 juli 2018 infördes straffrättsliga skärpningar i reglerna om beställaransvar inom yrkestrafikområdet. Ändringarna innebär att reglerna gäller samtliga personer som i något led har avtalat om transporten. Dessutom infördes en undersökningsplikt för den som ingått avtal med den som utför transporten (den faktiska transportören).

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 denne vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller om denne 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 drivits utan tillstånd eller i strid med cabotagereglerna döms den som har beställt transporten, om denne vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för cabotagetransporter 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 skedde i strid med bestämmelserna om cabotage och att beställaren inte har 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.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2214 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 tar motionärerna upp frågan om kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter. Motionärerna betonar bl.a. att statsägda bolag ska ha bra kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster och följa gällande regelverk.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 2 att en straffskärpning införs när det gäller beställaransvar vid yrkesmässig trafik. Motionärerna anser att dagens utformning av beställaransvaret för cabotageregler är för svagt och att de rättsvårdande instanserna därmed har svårt att lagföra de brott som faktiskt begås. Motionärerna pekar samtidigt på att den lagändring som trädde i kraft den 1 juli 2018 ger ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas eller om transporten sker i strid mot gällande bestämmelser för cabotagetransporter. För att stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer föreslår motionärerna också i yrkande 49 att beställaransvaret utökas för brott mot cabotageregler.

Utskottets ställningstagande

Reglerna om beställaransvar innebär att den som har beställt en otillåten gods- eller persontransport kan dömas för brott. Dessa regler är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken.

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör skärpningar av beställaransvaret. Här kan nämnas att riksdagen hösten 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den borde se över det dåvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Regeringen överlämnade 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). De skärpta reglerna om beställaransvaret för transportköpare gäller fr.o.m. den 1 juli 2018 och har som syfte att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet för att 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. Vidare har kretsen av beställare eller transportköpare som kan hållas ansvariga för om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgats till att omfatta alla som har ingått avtal 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.

När det gäller beställares möjligheter att kunna kontrollera företag som utför godstransporter vill utskottet peka på att Transportstyrelsen har en avgiftsfri e-tjänst där en beställare av en transport kan kontrollera om ett företag har ett svenskt trafikillstånd. Vidare vill utskottet peka på 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 trafikillstånd 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 trafikillstånd och körkortsbehörigheter. 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.

När det gäller frågan om ytterligare ändringar som rör beställaransvaret vill utskottet peka på att regeringen den 19 augusti 2019 beslutade om ett direktiv till en särskild utredare att göra en översyn av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs (dir. 2019:51). I utredningsdirektiven anger regeringen att fler sanktionsväxlingar bör genomföras och att bestämmelserna om transportköparens ansvar, det s.k. beställaransvaret, i dag är straffrättsligt sanktionerade. Regeringen konstaterar att den avser att se över hur regler för yrkestrafik följs för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten samt att det i detta sammanhang kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. I regeringens direktiv till utredaren ingår därför bl.a. att analysera vilka ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet utöver redan sanktionerade som bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, att lämna förslag till hur systemet och ansvarsfördelningen bör utformas samt att lämna nödvändiga författningsförslag. Utredningsuppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021.

Utskottet vill även uppmärksamma att Sveriges Åkeriföretag har tagit ett initiativ för att underlätta och stärka en hållbar utveckling av transportnäringen. Initiativet, som kallas Fair Transport, lanserades 2014 och ska vara ett hjälpmedel för transportköpare vid val av transportör och samtidigt stärka seriösa och ansvarstagande åkeriföretag. För att få delta i Fair Transport krävs att företagen redovisar sitt arbete när det gäller arbetsmiljöansvar, kvalitets- och miljöansvar samt trafiksäkerhetsansvar. Företagen ska också genomföra och redovisa en ständig förbättring av detta arbete. Redovisningen är

transparent för att det ska bli enkelt att se att åkeriet lever upp till både lagkrav och mervärden. Fair Transport genomför även utbildningar för bl.a. transportköpare. Utskottet ser positivt på detta initiativ från branschen.

Mot bakgrund av att regeringen nyligen beslutade att tillsätta en utredning som ska göra en översyn av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs, med inriktning på bl.a. fler sanktionsväxlingar och att det i översynen ingår att belysa bestämmelserna om transportköpares ansvar, det s.k. beställaransvaret, finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:2214 (SD) yrkande 10 och 2020/21:2218 (SD) yrkandena 2 och 49.

Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör yrkeskompetensbevis för den som utför godstransporter på väg. Utskottet hänvisar bl.a. till reglerna i yrkesförardirektivet när det gäller övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis och utbildningskraven för förare med lång körvana och yrkeskunskap.

Jämför reservation 16 (SD).

Bakgrund

Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon samt bestämmelser om utbildning för att få sådan kompetens.

Transportstyrelsen ska utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått föreskriven grundutbildning eller fortbildning, om denne har giltigt körkort med den körkortsbehörighet som yrkeskompetensbeviset avser. Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag då det utfärdades. Yrkeskompetensbevis kan utfärdas till den som har genomgått en grundutbildning med godkänt prov och har körkort för det fordonsslag som utbildningen avser. Yrkeskompetensbeviset gäller därefter i fem år. 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.

Avsikten med kraven på grundläggande utbildning och fortbildning är att förbättra trafiksäkerheten, öka förarnas säkerhet och minska miljöbelastningen från den tunga yrkestrafiken.

