

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU14

Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

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

I betänkandet finns nio reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

31 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet5

 Ärendet och dess beredning.....5

Utskottets överväganden.....6

 Reglering och kontroll av yrkestrafiken6

 Utskottets ställningstagande.....22

 Kontroll av vinterdäck.....25

 Utskottets ställningstagande.....28

 Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser29

 Utskottets ställningstagande.....34

 Vissa arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken35

 Utskottets ställningstagande.....40

 Krav och behörigheter för bussförare41

 Utskottets ställningstagande.....44

 Dispens för vissa fordonstransporter44

 Utskottets ställningstagande.....49

 Översyn av taxibranschen.....49

 Utskottets ställningstagande.....59

 Kontroller och tillsyn inom taxibranschen60

 Utskottets ställningstagande.....65

 Prissättning inom taxibranschen.....66

 Utskottets ställningstagande.....69

 Kompetensförsörjning inom taxibranschen.....69

 Utskottets ställningstagande.....71

Reservationer73

 1. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (S, V).....73

 2. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C)74

 3. Kontroll av vinterdäck, punkt 2 (V)75

 4. Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 3 (S, V, MP)76

 5. Vissa arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken, punkt 4 (S).....77

 6. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 6 (C).....77

 7. Översyn av taxibranschen, punkt 7 (S, V, MP)78

 8. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 8 (S).....79

 9. Prissättning inom taxibranschen, punkt 9 (V).....80

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag.....81

 Motioner från allmänna motionstiden 2025/2681

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Reglering och kontroll av yrkestrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14,

2025/26:910 av Ola Möller m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1178 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2025/26:1227 av Markus Kauppinen m.fl. (S),

2025/26:1834 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2025/26:3635 av Mathias Bengtsson (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 51 och 54, båda i denna del, och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 21 och 25.

Reservation 1 (S, V)

Reservation 2 (C)

2. Kontroll av vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 och

2025/26:1010 av Daniel Persson (SD).

Reservation 3 (V)

3. Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 16,

2025/26:158 av Eric Palmqvist (SD),

2025/26:920 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S),

2025/26:2451 av Ulrik Nilsson (M) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 101.

Reservation 4 (S, V, MP)

4. Vissa arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken

Riksdagen avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 51 i denna del och 52.

Reservation 5 (S)

5. Krav och behörigheter för bussförare

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2555 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2025/26:2906 av Jennie Wernäng (M) yrkandena 1 och 2.

6. Dispens för vissa fordonstransporter

Riksdagen avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20.

Reservation 6 (C)

7. Översyn av taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 7 och 9,

2025/26:514 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP),

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 21 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 56.

Reservation 7 (S, V, MP)

8. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:6 av Robert Stenkvis (SD),

2025/26:2572 av Saila Quicklund (M) yrkande 3 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 54 i denna del.

Reservation 8 (S)

9. Prissättning inom taxibranschen

Riksdagen avslår motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

Reservation 9 (V)

10. Kompetensförsörjning inom taxibranschen

Riksdagen avslår motion

2025/26:1196 av Magnus Resare (M) yrkande 1.

Stockholm den 24 mars 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Zara Leghissa (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 31 motionsyrkanden från allmänna motions tiden 2025/26 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Utskottets överväganden

Reglering och kontroll av yrkestrafiken

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 51 i denna del framhåller Aylin Nouri m.fl. (S) att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och rättvisare konkurrens bör fortsätta bedrivas. Motionärerna påminner om den socialdemokratiska regeringens tidigare insatser, som innefattade införandet av EU:s hårdaste sanktioner vid fusk och skärpning av utstationeringsreglerna, och anser att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 54 i denna del behovet av att inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna av godstransporter och bussbranschen. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn och därmed medföra ökad trafiksäkerhet, rättvisare konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Även Malin Östh m.fl. (V) anför i kommittémotion 2025/26:55 yrkande 14 att regeringen bör inrätta en yrkestrafikinspektion. Motionärerna menar att en yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som i sin tur kan medföra ökad trafiksäkerhet, rättvisare konkurrens och bättre villkor för de anställda. Enligt motionärerna kan man, genom att upprätta en sådan inspektion, säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 21 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter. För att minska fusket efterfrågar motionärerna bl.a. fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen,

bättre samordning mellan olika myndigheter och krav på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket. Motionärerna framför vidare i yrkande 25 att teknikutvecklingen på trafikområdet måste i större utsträckning kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anser att det behövs en mer grundläggande analys av flöden och transporter, för att därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontroller. Motionärerna pekar även på att automatisk avläsning av registreringsskyltar utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror, är ett annat sätt att öka effektiviteten i tillsynen.

I motion 2025/26:910 yrkande 2 påtalar Ola Möller m.fl. (S) behovet av ökade insatser för ordning och reda på vägarna. Motionärerna understryker att det är avgörande för en god trafiksituation och ökad trafiksäkerhet. De pekar på att konsekvenserna av bl.a. olaga cabotagetransporter syns tydligt i Öresundsregionen och menar att Sverige måste se till att EU:s s.k. mobilitetspaket genomförs även i praktiken.

Markus Kauppinen m.fl. (S) föreslår i motion 2025/26:1227 att möjligheten att anlita trafikansvariga konsulter inom yrkestrafiken ska begränsas. Motionärerna menar att företag kan köpa sig fria från ansvar genom att anlita konsulter, vilket undergräver syftet med kravet på en trafikansvarig som är att stärka regelefterlevnaden, höja trafiksäkerheten och skapa rättvisa konkurrensvillkor på transportmarknaden.

I motion 2025/26:1834 anför Johanna Haraldsson m.fl. (S) att en yrkestrafikinspektion behöver inrättas för att förbättra kontrollen på vägarna. Enligt motionärerna behöver kontrollen av den tunga trafiken samlas för att öka effektiviteten, och resurserna behöver stärkas och säkras i en egen organisation för att inte prioriteras bort.

Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) framför i motion 2025/26:1178 att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka. Motionärerna pekar på att antalet trafikpoliser har minskat de senaste åren och att det behövs fler kontrollanter för att antalet kontroller på våra vägar ska kunna öka.

I motion 2025/26:3635 föreslår Mathias Bengtsson (KD) att man ska se över reglerna och utöka möjligheten till undantag från kravet på färdskrivare i fordon. Motionären menar att förenklade regler med fler undantag skulle underlätta för näringslivet och ge småföretag möjlighet att fokusera på det de är bra på: att leverera tjänster och bygga Sverige, utan att minska säkerheten i den tunga yrkestrafiken.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik

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

För att få bedriva yrkesmässig trafik ska ett företag vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och tillräckligt yrkeskunnande. Ett företag som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik ska utse en trafikansvarig som ska uppfylla vissa krav. Om alla krav uppfylls ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Företag kan anlita en konsult som trafikansvarig, och då ska det upprättas ett konsultavtal som anger att konsulten har uppdraget att vara trafikansvarig enligt artikel 4 i trafiktillståndsförordningen. Medlemsstaterna ska kontrollera att företagen fortlöpande uppfyller villkoren i förordningen. Om så inte är fallet ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas. En trafikansvarig ska också under vissa förhållanden förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet.

Yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bl.a. om vilka företag som omfattas av förordningens tillämpningsområde, om närmare krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd och om olämplighetsförklaring och tillsyn. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet.

Trafiktillståndsförordningen har sedan ändrats genom den s.k. ändringsförordningen (2020/1055), vilket bl.a. innebär att tillämpningsområdet har utökats och att kraven på företag som bedriver yrkesmässig trafik har skärpts.

Regler om cabotagetransporter och kombinerade transporter

En cabotagetransport är en yrkesmässig, tillfällig inrikestransport i en annan medlemsstat än den där transportföretaget är etablerat. Enligt EU:s godsförordning (1072/2009) ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som har ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i ett tredjeland och har ett förartillstånd, ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport

på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska så snart godset levererats ha rätt att med samma fordon eller fordonståg utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum. För att motverka systematiskt cabotage infördes ett nytt krav på en karenperiod om fyra dagar genom mobilitetspaketet som började gälla i februari 2022. Det innebär att cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat inte får utföras inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten vid tidigare besök i den medlemsstaten har utförts. Inom tidsgränsen sju dagar får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium. Reglerna innebär att cabotagetransporter ska vara av tillfällig karaktär.

Genom den ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som infördes i april 2021 är det en polis eller bilinspektör som ska besluta om förskott för sanktionsavgiften om det är ett utländskt transportföretag som brutit mot reglerna. Förordningen innefattar sanktionsavgifter om 500–20 000 kronor, där sanktionsavgiften om 20 000 kronor påförs om

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

Från och med den 1 juli 2026 gäller kör- och vilotidsreglerna även för internationella transporter av gods som utförs med fordon (inklusive släp eller påhängsvagn) som har en totalvikt på 2,5–3,5 ton.

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

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

- ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.

I förordningen om internationella vägtransporter inom EES finns även bestämmelser om kombinerade transporter. Bestämmelserna genomför delar av det s.k. kombidirektivet (92/106/EEG) som syftar till att främja en överflyttning från vägtransporter till transporter på järnväg och med sjöfart. Med en kombinerad transport avses en godstransport på väg inom EES där den inledande eller avslutande transportsträckan går på järnväg, på inre vattenvägar eller till havs. En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage. Bestämmelserna om kombinerade transporter blir tillämpliga när ett utlands-etablerat transportföretag som har gemenskapstillstånd, och i förekommande fall ett förartillstånd, utför den inledande eller avslutande vägtransporten i Sverige. I december 2021 gjordes en ändring i förordningen om internationella vägtransporter inom EES som innebar att det s.k. cabotageundantaget för kombitransporter togs bort. Sedan februari 2022 gäller de begränsningar som finns för cabotage transporter även för kombitransporter.

Informationsutbyte mellan länder

Enligt artikel 16 i trafiktillståndsförordningen ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som har fått tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. I kommissionens beslut 2009/992/EU och i genomförandeförordning (EU) 2016/480 fastställs minimikrav på de uppgifter som ska föras in i dessa register och gemensamma regler för sammankopplingen av dessa register med det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte (European Register of Road Transport Undertakings, ERRU). Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelser och information om gemenskapstillstånd. Syftet med det europeiska registret för vägtransportföretag är att underlätta samarbetet mellan nationella myndigheter för att främja och förenkla den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden av EU:s vägtransportlagstiftning samt göra den mer kostnadseffektiv. En förutsättning för detta är att alla medlemsstater är anslutna och använder systemet för att utbyta uppgifter.

I och med att beslutet om det första mobilitetspaketet fattades i juli 2020 uppdaterades reglerna för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 anges att en verkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är en förutsättning för rättvis konkurrens på den inre marknaden. Kontrollverktygen måste bli mer digitaliserade för att man ska kunna frigöra kontrollkapacitet, minska onödiga administrativa bördor för företag som utför internationella transporter, särskilt små och medelstora företag, säkerställa bättre inriktning på transportföretag med hög riskvärdering och upptäcka bedrägliga metoder. ERRU-systemet har utökats för att såväl andra medlemsstater som behöriga kontrollmyndigheter på väg

ska få tillgång till uppgifter om bl.a. riskvärde, registreringsnummer och antalet anställda.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation (electronic Freight Transport Information, eFTI) syftar till att möjliggöra utbyte av elektronisk godstransportinformation mellan behöriga myndigheter och berörda transportföretag i EU:s medlemsstater. Regeringen gav i oktober 2025 Trafikverket i uppdrag att upprätta och förvalta Sveriges s.k. eFTI-sluss, som är en digital nod som ska säkerställa att varje begäran om uppgifter om en viss transport som ställs av en behörig kontrolltjänsteman på en behörig myndighet förmedlas till den eFTI-plattform där informationen om transporten förvaras. En eFTI-sluss ska också förmedla svar från eFTI-plattformar till de behöriga kontrolltjänstemän som skickat en begäran om information. Uppdraget ska resultera i att Sverige har åtkomst till en eFTI-sluss, som fr.o.m. den 9 juli 2027 kan användas av de svenska behöriga myndigheterna samt är sammankopplad med eventuella svenska eFTI-plattformar och kommunicerar med övriga medlemsstaters respektive eFTI-sluss. Trafikverket ska senast den 30 november 2026 lämna en delredovisning av hur uppdraget genomförs till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. En slutredovisning ska lämnas senast den 30 november 2027 och innehålla en beskrivning av förutsättningarna för den fortsatta förvaltningen av Sveriges eFTI-sluss.

Färdskrivare och möjlighet till övervakning av lastbilers position

För att harmonisera konkurrensvillkoren mellan transportföretag på vägtransportområdet och för att förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsförhållanden finns regler om kör- och vilotider. För att det ska gå att kontrollera att reglerna följs finns krav på att färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som omfattas av regelverket. Bestämmelser om skyldigheter och krav i fråga om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (EU:s färdskrivarförordning). EU-regelverket om kör- och vilotider och om färdskrivare gäller inom EES. Det finns analoga, digitala och smarta färdskrivare.

I den första delen av mobilitetspaketet föreslogs en ändring av EU:s färdskrivarförordning när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare som innebär att ett fordon's position ska registreras automatiskt i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar en gräns och manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare. Därmed tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivaren vid den första lämpliga platsen att stanna på efter att ha passerat en gräns. Syftet med detta är att göra det möjligt att mer exakt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig och göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen.

Fordon som registrerats inom EU eller EES sedan den 15 juni 2019 ska ha en s.k. smart färdskrivare. En sådan fungerar som den digitala färdskrivaren men har fler funktioner, bl.a. anslutning till ett satellitnavigeringssystem för

automatisk positionsbestämning. En smart färdskrivare registrerar fler uppgifter, bl.a. positionering vid landsinmatningar och var tredje sammanlagd körtimme i fordonet. Både förare och transportföretag har en skyldighet att se till att den smarta färdskrivaren fungerar och hanteras rätt.