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

I proposition 2019/20:165 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis lämnades förslag om en ändring i lagen om yrkesförarkompetens med anledning av effekterna av det virus som orsakar covid-19. Genom ändringen införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis och om vissa undantag från lagen. Lagändringen trädde i kraft den 1 juni 2020 och upphörde att gälla den 1 december 2020 (bet. 2019/20:TU18, rskr. 2019/20:281).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 106 att övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis (YKB) bör förenklas. Motionärerna pekar på att ett repetitionsprov krävs vart femte år för förnyad behörighet för YKB. Med dagens system förnyas YKB i samband med att sista delkursen anmäls av utbildaren. Motionärerna menar att det skapar en situation där alla väntar med sista kursen så länge som möjligt vilket innebär att föraren kan bli stående utan ett giltigt YKB tills kursen är avklarad. För att lösa det problemet vore det bra om man vid godkänt provresultat utfärdar ett nytt intyg som är giltigt i fem år, vars giltighetsperiod börjar med utgångsdatumet på föregående intyg. Enligt motionärerna vore detta ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg för YKB.

Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) föreslår i motion 2020/21:2590 att utbildningskraven på yrkeskompetensbevis för förare med lång körvana och yrkeskunskap ses över. Motionärerna pekar på att yrkeskompetensbevis infördes för att höja statusen på chaufförskapet samtidigt som det ansågs viktigt att yrkeskåren skulle ha en kontinuerlig utbildning i ämnen som ekokörning och säkerhetstänkande. Motionärerna konstaterar samtidigt att branschen har svårt att rekrytera arbetskraft med rätt kompetens och att kraven på yrkeskompetensbevis slår undan den för branschen viktiga kompetensgruppen med före detta yrkeschaufförer som hjälper till att köra vid sjukdomsfall och i semestertider. Dessa är enligt motionärerna rutinerade och säkra förare med stor kunskap. Kraven på yrkeskompetensbevis har dock medfört att dessa seniora förare har försvunnit, vilket minskar den värdefulla kompetensförsörjning som säkerställer att den ordinarie yrkeskåren kan ta ledigt eller vara hemma när de är sjuka.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på 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 om yrkesförarkompetens (2007:1157) och tillhörande förordning om yrkesförarkompetens (2007:1470). Kravet på yrkesförarkompetens för förare av godstransporter trädde i kraft den 10 september 2009. För de förare som hade ett körkort för tung lastbil utfärdat före det datumet fanns det en möjlighet för varje medlemsstat att medge en s.k. hävdvunnen rätt att fortsätta köra lastbil i avvaktan på genomförd utbildning under en övergångstid om maximalt sju år. Sverige valde att utnyttja den möjligheten, vilket innebar att förare kunde vänta fram t.o.m. den 10 september 2016 innan de skulle ha genomgått fortbildningen. Därmed skulle varje förare ha genomfört sin fortbildning innan den 10 september 2016 för att kunna fortsätta köra lastbil efter det datumet.

I april 2018 beslutades om ett ändringsdirektiv som rör ändringar i yrkesförardirektivet och direktiv 2006/126/EG om körkort. Ändringarna ska vara genomförda till den 23 maj 2020 respektive den 23 maj 2021. Eftersom kravet på yrkesförarkompetens är reglerat i yrkesförardirektivet är det inte möjligt att nationellt införa andra undantag än de som anges i direktivet (artikel 2). Genom ändringsdirektivet utökas i viss mån de transporter som en förare får köra utan att inneha ett yrkeskompetensbevis. Det kommer dock även i fortsättningen att krävas att förare som kör yrkesmässig trafik innehar ett yrkeskompetensbevis. Direktivet möjliggör inte för någon särreglering för förare med lång körvana och yrkeskunskap.

Även bestämmelserna om utbildning för yrkeskompetensbevis är reglerade i yrkesförardirektivet. När det gäller tidsgränser för att genomgå fortbildning kan utskottet konstatera att enligt lagen om yrkesförarkompetens ska en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis 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 giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset. När Transportstyrelsen får in en uppgift om att en förare har genomgått en fortbildning utfärdas ett nytt yrkeskompetensbevis. Föraren måste således planera så att ett nytt bevis kan utfärdas innan det gamla beviset slutar att gälla. Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns inga planer på att initiera några regeländringar när det gäller bestämmelserna om övergången mellan gammalt och nytt intyg.

Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på området. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 106 och 2020/21:2590 (M).

Säkra rast- och uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om säkra rast- och uppställningsplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikanalys har genomfört en kartläggning av utbudet och behovet av uppställningsplatser samt till Trafikverkets pågående översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas. Jämför reservation 17 (M, SD, KD).

Bakgrund

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken. Våren 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas (bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217).

Regeringen gav därefter i februari 2016 Trafikanalys i uppdrag 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.

Av Trafikanalys rapport framgår att utbudet av uppställningsplatser huvudsakligen består av Trafikverkets rastplatser, vägkrogar och bensinstationer. De befintliga uppställningsplatserna är för få, och det är ofta trångt på dem. Samtidigt som många anser att det inte finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser är betalningsviljan för säkerheten låg; många chaufförer är inte beredda att betala något alls för att stå på en säker uppställningsplats. En aktuell problematik är dessutom att säkra uppställningsplatser som håller på att anläggas inte får tillstånd för kameraövervakning. Trafikanalys konstaterar att många aktörer är inblandade i frågan och att ansvarsfördelningen mellan det offentliga och branschen inte är helt tydlig. Många förare upplever att polisen inte är tillräckligt synlig eller utövar tillräcklig kontroll. Enligt Trafikanalys har transportbranschen 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 även transportköpare kan ställa krav på att chaufförerna erbjuds rimliga villkor. Det finns flera privata och lokala lösningar på uppställningsplatser, men det finns ingen samordning på statlig nivå. Trafikanalys konstaterar sammanfattningsvis att efterfrågan på uppställningsplatser är stor, att utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige i dag inte alls stämmer överens med efterfrågan samt att lastbilschaufförerna är en utsatt

grupp. En genomgång av brottsstatistiken visar 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. Enligt Trafikanalys är brottsutsattheten en tydlig indikator på behovet av trygga och säkra rastplatser.

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 71 att möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser bör utredas. Motionärerna anför att många rastplatser har tagits bort och att möjligheten för privatbilister och yrkesförare att stanna har minskat. Anledningen till att rastplatser stängts ned är enligt motionärerna bl.a. problem med nedskräpning och skadegörelse. Motionärerna framför att rastplatser ockuperas av förare som använder dessa som bostäder och uppställningsplatser och att kriminalitet förekommer. Detta medför enligt motionärerna att trafikanter undviker att stanna på rastplatserna.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 54 lastbilschaufförernas behov av säkra uppställningsplatser.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 18 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av säkerhet och tillgänglighet på rastplatser. Motionärerna anför att det är viktigt bl.a. för yrkesförarna att rastplatserna vid de stora vägarna är trygga och har en hög hygienisk standard. De anför även att den hygieniska standarden behöver höjas. En plan för detta arbete bör tas fram och möjligheten att införa en modell med externa finansiärer och avgifter utredas. Motionärerna pekar på att motsvarande modell finns i många andra europeiska länder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att regeringen i den nationella gods-transportstrategin som presenterades i juni 2018 konstaterar att Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Utskottet välkomnar i sammanhanget regeringens syn på att goda sociala villkor för förare och en hög trafiksäkerhet är en prioriterad fråga och att det är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller sin dygnsvila. Utskottet vill också framhålla att regeringen i godstransportstrategin pekar 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. Utskottet delar för övrigt regeringens uppfattning att även transportföretagen har ett stort ansvar för

förarnas arbetsmiljö och att även transportköpare kan ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuds rimliga villkor.

Utskottet välkomnar även den översyn som regeringen därefter i juli 2018 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra. I översynen 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 som 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 ombyggnationer 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 kameraövervakningslagen 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 i 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 till Infrastrukturdepartementet.

Utskottet vill här även peka på att det i 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 och för att de används. Även om den normala veckovilan inte kan tas ut på en parkering har kommissionen för avsikt att utarbeta standarder och ett certifieringsförfarande för sådana parkeringar genom sekundärlagstiftning. Kommissionen avser vidare att skapa en webbplats som gör det lättare att hitta parkeringarna.

Mot bakgrund av den utredning som Trafikanalys har genomfört om trygga och säkra uppställningsplatser samt den pågående översyn som Trafikverket genomför av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 71, 2020/21:2809 (KD) yrkande 54 och 2020/21:3468 (M) yrkande 18.

Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kontroll 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 bl.a. till gällande bestämmelser och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen samt de informationsinsatser som görs.

Jämför reservation 18 (SD) och 19 (KD).

Bakgrund

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen 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.

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, och myndigheten utövar även tillsyn över taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller taxitrafiklagens krav. Av taxitrafiklagen framgår att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

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.

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 51 att det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran ses över. Efter att ha varit reglerad fram till 1990 uppvisar taxinäringen i Sverige enligt motionärerna på vissa håll orimligt stora variationer när det gäller prissättning och kvalitet. Enligt motionärerna leder konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag i värsta fall till hotfulla situationer,

vilket i sin tur har lett till att bl.a. flygplatser och järnvägsstationer har anlagt bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. Motionärerna konstaterar vidare att det i många av de länder som turister kommer från inte råder en helt fri prissättning på taxiresor och att den första taxiresan i Sverige, om den företas med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 76 att goda informationsinsatser och utökad tillsyn och kontroll är nödvändiga för att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs. Motionärerna pekar på att taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men att Sveriges rykte när det gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. Motionärerna menar att de nya reglerna kan bidra till att avhjälpa bristerna.

Utskottets ställningstagande

Tillsyn och kontroll

För att beviljas taxitrafiktillstånd ska ett företag uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Transportstyrelsen är den myndighet som har ansvar för att utöva 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 är de sanktioner som Transportstyrelsen kan använda i tillsynen 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.

Utskottet vill peka på att Transportstyrelsens kontroller av och tillsyn över taxibranschen 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.

Under 2018 genomförde Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten för tredje gången en tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Med anledning av detta publicerade Transportstyrelsen i mars 2019 en rapport (TSG 2017-3925). Mätningarna genomförs vart tredje år och syftar till att ge en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns. Utskottet noterar att Transportstyrelsen i den senaste rapporten konstaterar att regelefterlevnaden inom taxibranschen generellt är hög inom de flesta områden som kontrollerats i tillståndsmätningen. Bortsett från området personlig tidbok, som varit ett problemområde i flera mätningar, når regel efterlevnaden höga nivåer inom i stort sett samtliga områden. Enligt Transportstyrelsen finns det goda skäl att anta att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd,

taxiförarlegitimation eller liknande. Snarare är taxibranschens bekymmer de som inte officiellt kör taxi men som trots det kör människor mot betalning. Enligt Transportstyrelsen finns det dock indikationer på att bestämmelser om t.ex. priser inte tillämpas på ett korrekt sätt. Transportstyrelsen pekar på 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. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill även peka på att det fr.o.m. den 1 juli 2018 har införts 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.