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

- Från och med den 21 augusti 2023 ska alla nyregistrerade tunga fordon vara utrustade med version 2 av den smarta färdskrivaren.
- Från och med den 31 december 2024 ska tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med en smart färdskrivare version 1 eller version 2.
- Från och med den 21 augusti 2025 ska alla tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.
- Från och med den 1 juli 2026 ska även lätta fordon (2,5–3,5 ton) som används för internationella godstransporter vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.

När det gäller arbetet med att ta fram av smart färdskrivare version 2 har det dock förekommit flera problem, bl.a. har autentiseringsfunktionen Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) inte utvecklats i tid. Detta har inneburit att det varit brist på smarta färdskrivare version 2 på marknaden, vilket bl.a. har lett till att fordon som enligt EU:s färdskrivarförordning ska vara utrustade med sådana färdskrivare inte har kunnat levereras. Frågan om hur bristen på smarta färdskrivare version 2 ska hanteras har även diskuterats på EU-nivå, och för att försöka nå en harmoniserad lösning kommunicerade kommissionen i oktober 2023 en rekommendation om hur medlemsstaterna bör agera i frågan. Rekommendationen innebär bl.a. att fordon som registrerats under perioden den 21 augusti–31 december 2023 och som utrustats med en smart färdskrivare version 1 skulle kunna eftermonteras med en smart färdskrivare version 2 senast den 18 augusti 2025. Kommissionens rekommendation var inte rättsligt bindande, vilket innebär att länder inom EES kunde hantera den uppkomna situationen på olika sätt.

I början av 2025 typgodkändes en uppdaterad modell av smart färdskrivare version 2. Denna modell har en förbättrad säkerhet genom OSNMA som möjliggör autentisering av de positioner som registrerats av färdskrivaren med hjälp av Global Navigation Satellite System (GNSS). Denna modell av smart färdskrivare version 2 är obligatorisk i fordon som registreras fr.o.m. den 24 december 2025.

Från och med den 1 januari 2026 gäller delvis nya regler för kör- och vilotider samt färdsskrivare, vilka innebär att det nu kan bli en varning i stället för en sanktionsavgift vid överträdelser, om en varning är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheterna i övrigt. Syftet med att införa ett varningssystem är att ge företagen bättre förutsättningar att förstå hur regelverket fungerar, hur det ska tillämpas och vad som måste åtgärdas för att inte begå nya överträdelser.

Kort om lastbilstransporter i Sverige 2024

Av statistik som Trafikanalys har tagit fram för 2024 framgår att för de svensk-registrerade lastbilarna stod inrikes trafik för 99 procent av transporterna och godsvikten samt 96 procent av kilometrarna (fordonskilometer) och 95 procent av transportarbetet (tonkilometer). Såväl antalet transporter, körda kilometer, tonkilometer som lastad godsvikt med svenskregistrerade tunga lastbilar låg på ungefär samma nivå 2024 som 2023. Trots att transporterna inte ökade under 2024 var den totala transporterade sträckan fortfarande något längre och den lastade godsvikten något högre i inrikes trafik än tio år tidigare. Godsvikten för den utrikes trafiken till Sverige har under de senaste tio åren minskat med 42 procent och uppgick 2024 till 1,3 miljoner ton. När det gäller godsvikten från Sverige till utlandet uppgick den till 2,1 miljoner ton 2024, också det en minskning med 42 procent.

Enligt Trafikanalys statistik för 2024 genomförde de utlandsregistrerade tunga lastbilarna totalt 2,8 miljoner transporter på svenska vägar och fraktade totalt 36 miljoner ton gods. Av alla de utländska lastbilstransporterna som genomfördes i Sverige under 2024 kördes 70 procent med tung utländsk lastbil mellan Sverige och utlandet, medan 23 procent körde s.k. cabotagetransport. Resterande 7 procent var transittransporter, dvs. när en utländsk lastbil kör genom Sverige utan att lasta på eller av något i Sverige. De polska lastbilarna var vanligast av de utländska lastbilar som kördes på de svenska vägarna under 2024. Dessa stod för 35 procent av den distans som utländska lastbilar kördes på svenska vägar. Därefter var de vanligaste utlandsregistrerade lastbilarna på de svenska vägarna från Litauen, Norge, Nederländerna, Danmark och Finland.

Genomförandet av mobilitetspaketet

Mobilitetspaketet är en reform inom transportsektorn som omfattar nya och ändrade EU-gemensamma regler för den yrkesmässiga trafiken. Rättsakterna som ingår i mobilitetspaketet antogs inom EU i juli 2020. Förslaget bakom mobilitetspaketet presenterades av Europeiska kommissionen under 2017 och 2018. Den första delen av mobilitetspaketet hade den inre vägtransport-marknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman och innehöll bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafik-tillståndsförordning (1071/2009) och godsförordning (1072/2009). Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i

vägtransportsektorn. Inom ramen för mobilitetspaketet antogs i juli 2020 ett antal rättsakter inom vägtransportområdet, med syftet att bl.a. ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, rättvisare konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och väg-arbets-tid. Genomförandet av mobilitetspaketet innebär en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik.

Med anledning av mobilitetspaketet infördes det under 2022 flera skärpningar av kraven i trafiktillståndsförordningen. I Sverige krävs yrkestrafiktillstånd för att köra yrkesmässiga godstransporter med lätta lastbilar eller personbilar (under 3,5 ton). Till detta gäller sedan maj 2022 även krav på gemenskapstillstånd för att köra internationella godstransporter med lätta fordon (2,5–3,5 ton). I enlighet med trafiktillståndsförordningen har det även införts skärpta krav på etablering för att säkerställa att transportverksamhet faktiskt utförs i det land där företaget är etablerat. Dessa skärpningar innebär att företag som bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige ska registrera sina fordon i Sverige. Vidare måste fordonen återvända till det land där företaget är etablerat minst var åttonde vecka. Därutöver måste företaget varje år anmäla antalet anställda.

För att motverka att utländska transportföretag missbrukar reglerna om kombinerade transporter beslutades att samma begränsningar som gäller för cabotagetransporter ska gälla samtliga yrkesmässiga inrikestransporter som utförs av utländska transportföretag inom Sverige. Tidigare hade kombinerade transporter under vissa förutsättningar varit undantagna från reglerna om cabotage.

Uppföljning av mobilitetspaketets genomförande

Den dåvarande regeringen gav den 17 mars 2022 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. I uppdraget ingick att beskriva och analysera hur marknaden för vägtransporter och situationen för berörda förare har utvecklats efter genomförandet, vid behov föreslå ändringar eller kompletteringar av det svenska genomförandet och i förekommande fall lämna författningsförslag. I uppdraget ingick även att hämta in synpunkter från Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Tillväxtverket, Tullverket, Åklagarmyndigheten och arbetsmarknadens parter. Dessutom skulle berörda branschorganisationer involveras i arbetet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport i mars 2024 och gjorde där bedömningen att det då inte fanns något behov av nya eller ändrade nationella bestämmelser och därmed heller inte några författningsförslag (TSG 2022-2879).