Utskottet vill understryka vikten av en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet välkomnar därför regeringens beslut den 22 augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg, där taxi ingår, bedrivs. I uppdraget ingår att utredaren ska lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Vidare ska utredaren analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på området utöver de som redan är genomförda och ta fram förslag om hur detta i så fall kan ske. 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. Utskottet ser med stort intresse fram emot resultatet av uppdraget som ska redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021.

Information

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om behovet av information med anledning av de nya regler som trädde i kraft 2015 om prisuppgift vid taxiresor, senast i januari 2020 (bet. 2019/20:TU6). Utskottet pekade då bl.a. på de åtgärder som myndigheterna vidtagit för att sprida kunskap om de nya taxiregler som införts.

När det gäller information om vilka regler som gäller för taxitrafik vill utskottet uppmärksamma att detta finns på Transportstyrelsens webbplats. 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. Utskottet vill avslutningsvis även peka på att enligt uppgift från Transportstyrelsen informerar myndigheten även i samband med olika samverkansforum sådana aktörer som bl.a. Jernhusen, Swedavia och olika hotell om vikten av att de taxiföretag som de samarbetar med följer gällande regler. Utskottet anser att det är viktigt med information för att säkerställa att de regelverk som gäller för taxibranschen följs och välkomnar därmed att sådan information tillhandahålls på olika sätt och genom olika kanaler.

Sammanfattande ställningstagande

När det gäller att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad vill utskottet liksom tidigare betona vikten av såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser. Mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits för att underlätta kontrollen samt de informationsinsatser som görs inom området anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ på området. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 51 och 2020/21:2809 (KD) yrkande 76.

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 att det för närvarande inte har för avsikt att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 20 (SD) och 21 (KD).

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.

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 90 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 2020/21:2809 yrkande 77 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 innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Möjligheten för döva att beviljas taxilicens skulle dock enligt motionärerna möjliggöra nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva, vilket skulle underlätta för dessa.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om sänkt åldersgräns för att kunna beviljas taxiförarlegitimation vill utskottet påminna om att det i enlighet med 3 kap. 3 § taxitrafiklagen finns 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. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till regeringens proposition Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) där det 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 yrkeskicklighet 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.

När det gäller frågan om dövas möjligheter att få taxiförarlegitimation har utskottet inhämtat följande från Transportstyrelsen. 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 hörsel förmågan 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.

Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få taxiförarlegitimation och avstyrker därmed motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 90 och 2020/21:2809 (KD) yrkande 77.

Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att främja 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 inom taxibranschen av ytterligare digitalisering och delningsekonomi.

Jämför reservation 22 (M, KD).

Bakgrund

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.

Frågan utreddes därefter av en särskild utredare som i november 2016 lämnade betänkandet Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Regeringen lämnade i sin tur sedermera propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) till riksdagen i april 2018. 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 taximarknaden 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. Enligt regeringen bör regleringen så långt möjligt 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 konstaterar vidare att framförandet av fordon delvis kommer att bli automatiserat och att teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Därmed finns det enligt regeringen starka skäl att se över lag-

stiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att ta hänsyn till skyddsintressen för taxi när man utformar nya regler.

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 (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 förbeställda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens 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 införs fr.o.m. 2021.

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

Infrastrukturdepartementet remitterade i september 2020, trots det som regeringen anmälde i 2020 års budgetproposition, en promemoria med förslag om att Transportstyrelsen under 2021 ska få medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med taxameterutrustning eller särskild utrustning för taxifordon om det finns synnerliga skäl för det. Skälet till beslutet att tillfälligt återinföra taxameterdispensen är de effekter som spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 har fått. Under en akut fas av kraftig ekonomisk tillbakagång anser regeringen att det är motiverat att minska behovet hos vissa taxiföretag att investera i installation av taxameter eller i sådan särskild utrustning för taxifordon.

Motionen

Maria Stockhaus m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 24 att det görs en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att släppa in digitaliseringen och delningsekonomin i branschen. Motionärerna anser att dagens lagstiftning som reglerar taxibranschen släpar efter och till viss del behöver moderniseras.

Utskottets ställningstagande

När det gäller digitalisering och delningsekonomi vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen i juni 2018 fattade ett beslut som innebär att det införs en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från krav på taxameter men i stället ska vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon.

I fråga om en översyn av taxiförarutbildningen för att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen anser utskottet att det nuvarande utbildningssystemet för att få taxiförarlegitimation är väl utformat. Utskottet påminner om att det i taxitrafiklagen finns regler som anger såväl krav på ålder som behörigheter. Utskottet vill även peka på att det för taxiförarlegitimation krävs ett godkänt praktiskt körprov men att det utöver detta också ingår ett teoretiskt prov i tre delar som görs hos Trafikverket och som ska visa att föraren uppfyller kraven på kunskaper om kartläsning, säkerhet och beteende samt trafik- och taxitrafiklagstiftning.

Med utgångspunkt från bl.a. vad regeringen framhållit 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 uppstår behov av 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 2020/21:3468 (M) yrkande 24.

Vissa arbetsmiljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor i taxibranschen. Utskottet framhåller att det är mycket viktigt att taxiförare har bra och rättvisa arbetsvillkor. Utskottet hänvisar samtidigt till den tillsynsverksamhet som bedrivs, transportköparnas ansvar och den roll som arbetsmarknadens parter har.

Jämför reservation 23 (V).

Motionen

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2020/21:1314 yrkande 9 att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt i fråga om arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen. Motionärerna framhåller att bl.a. möjligheten att begränsa antalet

licenser bör utredas och även hur taxitjänster i gles- och landsbygd kan tillhandahållas.

Motionärerna föreslår i yrkande 10 i motionen att regeringen ska 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. Motionärerna menar 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.

Vidare framhåller motionärerna i yrkande 11 att regeringen bör presentera ett förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn av dessa regler. Motionärerna anser att reglerna är bristfälliga och att 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.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 12 i motionen att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete. Motionärerna framhåller att de sju myndigheter som delar på ansvaret för tillsyn och kontroll behöver samverka och utbyta information i större utsträckning.

Motionärerna anser vidare i yrkande 13 att regeringen skyndsamt ska utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen. Motionärerna framhåller att procentlön leder till stor stress och påverkar chaufförernas hälsa och livssituation negativt.

Motionärerna föreslår slutligen i yrkande 14 att regeringen ska lämna förslag om krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställaransvar vid alla offentliga upphandlingar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att regler om kör- och vilotider för taxitrafik finns i förordning (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 att kunna visa upp anteckningar på begäran av en polis eller bilinspektör. Arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot reglerna om dygnsvila eller om anteckningar om dygnsvila kan dömas till penningböter.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för taxitrafiken. I tillsynsverksamheten samverkar Transportstyrelsen med bl.a. Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen kontrollerar kontinuerligt om tillståndshavarna har obetalda skatter och avgifter.

Transportstyrelsen underrättas om missförhållanden som kan leda till en varning eller att tillståndet återkallas, t.ex. brott mot vilotidsreglerna.

Utskottet ser positivt på att regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska se över hur kontrollverksamheten för 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 ska redovisas senast den 1 mars 2021.

När det gäller taxichaufförers arbetsvillkor vill utskottet peka på vad infrastrukturminister Tomas Eneroth anförde i december 2019 i sitt svar på en skriftlig fråga om bl.a. detta (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 miljöledningssystem 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. Utskottet delar infrastrukturministerns uppfattning i dessa frågor.

Mot bakgrund av vad som har anförts här finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ på området. Därmed avstyrks motion 2020/21:1314 (V) yrkandena 9–14.

Reservationer

1. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (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 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16,
bifaller delvis motionerna

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och
avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46
och 48,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 36 och 37 samt

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19.

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.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11 och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46
och 48,

bifaller delvis motionerna

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35–37,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

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 mot 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.

Trots att yrkeskompetensbevisen (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare och att det inom EU finns ett gemensamt regelverk för detta finns det en svart marknad där det erbjuds falska YKB, 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.

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

Vi vill 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 de administrativa brister som förarna har i sin hantering av färdskrivarna. Vi anser därför 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 tio års verksamhet med att genomföra företagskontroller inte har lyckats att etablera en fungerande kontrollverksamhet anser vi att det finns ett stort behov av omstrukturering. Vi vill att fler tung-trafik-kontroller ska utföras i företagens 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.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35–37,
bifaller delvis motionerna

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16 och
avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46 och 48 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51.

Ställningstagande

Det råder en mycket hård konkurrenssituation i transportnäringen, och jag kan dessvärre konstatera att det finns tecken 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 fusket på våra vägar och minska de olagliga cabotagetransporterna och att det därför måste vidtas åtgärder för att öka effektiviteten av tillsynen och därmed stävja fusk och öka trafiksäkerheten. Därmed finns det anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder, som t.ex. krav på icke manipulerbara gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Jag anser att det behövs fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och framförallt 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 registreringskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror. Det skulle på så sätt gå att avläsa registreringsnummer, lättare än i dag kunna kartlägga körda rutter i tid och rum samt söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från de åkerier som polisen vill bevaka noggrannare.

Jag vill slutligen framhålla att olika myndigheters arbete när det gäller 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 själva är en aktiv aktör.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15 och avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46 och 48,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35–37,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Jag vill 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 regel tillämpning 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 vilotid. 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. Från november 2019 har den danska regeringen skärpt tolkningen av EU-bestämmelserna om busscabotage. Det betyder att utländska bussar tillåts att köra laglig cabotagetrafik 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 bötesbeloppen 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 missbruket att utnyttja 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 körtid och vilotid 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.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 50 och 51,

bifaller delvis motionerna

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och
avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,
2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,
2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,
2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,
2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),
2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46
och 48,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 36 och 37 samt
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

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 att polisen har tillräckliga resurser för att lyckas stävja fuskets.