Regeringen gav i mars 2025 Transportstyrelsen och Trafikanalys i uppdrag att se över hur de nya reglerna för kombinerade transporter har påverkat gods-transportmarknaden i Sverige, transportföretags konkurrenssituation och kontrollmyndigheternas möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden

(LI2025/00595). Enligt godsförordningen ska en utvärdering göras minst vart femte år. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2026.

Utredningen om kontroller på väg och förslag om ändrad organisation för kontrollverksamheten

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

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

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

Vidare föreslog utredaren att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet som ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras, och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas när det gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. information om regelverket. Utredaren bedömde att en

samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt. Utredaren menade även att möjligheten att ytterligare underlätta kompetensförsörjningen genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör prövas och utvärderas inom myndigheten.

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa.

Myndigheternas arbete med tillsyn och fördelningen av ansvar för företags- och vägkontroller

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG, det s.k. kontroll-direktivet, 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 ett sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014. Direktivet innebär att Sverige 2025 skulle kontrollera kör- och vilotider för ca 488 000 arbetsdagar, varav hälften vid vägkontroller och hälften vid företagskontroller. Utöver antalet kontrollerade arbetsdagar följer Polismyndigheten även upp antalet förare som kontrolleras när det gäller kör- och vilotider.

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

Polismyndighetens kontroller av yrkestrafik på väg genomförs främst av bilinspektörer och poliser som har särskild kompetens för uppgiften. Även tulltjänstemän utför vissa kontroller på väg, och Tullverket har samma möjlighet som Polismyndigheten att hindra fortsatt färd genom klampning. Den tillsyn som Transportstyrelsen genomför i form av företagskontroller är avgiftsfinansierad, och urvalet görs i huvudsak utifrån ett riskvärderings-system. Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet för yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

Samverkan mellan Transportstyrelsen och andra myndigheter

Eftersom flera myndigheter har ett tillsynsuppdrag inom yrkestrafikområdet är samverkan med andra myndigheter en viktig del av Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsens samverkan med andra myndigheter har

utvecklats, både i enskilda ärenden och inom särskilda verksamhetsområden. Här följer några exempel på detta:

- Tillsynsstrategierna för vägarbets tid, utstationering och cabotage, som skulle tas fram enligt de nya bestämmelserna i mobilitetspaketet, finns på plats. Arbetet med att ta fram dem har skett i samverkan med Polismyndigheten, Tullverket och Arbetsmiljöverket.
- Samverkan pågår inom ramen för samordnad tillsyn där Myndigheten för civilt försvar (tidigare Myndigheten för samhällsberedskap, MSB) är sammankallande. Det är ett femtontal myndigheter som samverkar, och inför varje kontroll avgörs vilka myndigheter som ska delta. Transportstyrelsen medverkar och bidrar med kompetens framför allt kopplat till tillstånd och tillträdesregler och samverkar med bl.a. Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket.
- Arbetsmiljöverket är sammankallande myndighet för myndighetssamverkan för utstationering av förare, och Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket deltar i denna samverkan.
- Internationellt deltar Transportstyrelsen i flera olika samverkansforum, som bl.a. genomför kontroller, tillsammans med Polismyndigheten och Arbetsmiljöverket. Detta samordnas av myndigheten European Labour Authority (ELA).

Polismyndigheten är en viktig samverkansmyndighet för Transportstyrelsen eftersom polisens rapportering av överträdelser kopplat till yrkestrafik i hög grad påverkar hur Transportstyrelsen väljer ut transportföretag för tillsyn. Polismyndigheten behöver i sin tur tillgång till uppgifter och system som Transportstyrelsen förvaltar för att effektivisera sina kontroller. Den samverkan som finns sedan tidigare har förstärkts genom att

- Transportstyrelsen och Polismyndigheten arbetar efter den strategiska överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken som de har tagit fram gemensamt och använder den som underlag vid planering av tillsyn och kontroller
- myndigheterna planerar gemensamt den årliga tillståndsmätningen av regelefterlevnaden som sker rullande för gods, buss och taxi
- Transportstyrelsen på begäran medverkar vid polisens trafikråd och interna utbildningar för att informera om nya eller ändrade regler
- myndigheterna har en kontinuerlig samverkan kring de sanktionsärenden där polisens beslut ska överprövas av Transportstyrelsen inför att en slutlig sanktionsavgift ska påföras.

Transportstyrelsens tillsyn av yrkestrafiken

Av Transportstyrelsens årsredovisning för 2023 framgår att myndigheten med hjälp av ökade medel har kunnat genomföra en personalförstärkning för att stärka myndighetens tillsyn av yrkestrafiken. Enligt uppgift från Transport-

styrelsen har de utökade medlen inneburit att ytterligare närmare 30 medarbetare har kunnat anställas. I samband med att rekryteringen inleddes 2022 påbörjades även ett arbete med att säkerställa största möjliga utväxling av tillsynen. Det handlade dels om en något förändrad organisation inom enheten Yrkestrafik, dels om fortsatt arbete med att effektivisera verksamheten och säkerställa att tillsyn utövas där den gör mest nytta för samhället. Enligt Transportstyrelsen prioriteras tillståndsprövningen, och antalet ansökningar påverkar mängden tillsynsinsatser. Transportstyrelsen pekar samtidigt på att antalet utfärdade taxiförarlegitimationer och även avslag på inkomna ansökningar har ökat markant de senaste åren, men att det ökade inflödet har hanterats utan att kön av ärenden har ökat samtidigt som kötiderna för nationella yrkestrafiktillstånd kunnat kortas ned. Därmed har mer resurser kunnat läggas på tillsynen, och antalet återkallade yrkestrafiktillstånd för gods och buss har ökat i samband med att kontrollerna breddats och nya riskfaktorer identifierats.

Enligt Transportstyrelsen har myndigheten också förbättrat sin förmåga att identifiera både oseriösa och seriösa företag, och de ökade resurserna har möjliggjort kortare ledtider för hanteringen av överträdelser som upptäcks vid vägkontroller.

Uppgifter på Transportstyrelsens webbplats visar att antalet arbetsdagar som kontrollerades för kör- och vilotider minskade under 2025 med ca 26 procent, eller med ca 100 000 till ca 277 000 arbetsdagar, jämfört med 2024. Under 2025 kontrollerades ungefär lika många arbetsdagar som 2022.

Företagskontroller utifrån riskvärderingssystem

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

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

När det gäller tillsyn av yrkestrafiktillstånden finns regler om att det ska kontrolleras att företag som beviljats ett sådant tillstånd fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt trafiktillståndsförordningen. Kontrollerna ska inriktas på företag med högre risk. I förordningen föreskrivs vidare att medlemsstaterna ska utvidga det riskvärderingssystem som de inrättat för företagskontrollen av kör- och vilotider till att omfatta alla överträdelser som anges i den nämnda förordningens artikel 6, dvs. överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens tekniska art, vägtrafiklagstiftning m.m.

Transportstyrelsen har med anledning av reglerna byggt upp riskvärderingssystem som stöd för urval av vilka företag som ska kontrolleras, såväl för företagskontroller av kör- och vilotider och vägarbetstid som för tillsyn av yrkestrafiktillstånd. Informationen till systemen kommer från flera håll. Via det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte, ERRU, får Transportstyrelsen information om överträdelser som begås utomlands av de företag som Transportstyrelsen har beviljat gemenskapstillstånd.

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

Polismyndighetens kontroller av tunga godstransporter på väg

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

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

I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 angavs att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Polismyndighetens åtgärder skulle enligt uppdraget i regleringsbrevet redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020. Med anledning av detta tillfördes Polismyndigheten även extra anslagsresurser om 100 miljoner kronor per år under 2017–2020 för att motverka osund konkurrens och illegal cabotageverksamhet. Detta resulterade bl.a. i att ca 400 poliser och bilinspektörer vidareutbildades under perioden för att förbättra kontrollerna av tunga fordon på väg.

Enligt uppgifter från Polismyndigheten uppgick antalet flygande inspektioner av nyttofordon under 2025 till 14 066, vilket ligger över nivån för åtagandet som beräknas utifrån antalet registrerade fordon i Sverige. Polisen ska även lägga visst fokus på kontroll av lätta lastbilar, vilket innefattar både teknisk kontroll som vägning och kontroll av föreskrivna tillstånd. Enligt Polismyndigheten utfördes drygt 20 procent av samtliga flygande inspektioner under 2025 på lastbilar under 3 500 kilo. Enligt polisen genomförs vägningar av lätta lastbilar vid de flygande inspektionerna eftersom det inte är ovanligt att de körs med överlast.

Sedan 2021 har Polismyndigheten tillsammans med Transportstyrelsen fortsatt arbetet med att se över antalet kontrollerade arbetsdagar i fråga om kör- och vilotider. När det gäller polisens kör- och vilotidskontroller uppgick dessa under 2025 till 21 175 medan antalet arbetsdagar som kontrollerades uppgick till 1 102 913, vilket var högre än det åtagande som EU-reglerna innebär och nästan en fördubbling från året innan. Anledningen till den kraftiga ökningen av kontrollerade arbetsdagar är att nya regler trädde i kraft den 31 december 2024 som innebär en förlängning av kontrollperioden för kör- och vilotider så att en polis eller bilinspektör kan kontrollera 56 dagar i stället för 28 dagar vid en vägkontroll.

Enligt polisen är kör- och vilotidskontrollerna särskilt inriktade mot daglig körtid, raster och dygnsvila i nära anslutning till kontrollen, och särskilt fokus läggs på att identifiera grova överträdelse och medvetet fusk. Under 2025 redovisade Polismyndigheten totalt 2 023 ärenden till Transportstyrelsen som avsåg sanktionsavgifter och överlastavgifter. Av dessa ärenden handlade 234 om sanktionsavgifter med anledning av överträdelse mot cabotageregulverket.

Polismyndigheten införde under 2023 digital ordningsbot för samtliga förseelser i ordningsbotssystemet, vilket även inkluderar yrkestrafikrelaterade brott.

Automatisk avläsning av registreringsskyltar

Lagen (2023:474) om polisiära befogenheter i gränsnära områden gäller sedan den 1 augusti 2023 och ger polisen utökade möjligheter att använda automatisk avläsning av registreringsskyltar i områden som ligger nära Sveriges gränser.

Kamerorna som används kallas ANPR (Automatic Number Plate Recognition). En första version har hittills tagits i bruk vid Öresundsbron. Tekniken med ANPR-kameror har inte någon påverkan på framkomligheten i trafiken, och i de områden där de används lämnas information på skyltar om kamera-bevakningen. I stället för att filma läser kamerorna automatiskt av passerande fordonens registreringsskyltar och tar foton av fordonen. Bilden av fordonet behandlas enligt polisens riktlinjer för allmän kamerabevakning, och den insamlade fordonsinformationen får behandlas i sex månader efter insamlings-tillfället. Därefter raderas den. Att registrera en bevakning på ett registrerings-nummer och att utföra en sökning kräver att det finns ett polisiärt ärende som anges vid registrering och sökning. I systemet som lagrar informationen kan polisen både lägga in en bevakning på ett fordon som är intressant i ett polisiärt ärende och söka på ett sådant fordon i efterhand. Fordonsuppgifterna samlas in i brottsbekämpande syfte, och systemet ska hjälpa polisen att upptäcka, förebygga och förhindra brottslig verksamhet, utreda och lagföra brott, upprätthålla ordning och säkerhet samt fullgöra förpliktelser som följer av internationella åtaganden.

ANPR-projektet är EU-finansierat genom Fonden för inre säkerhet (Internal Security Fund, ISF). Fonden ger ekonomiskt stöd till aktiviteter som ska bidra till en hög säkerhetsnivå inom EU.

Avståndsbaserade avgifter för tunga godstransporter

I skrivelse 2023/24:59 som lämnades till riksdagen den 21 december 2023 bedömer regeringen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer att behöva ses över. Det finns enligt regeringen anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som, till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, bör utformas konkurrensneutralt så att utländska fordon betalar lika mycket som svenska baserat på faktisk körd sträcka. Enligt regeringen kan ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på sikt bidra till en bättre kontroll och därmed bättre efterlevnad av reglerna om beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder. Genom att intensifiera kontrollen av cabotage-transporter som utgörs av tung trafik på svenska vägar bör man enligt regeringen kunna komma åt miljömässigt sämre fordon som inte lever upp till kraven och som därför inte bör trafikera svenska vägar.

Åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare

I september 2025 presenterade Landsbygds- och infrastrukturdepartementet en promemoria, Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare, med förslag på ett antal åtgärder i syfte att främja trafik-säkerhet, bättre arbetsvillkor och sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg. I promemorian finns förslag på en ny lag, lagen om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare, som bl.a. ska innehålla:

- nya straffrättsliga åtgärder, bl.a. straffansvar för den som manipulerar färdskrivare, färdskrivarkort eller befattar sig med manipulationsutrustning
- förhöjda sanktionsavgifter för den som fått förarkort genom oriktiga uppgifter eller falska handlingar
- utökade kontrollbefogenheter, bl.a. för bilinspektörer som ska få genomsöka fordon efter föremål som kan ha använts vid manipulation av färdskrivare. Dessutom kommer fordon att få flyttas till en plats där teknisk undersökning kan genomföras på ett lättare sätt, och auktoriserade verkstäder får ett ansvar för att anmäla misstankar om manipulation till Transportstyrelsen.