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.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Åtgärder för reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37 och
avslår motionerna

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S) yrkande 2,

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 2,

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S),

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3, 12, 38, 40, 42–46
och 48,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35 och 36 samt

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns höga ambitioner att få till en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Med det ökande behovet av godstransporter kommer dock åkerinäringen för lång tid framöver att stå för majoriteten av godstransporterna i Sverige. Åkerinäringens betydelse för svenska företags konkurrenskraft, godshanteringen och jobbtillfällena i Sverige kan inte nog understrykas. Jag vill därför betona att arbetet med att förhindra att utländska och svenska åkerier bedriver illegal verksamhet behöver stärkas. Även om polisen har fått ökade befogenheter måste det finnas tillräckligt med trafikpoliser i yttre tjänst, och kontrollerna av tung trafik måste öka. I annat fall finns det risk för att fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri kommer att öka. Jag vill i sammanhanget hänvisa till att regeringen har initierat uppdraget Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51) som bl.a. ska se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska

åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Jag anser att regeringen skyndsamt bör tillvarata utredningens resultat och verka för att myndigheterna samverkar i större omfattning. Den pågående förstärkningen av polisväsendet med 10 000 fler polisanställda fram till 2024 är positiv och möjliggör en stärkt polisiär närvaro även i trafiken. Jag vill också betona vikten av en bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Yrkestrafiktillstånd, punkt 2 (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 2 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2212 av Thomas Morell m.fl. (SD).

Ställningstagande

Vi vill framhålla behovet av att förtydliga yrkestrafiklagen när det gäller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Sverige och övriga världen har under 2020 varit drabbade av en pandemi och företag har därför tvingats ställa av fordon i väntan på att marknaden återhämtar sig. De företag som enbart har ett fordon på sitt tillstånd har, efter en tidsfrist från Transportstyrelsen på sex månader, fått sina yrkestrafiktillstånd återkallade. Vi vill betona att detta inte sker på grund av misskötsel eller ekonomiska problem utan enbart för att bussen eller lastbilen är avställd. Orsaken till avställningen är välkänd, men av någon anledning har Transportstyrelsen inte tagit hänsyn till rådande situation utan tagit beslut om att tidsfristen upphör vid ett givet datum. Vi vill framhålla att samma situation kan uppstå igen i framtiden och därför anser vi att lagstiftningen måste vara mer flexibel. Vi menar att Transportstyrelsen tolkar EU-förordningen (EG 1071/2009) alltför hårt och att det därför bör förtydligas hur artiklarna 3 och 13 ska hanteras i svensk lagstiftning, lämpligen i 2 kap. 7 eller 8 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, 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

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och avslår motionerna

2020/21:1278 av Mattias Karlsson i Luleå (M),

2020/21:2213 av Thomas Morell m.fl. (SD) och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det är viktigt med en lagstiftning som säkerställer att yrkeschaufförer får möjlighet till vila och återhämtning. Samtidigt uppkommer ibland situationer som den enskilde föraren inte råder över, t.ex. förseningar och köer. Vi anser därför att det behövs en viss ökad flexibilitet för de svenska åkarna. Vi kan konstatera att konkurrensen från utländska åkerier är stor och att frågan om konkurrensneutralitet för åkerier som kör på svenska vägar, oavsett vilket land de kommer från, är viktig. En översyn av villkoren är därför nödvändig enligt vår mening. Det bör tillsättas en utredning som tittar på frågor som exempelvis rör möjligheten till dispens när det gäller kravet om 10 km icke färdskrivarpliktig körning, service, underhåll, logistiska lastningar och lossningar och sanktionsavgifter vid mindre handhavandefel för färdskrivare. Detta är exempel på detaljer som vi anser gör skillnad för en trygg, rättvis och sund konkurrens för åkerier på en global marknad.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

9. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, 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 motion
2020/21:2213 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
avslår motionerna
2020/21:1278 av Mattias Karlsson i Luleå (M),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma frågan om att det krävs färdskrivare för vissa fritidsfordon.

Tunga fordon som används för transport av personer eller gods omfattas av krav på färdskrivare. Generellt kan man säga att lastbilar, med eller utan släp och med en totalvikt över 3,5 ton, omfattas av kravet på färdskrivare, liksom bussar för fler än 9 personer, inbegripet föraren. Det finns dock en rad undantag som befriar fordon och förare från kravet att använda färdskrivare. Personbilar omfattas dock inte av detta undantag om fordonet har en totalvikt överstigande 7,5 ton. Det spelar ingen roll om fordonet är ett s.k. campingfordon; krav på färdskrivare finns ändå enligt Transportstyrelsen, även om inte gods eller persontransport utförs. Kraven att använda färdskrivare gäller oavsett om det finns något tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kopplat till verksamheten.

Av förarbetena till EG 561/2006 framgår att utgångspunkten för reglerna är att skapa rimliga förhållanden för förare som utför gods- eller persontransporter på väg och att en sund konkurrens inom transportområdet upprätthålls. Vi anser att det är en helt rimlig och nödvändig ståndpunkt. När det gäller kraven på färdskrivare i en personbil klass 2 över 7,5 ton menar vi dock att detta är en övertolkning av regelverket från Transportstyrelsens sida.

Vi kan konstatera att en husbil ytterst sällan nyttjas till gods- eller persontransporter och skulle så vara fallet omfattas fordonet och föraren av regelverket fullt ut. Ett fritidsfordon är per definition ett fritidsfordon och grundtanken med en reglerad arbetstid för förare och sund konkurrens bland företag är inte aktuell för den här fordonstypen, inte ens när totalvikten överstiger 7,5 ton. Att kräva färdskrivare på ett fritidsfordon kan tyckas harmlöst. Det är dock dyrt att montera utrustningen och det kräver periodiska kontroller. Dessutom ska föraren inneha ett förarkort, och både färdskrivare och förarkort ska kopieras inom givna intervaller; i annat fall riskerar ägaren till fordonet omfattande sanktionsavgifter.