Förslaget var på remiss till den 22 december 2025 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Den nya lagen föreslås träda i kraft under 2026. Regeringen förväntas överlämna en proposition för behandling i riksdagen senare i vår.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden som rör reglering och kontroll av åkerinäringen, senast våren 2025 (bet. 2024/25:TU9). Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå. Utskottet hänvisade även till de översyner och skärpningar av regelverk som genomförts och de övriga åtgärder som vidtagits och pågår.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en viktig 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 välfungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna. Utskottet påminner om att den reglering som ligger till grund för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter fastställs på EU-nivå. Utskottet anser att det är positivt att frågor om förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå och välkomnar de skärpningar som har genomförts inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet, liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna i enlighet med EU-reglerna.

Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroller fortsätter att utvecklas och påminner om den översyn som presenterades våren 2021 i betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs. Utskottet noterar med

anledning av motionsförslagen om att inrätta en yrkestrafikinspektion att utredaren lämnade flera förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utskottet välkomnar att regeringen med anledning av översynen har genomfört ändringar i regelverken för bl.a. sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet. Utskottet noterar i sammanhanget att en av de frågor som behandlades i utredningen rör organisationsfrågan och behovet av tydligare styrning och resurser för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet. Flera åtgärder har vidtagits på området som bl.a. innebär ökad samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

När det gäller kontroller på väg och de flygande inspektioner som poliser och bilinspektörer utför ser utskottet positivt på att dessa har blivit både fler och mer omfattande och att de utförs i en omfattning som väl uppfyller EU-reglerna. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla betydelsen av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom polisen för att bedriva kontroller av yrkestrafiken på väg. Detsamma gäller även för övriga ansvariga och berörda myndigheter. En välfungerande organisation är nödvändig för att den tillsyn och de kontroller som behövs ska kunna bedrivas effektivt för att få bukt med den olagliga yrkestrafiken.

Utskottet ser positivt på de tillskott som bl.a. Transportstyrelsen har fått tidigare för att kunna stärka myndighetens tillsyn av yrkestrafiken. Vidare ser utskottet med tillförsikt fram emot att ytterligare och effektiva åtgärder vidtas för att få bort den olagliga yrkestrafiken från landets vägar. Utskottet ser i sammanhanget mycket positivt på samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten och att de arbetar utifrån en gemensam strategisk överenskommelse för kontroll och tillsyn. Överenskommelsen innebär bl.a. att myndigheterna arbetar gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden, t.ex. it-samverkan, digitalt informationsutbyte, utbildning och information, fortlöpande samverkan för att effektivisera rapporteringen vid sanktionsärenden, tillståndsmätningar och samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Denna samverkan mellan myndigheterna medverkar även till att det riskvärderingssystem som utvecklats för att välja ut de företag som ska kontrolleras mer noggrant ska kunna fortsätta hålla hög kvalitet. Utskottet välkomnar också att det har genomförts samordnade kontroller där även Tullverket och Kustbevakningen medverkat. Utskottet ser med tillförsikt på att samarbetet och samordningen mellan de olika myndigheterna utvecklas ytterligare för att kontrollerna och tillsynen på våra vägar ska bli bättre och effektivare.

Utskottet påminner i sammanhanget att det sedan den 1 januari 2026 gäller delvis nya regler för kör- och vilotider som innebär att transportföretaget kan meddelas en varning i stället för att påföras en sanktionsavgift i syfte att ge transportföretagen en möjlighet att rätta till brister. Varning förväntas ge bättre förutsättningar för företagen att förstå vilka misstag som har begåtts och vidta

åtgärder för att förhindra nya överträdelser i framtiden. Precis som en sanktionsavgift påverkar en varning företagets riskvärde.

Utskottet framhåller även att en viktig del för att kunna bedriva effektiva kontroller av yrkestrafiken på väg är att det finns ett välfungerande informationsutbyte mellan länder inom EU. Utskottet vill här peka på ERRU som är i drift sedan januari 2013 och som kopplar samman de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag i de olika medlemsstaterna så att de behöriga myndigheterna ömsesidigt kan utbyta information som finns i deras respektive databaser. Utskottet konstaterar att detta elektroniska system gör det möjligt för medlemsstaterna att utbyta information om vägtransportföretag när det gäller bl.a. transportchefers goda anseende, giltigheten av gemenskapstillstånd och överträdelser som begås av transportföretag på främmande territorium. Utskottet ser positivt på de anpassningar av ERRU som genomförs för att inkludera information om riskklassificering av transportföretag och ytterligare information som underlättar upptäckten av s.k. brevlådeföretag.

När det gäller möjligheten till övervakning av lastbilers position ser utskottet positivt på att det inom ramen för mobilitetspaketet bl.a. ingår att införa nya versioner av färdskrivare som underlättar positionsbestämning och att regeringen har fokus på det. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att regeringen väntas fatta beslut om en proposition senare i vår som ska innehålla förslag bl.a. på en ny lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare som är tänkt att träda i kraft under året; utskottet avser att behandla denna proposition i särskild ordning. Utskottet är också positivt till regeringens uppdrag till Trafikverket om att utreda lämpliga tekniska lösningar för en s.k. eFTI-sluss i enlighet med EU-förordningen om elektronisk godstransportinformation. Slussen möjliggör och underlättar utbyte av elektronisk information mellan myndigheter och transportföretag, exempelvis information om farligt gods, och ska kunna kommunicera med övriga medlemsstaters eFTI-slussar. Utskottet välkomnar även att det pågår projekt inom polisen med inriktning på att kunna använda kameror för automatisk avläsning av registreringsskyltar, s.k. ANPR, i områden som ligger nära Sveriges gränser. Utskottet följer med stort intresse utvecklingen på området.

När det gäller motionsförslaget om att begränsa möjligheten att anlita konsulter som trafikansvariga i transportföretag finner utskottet det befintliga regelverket med tillhörande kontroller som adekvat och tillräckligt.

Slutligen när det gäller frågan om möjlighet till undantag från kravet på färdskrivare i fordon påminner utskottet att det i förordningen om kör- och vilotider och färdskrivare finns undantag för vissa transporter. Exempelvis gäller förordningen inte ”fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete”. Det finns även vissa nationella undantag.

Utskottet framhåller sammanfattningsvis att flera angelägna utredningar och översyner har genomförts de senaste åren. Mot bakgrund av de nyligen genomförda översynerna, de skärpningar av regler som genomförts och övriga

åtgärder som vidtagits och pågår finner utskottet ingen anledning att för närvarande ta några ytterligare initiativ till följd av de behandlade motionsförslagen. Utskottet avser dock att även fortsättningsvis noga följa de frågor som rör kontroller och tillsyn av yrkestrafiken. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:55 (V) yrkande 14, 2025/26:910 (S) yrkande 2, 2025/26:1178 (C), 2025/26:1227 (S), 2025/26:1834 (S), 2025/26:3635 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkandena 51 och 54, båda i denna del, samt 2025/26:3728 (C) yrkandena 21 och 25.