I förarbetena till EG 561/2006 moment 12 kan man läsa att förteckningen över undantag i förordningen bör uppdateras så att den återspeglar utvecklingen inom vägtransportsektorn under de senaste nitton åren. Vi anser att det är rimligt att det görs en revidering av förteckningen eftersom det tillkommit en fordonskategori som trots storlek och vikt är att betrakta som ett utpräglat fritidsfordon. Vi anser att personbil klass 2 ska undantas krav på

färdskrivare oavsett totalvikt, givet att fordonet inte nyttjas för kommersiell verksamhet.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Avvikelse från kör- och vilotidsreglerna, 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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 och avslår motionerna

2020/21:1278 av Mattias Karlsson i Luleå (M),

2020/21:2213 av Thomas Morell m.fl. (SD) och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag anser att reglerna för skötsamma åkeriföretag bör förenklas. Reglerna inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk, men regelverket kanske 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. Jag kan även 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. Jag 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. Digitala lagringscentraler, som redan används inom taxibranschen, skulle underlätta för de seriösa åkarna. I dag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar på Transportstyrelsens lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få företag fastnar i poliskontroller medför detta system enligt min mening en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Sanktionsavgifter, 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 motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 50 och 103.

Ställningstagande

Vi vill peka på att det nuvarande sanktionssystemet för överträdelser 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 att ett fordon inte ska lastas mer än fordonskonstruktionen tillåter finns i dag regler om totalvikt för hela fordonet samt en total lastvikt definierat för varje registrerat fordon. En konstruktionsskillnad mellan lätt lastbil och husbil innebär att dessa fordon får olika bötesbelopp vid samma bruttovikt överstigande 3,5 ton på grund av olika tillåtna lastvikter. Vid överlast beräknas bötesbeloppet i procent av den tillåtna lastvikten, inte totalvikten. Detta beräkningsätt är enligt vår mening oproportionerligt vid vägning av husvagnar och husbilar. Vi anser att reglerna om överlastavgift och straffrättslig påföljd för lätta fordon måste ge en rättssäker konsekvens som står i proportion till brottet. Transportstyrelsen lovade för snart tre år sedan nya regler, men dessa har ännu inte införts. Vi vill framhålla att en översyn av beräkningsmodellen för överlast måste ske skyndsamt.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 5 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), 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 motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48 och

bifaller delvis motion

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 1.

Ställningstagande

Beslut om klampning ska enligt vår mening kunna fattas av personal på en kontrollplats, vilket innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra flygande inspektioner också ska kunna fatta nödvändiga beslut i fråga om klampning. Vi anser samtidigt att det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

13. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, 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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 77 och

avslår motionerna

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49.

Ställningstagande

Med miljön i fokus anser vi att prioriteringarna på de svenska vägarna i första hand bör vara att stoppa den icke-seriösa trafiken och att politiska beslut ska prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp är positivt. Men att lägga för stor administrativ eller ekonomisk miljöbörd på svenska åkerier anser vi snedvrider konkurrensen, minskar svensk tillväxt och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårda.

Vi kan samtidigt konstatera att förekomsten av oseriösa och i vissa fall kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden resulterar i en kraftigt ökad miljöpåverkan. Vi anser att detta delvis skulle kunna undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och en mer förnuftig politik. Därmed vill vi framhålla behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

14. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 49 och avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 77 och

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag vill påtala att fuskets inom åkerinäringen är utbredd och att problemet måste tas på stort allvar. Det finns oseriösa aktörer som inte betalar avtalsenliga löner och struntar bl.a. i miljöreglerna. Jag anser att detta riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden och jag 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.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Beställansvar, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2214 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 49.

Ställningstagande

Vi anser att dagens utformning av beställansvaret för cabotageregler är för svagt 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 beställansvar i de fall där ett tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas eller om transporten sker i strid mot gällande bestämmelser om cabotagetransporter. Vi anser därför att beställansvaret för brott mot cabotageregler bör utökas. Vi vill vidare peka på att straffet vid otillåten cabotagetransport endast innebär böter och att detta får som direkt konsekvens att åklagare lägger ned ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. För att stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer anser vi att det behöver införas en straffskärpning för otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

Vi vill i sammanhanget även peka på ett fall där polisen stoppade en transport som kördes på uppdrag av ett statsägt bolag. I detta fall saknade föraren förartillstånd och kunde inte heller bevisa att dragbilen kommit in i landet med en internationell transport. Transporten rapporterades för otillåtet cabotage eftersom den inte utfördes i enlighet med gällande regelverk. Vi anser att transporter ska följa gällande regelverk och att statsägda bolag ovillkorligen ska ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster. Därför vill vi framhålla behovet av kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

16. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare, 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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 106 och

avslår motion

2020/21:2590 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det för förare av tunga fordon med behörigheten C eller D i regel krävs ett gällande yrkeskompetensbevis (YKB). Ett repetitionsprov vart femte år krävs för förnyad behörighet. Med dagens system förnyas YKB i samband med att sista delkursen anmäls av utbildaren. Det skapar en situation där alla avvaktar med att delta på sista kursen så länge som möjligt, vilket givetvis innebär att föraren kan bli stående utan ett giltigt YKB tills kursen är avklarad. Vi har noterat att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har ett avsevärt bättre sätt att hantera övergången från ett utgående intyg till det förnyade intyget när det gäller att få transportera farligt gods. Enligt MSB kan repetitionsprov genomföras tidigast tolv månader före intygets utgångsdatum. Vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg som är giltigt i fem år, vars giltighetsperiod ska börja med utgångsdatumet på föregående intyg. Detta vore ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg även när det gäller YKB. Vi anser således att övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis bör förenklas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 9 (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 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 71,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det är viktigt att väginfrastrukturen är utformad så att den kan erbjuda god säkerhet och trygghet för dem som kör yrkesmässig trafik liksom för andra trafikanter som använder våra vägar. Vi vill därför framhålla lastbilschaufförernas behov av säkra rast- och uppställningsplatser och anser att en plan för arbetet med att skapa sådana rast- och uppställningsplatser bör tas fram.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51 och

avslår motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76.

Ställningstagande

För att taxinäringen ska kunna ha den viktiga trygghetsskapande samhällsfunktion som den bör ha anser vi att det behöver genomföras reformer. Efter

att ha varit reglerad fram till 1990 uppvisar taxinäringen i Sverige på vissa håll orimligt stora variationer när det gäller 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 från inte råder en helt fri prissättning på taxiresor och att en första taxiresa i Sverige, om den företas med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

19. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76 och avslår motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att den avreglering som genomfördes av den svenska taximarknaden 1990 har lett till ett större utbud av taxiföretag och jobb. Taxibranschen är dessutom 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 fuskets 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 verkningslösa anser jag att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsyn och kontroll.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

20. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, 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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 90 och
avslår motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77.

Ställningstagande

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 att kravet på att man ska ha haft körkort i två år ska kvarstå. Mot denna bakgrund vill vi föreslå sänkt åldersgräns för att kunna bli taxiförare.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

21. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, 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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och
avslår motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 90.

Ställningstagande

I Sverige är det i dag inte tillåtet 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 både skulle 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.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

22. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 12 (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 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 24.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att delningsekonomi 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.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

23. Vissa arbetsmiljöfrågor, punkt 13 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 9–14.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det har uppstått många problem efter avregleringen av taxibranschen, som genomfördes 1990. Överetableringen i storstäderna är stor med mycket låga marginaler som följd samtidigt som det på många ställen i gles- och landsbygd finns en påfallande brist på taxibilar. Möjligheten att begränsa antalet licenser behöver utredas, liksom hur man ska kunna tillhandahålla taxitjänster i gles- och landsbygd. Taxichaufförernas villkor och situation har försämrats väsentligt. Det har blivit ett låglöneyrke där många arbetar mot procent och inte vet vad de kommer att få för lön från månad till månad. I dag tvingas både chaufförer och bolag att bryta mot lagar och regler för att alls kunna driva sin verksamhet. Det är vanligt med många timmars övertid och att arbetstids- och viloregler inte följs, inte sällan på grund av ledtider och leveranskrav från upphandlare men också på grund av krav från privatresenärer, procentlön i stället för fast lön, betygssystem osv. Etableringen av de s.k. plattformsbolagen har ytterligare försvårat situationen. Jag anser att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive plattformsbolagens verksamhet, speciellt när det gäller arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen.

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 klagörande 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 över 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. Kör- och vilotidsreglerna för den tunga trafiken har

mycket strängare och rättvisare regler 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.

Jag kan också konstatera att det är sju myndigheter som delar på ansvaret för kontrollen av och tillsynen över taxibranschen. Dessa myndigheter samverkar inte och sekretessregler gör att de inte utbyter information i den utsträckning som skulle behövas. Tillsyn och kontroll verkar brista. Regeringen bör därför ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete.

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 ska 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 kopplat 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 ovan anförda 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 upphandlaren beställansvar vid alla offentliga upphandlingar.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:663 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

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

2020/21:876 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

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

2020/21:890 av Hillevi Larsson m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1278 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.

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt avseende arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska 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 ska 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 ska 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 ska 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 ska återkomma med förslag på krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställaransvar 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 för att implementera den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1816 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av längre tid för klampning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av insatser för att stoppa den osunda konkurrensen på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1840 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av ytterligare åtgärder för att minska de tunga transporternas cabotagefusk på vägarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1847 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast återkomma med förslag på skärpta regler och sanktioner inom yrkestrafikområdet, för att skapa säkrare vägar och bättre villkor för chaufförer och åkerier i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2212 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.

2020/21:2213 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta personbil klass 2 från krav på färdskrivare oavsett fordonets totalvikt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2214 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande beställandeansvar 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagens lokaler och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka beställaransvaret för brott mot cabotageregler och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
51. 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.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
90. 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.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om överlastavgift och straffrättslig påföljd och tillkännager detta för regeringen.
106. 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.

2020/21:2590 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utbildningskraven på YKB för förare med lång körvana och yrkeskunskap och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözon ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som svenska bilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brott mot miljözon ska märkas på trafikillståndet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon ska kunna klampas till dess att böterna betalats 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 intensivifiera 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.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastbilschaufförers behov av säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
76. 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.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta döva att ta taxilicens och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

35. 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.
36. 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.
37. 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.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

19. 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 verkar för att myndigheterna samverkar i större omfattning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutrala villkor kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga införandet av krav på gps vid in- och utfart till och från Sverige och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet och tillgänglighet på rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitaliseringen och delningsekonomin i branschen och tillkännager detta för regeringen.