Kontroll av vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroll av vinterdäck. Utskottet hänvisar bl.a. till nyligen genomförda regelskärpningar och menar att frågor om kontroller av vinterdäck redan är väl uppmärksammade. Utskottet betonar att det är viktigt att vinterdäck används på ett effektivt sätt när det är vinterväglag och att alla som färdas på en väg har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget.

Jämför reservation 3 (V).

Motionerna

Malin Östh m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2025/26:55 yrkande 17 att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det görs tillräckligt med vinterdäckskontroller av EU-trailrar för att upprätthålla god trafiksäkerhet. Motionärerna påpekar att olycksrisken är högre vintertid för EU-trailrar än för andra lastbils kombinationer som är vanligare i Sverige. Motionärerna påminner om att det sedan 2019 är lag på vinterdäck från den 1 december fram till den 31 mars i vinterväglag för alla fordon men konstaterar att enligt åkeribranschen görs det för få kontroller, och därför har lagen i princip blivit verkningslös.

Daniel Persson (SD) anför i motion 2025/26:1010 att man bör utreda hur utländska fordon utan vinterdäck kan stoppas och förbjudas köra in i Sverige. Motionären anser att många utländska lastbilar har för dåliga däck som inte klarar av det svenska vinterväglaget. Enligt motionären behöver Sverige försäkra svenska trafikanter att utländska fordon lever upp till lagkraven på vinterdäck och att en nolltolerans ska råda.

Bakgrund och pågående arbete

Regler om vinterdäck

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. De har en mjukare gummiblandning än andra däck och ett annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 4 kap. 18 a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar. Av bestämmelserna framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Det finns dock ett antal undantag.

Det finns olika typer av vinterdäck. När kravet på vinterdäck gäller är följande däcktyper tillåtna:

- dubbdäck
- dubbfria vinterdäck av nordisk typ
- dubbfria vinterdäck av mellaneuropeisk typ
- åretrunddäck (om de har snögreppsmärkningen 3PMSF).

Ett friktionsdäck är en typ av däck som används på vintern men saknar dubbar och som har ett grövre mönster än vanliga sommardäck och en mjukare gummiblandning. Dubbfria vinterdäck (odubbade friktionsdäck) får användas året runt. Vidare finns s.k. åretrunddäck. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är det en typ av däck som tidigare inte var godkända att använda som vinterdäck i Sverige, men som efter en regeländring 2019 numera är tillåtna.

Vinterdäck på tunga fordon

Gällande rätt

Sedan juni 2019 ska alla hjulaxlar på tunga fordon vara försedda med vinterdäck och inte endast drivaxeln som det har varit krav på sedan 2013. Nya regler för vinterdäck på tunga fordon trädde i kraft den 1 november 2025. De innebär följande enligt Transportstyrelsen: Från den 10 november t.o.m. den 10 april ska tunga lastbilar och tunga bussar samt släpvagnar till dessa ha vinterdäck eller likvärdig utrustning. Det gäller oavsett om vinterväglag råder eller inte.

Vinterdäck som används på tunga lastbilar, bussar och på släpvagnar till dessa ska vara märkta med symbolen alptopp/snöflinga (ett berg med tre toppar och en snöflinga), med POR (Professional Off Road) eller vara dubbade.

Vinterdäck som monteras på andra axlar än drivaxlar och framaxlar på bilar med en totalvikt över 3 500 kilo eller på släpvagnar med en totalvikt över 3 500 kilo, får i stället vara märkta med M+S, M.S., M&S, M-S, MS eller Mud and Snow.

Samtliga däck på tunga lastbilar och tunga bussar ska ha ett mönsterdjup på minst 5 millimeter mellan den 10 november och den 10 april. En släpvagn som är kopplad till ett sådant fordon ska ha däck med ett mönsterdjup på minst 1,6 millimeter.

Myndigheters uppdrag om vinterdäck och vinterväghållning

I februari 2022 fick Transportstyrelsen och VTI i uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav på vinterdäck eller däckutrustning för att minska framkomlighets- och säkerhetsproblem i vägtrafiken när det råder vinterväglag.

Uppdraget redovisades i början av december 2023 (Uppdrag att utreda behovet av skärpta regler för vinterdäck på tunga fordon, TSG 2022-1366). Utifrån resultatet av de studier och analyser som genomfördes bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att skärpa kraven på vinterdäck och däckutrustning för tunga fordon. Transportstyrelsen bedömer vidare att det saknas skäl för att tidigarelägga vinterdäckspanen på hösten. Utredningen analyserade vilken effekt regeländringar i trafikförordningen om nya krav på vinterdäck för tunga lastbilar och bussar som infördes den 1 juni 2019 haft på trafiksäkerheten. Resultatet av analyserna visar att utvecklingen av tillbud och tillbudsrisken samt olyckor och olycksrisken på vinterväglag inte har påverkats av regeländringen. I rapporten konstateras bl.a. att bra däck har betydelse för trafiksäkerheten, och resultatet från analyser pekar också på att däck avsedda för vinterväglag användes i mycket stor omfattning redan före regeländringen 2019. Kostnaden för ett stillestånd eller en olycka kostar många gånger mer än en uppsättning bra vinterdäck för åkerierna. Transportstyrelsens undersökning av regelefterlevnaden visar att 98 procent av lastbilarna som polisen och Transportstyrelsen undersökte vid tillståndsmätningarna 2015, 2019 och 2023 uppfyllde kraven på vinterdäck. Motsvarande siffra för släpvagnar var 96 procent vid mätningarna 2019 och 2023, vilket var en förbättring jämfört med mätningen 2015, då 92 procent av släpvagnarna uppfyllde kraven.

I den senaste tillståndsmätningen från 2024 (TSG 2024-3759) kontrollerades också skicket på såväl lastbilarnas som släpens däck. Om kontrollerna gjordes på vinterväglag kontrollerades även att hjulen hade vinterdäck och tillräckligt mönsterdjup. Totalt var det vinterväglag vid drygt en femtedel av kontrollerna, varav den absoluta merparten genomfördes i Norrbotten och Dalarna. Oavsett vägunderlag var majoriteten av alla lastbilar och släp är utrustade med däck som mötte lagstiftningens krav. Totalt klarade strax över 99 procent av lastbilarna och 98 procent av släpen däckkontrollerna utan anmärkning.

I Trafikverkets Handlingsplan för förbättrad vinterväghållning (2024:159) redovisas bl.a. att Trafikverket arbetar med förbyggande åtgärder på platser eller sträckor som identifierats som sårbara för framkomligheten. Exempel på det är vinterkritiska sträckor och problebackar. Ett återkommande framkomlighetshinder vintertid uppstår enligt Trafikverket när ett tungt fordon får stopp

i en brant eller lång backe. Orsakerna kan vara flera, t.ex. val av däck, fellastad fordonskombination, oerfaren chaufför eller en kombination av orsaker.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsförslag om bl.a. vinterdäck på tunga fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll bl.a. att alla har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget och påminde om att det pågår ett arbete när det gäller vinterdäcksreglerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när det är vinterväglag. Vinterdäck är däck som är framtagna för att användas vid vinterkörning, och bra och rätt däck bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet vill också liksom tidigare år understryka att alla som färdas på en väg har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget. På grund av de omfattande konsekvenserna vid en eventuell olycka är det särskilt angeläget att tunga fordon har däck som är anpassade efter väglaget. Utskottet välkomnar därför att regeringen i november 2025 beslutade om att förlänga tidsperioden då tunga fordon ska ha vinterdäck oavsett om det är vinterväglag eller inte. Mot bakgrund av motionsförslaget om att stoppa utländska fordon utan vinterdäck vill utskottet betona att samma regler gäller för alla fordon som färdas på svenska vägar. Det är viktigt att de regler som finns för vinterdäck på tunga fordon följs. Utskottet vill därför också understryka att det behövs effektiva kontroller på våra vägar.

Utskottet menar att de frågor om kontroller av vinterdäck som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade i bl.a. trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av dessa. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:55 (V) yrkande 17 och 2025/26:1010 (SD).

Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontrollplatser och rastplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna och pågående åtgärder. Utskottet framhåller vikten av trygga och säkra rastplatser och betydelsen av välutrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna.

Jämför reservation 4 (S, V, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 101 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av att rusta upp rastplatser för ökad säkerhet och med faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer. Enligt motionärerna är rastplatserna ofta inte anpassade till att det blir allt fler kvinnliga yrkesförare som behöver separata toaletter och duschar. Motionärerna anser vidare att rastplatserna behöver vara bättre bevakade för att öka säkerheten.

Malin Östh m.fl. (V) anför i kommittémotion 2025/26:55 yrkande 16 att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser för att upprätthålla en god trafiksäkerhet. Motionärerna framför att antalet kontrollplatser är för få och dessutom minskar. Enligt motionärerna innebär situationen inte bara en kraftigt försämrad arbetsmiljö för yrkesförare utan också en trafiksäkerhetsrisk.

Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S) anser i motion 2025/26:920 att förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län bör studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna konstaterar att polisen i Södermanland har påpekat att bristen på kontrollplatser försvårar deras arbete och leder till färre kontroller.

I motion 2025/26:158 framhåller Eric Palmqvist (SD) behovet av att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser. Motionären anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inventera landets rastplatser och vidta nödvändiga åtgärder för att beivra det missbruk av rastplatser som förekommer i dag.

Ulrik Nilsson (M) anför i motion 2025/26:2451 att man bör se över möjligheterna att säkra uppställningsplatser för tunga fordon. Motionären menar att det råder brist på bevakade och säkra uppställningsplatser för tunga fordon, vilka behövs för förarnas vila och rekreation. Behovet av uppställningsplatser med bevakning har enligt motionären även säkerhetsaspekter eftersom transporter genom Sverige av militära trupper och deras fordon måste kunna hanteras i framtiden.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Kontrollplatser

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

Rast- och uppställningsplatser

Trafikverket bygger och driver sina rast- och uppställningsplatser främst med stöd av väglagen (1971:948) som därmed ligger till grund för Trafikverkets handlingsutrymme i arbetet med att utveckla säkra uppställningsplatser. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. För att få vidta fysiska åtgärder inom vägområdet till allmän väg krävs i enlighet med 43 § väglagen väghållningsmyndighetens tillstånd. Syftet med de rast- och uppställningsplatser som Trafikverket driver med stöd av väglagen är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Rast- och uppställningsplatserna är öppna för alla och tillhandahålls i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det behövs till följd av den EU-gemensamma kör- och vilotidsregleringen enligt förordning (EG) nr 561/2006. I väglagen anges att en uppställningsplats får byggas om den behövs för allmän samfärd, vilket innebär att en tillräckligt stor krets av väginträngarna har ett varaktigt behov av en ny uppställningsplats för befordran och transport av gods och personer. Nya uppställningsplatser får också byggas om de kan antas få synnerlig betydelse även om de inte behövs för allmän samfärd.

Kontrollplatser

Trafikverket ansvarar för och underhåller de fasta kontrollplatser som är en grundläggande förutsättning för att Polismyndigheten ska kunna utföra sin kontrollverksamhet. Vid dessa genomförs en stor del av kontrollerna av yrkestrafiken. I Transportstyrelsens ansvar ingår att föreskriva om och förteckna samtliga kontrollplatser, och myndigheten kan i vissa fall lämna dispens till Trafikverket i de fall kontrollplatserna inte uppfyller de krav som ställs.

I utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 framhölls bl.a. att det behövs ett förtydligande av ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser. Enligt utredarens förslag ska planer för investeringar i och underhåll av kontrollplatserna tas fram och ingå i Trafikverkets samlade planering, och det ska framgå att kontrollplatserna ingår i det statliga vägnätet. Enligt utredarens bedömning är välutrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser en viktig förutsättning för effektiva vägkontroller av yrkestrafiken.

Regeringen beslutade i augusti 2024 att ge Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag att gemensamt ta fram ett underlag om ansvarsfördelning mellan myndigheterna för åtgärder vid nyetablering, underhåll, förbättringar och avveckling av kontrollplatser som används vid kontroll av vägtrafiken (LI2024/01620). I uppdraget har ingått att redogöra för vilka åtgärder som har respektive inte har en tydlig ansvarsfördelning och att lämna förslag till hur ansvarsfördelningen bör regleras. I uppdraget har även ingått att vid behov hämta in synpunkter från Transportstyrelsen i frågor som ligger inom Transportstyrelsens ansvarsområde, t.ex. om de krav som ställs på utrustningen vid flygande inspektioner.

Uppdraget redovisades i en rapport till Regeringskansliet den 14 februari 2025 (rapport 2025:003). Av rapporten framgår att Polismyndigheten och Trafikverket tidigare har haft olika uppfattningar om hur ansvaret och finansieringen av kontrollplatserna ska hanteras. Enligt myndigheterna leder det förslag som de nu lämnar för den fortsatta ansvarsfördelningen till större samsyn och tydlighet i hur arbetet bör fördelas och finansieras. De anser även att ansvarsfördelningen på kontrollplatserna behöver förtydligas genom beslut av regeringen. Enligt myndigheterna kan även anslaget till Polismyndigheten behöva justeras utifrån detta, inom ramen för de anslag som riksdagen årligen beslutar om. Rapporten och de förslag som har lämnats bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Säkra rast- och uppställningsplatser

Rast- och uppställningsplatser involverar flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket har ett ansvar för trafiksäkerheten som innebär att myndigheten ska tillhandahålla möjlighet till rast och vila under färd samt dygnsvila. Trafikverket ska arbeta för att ge rast- och uppställningsplatserna en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter, som t.ex. förbättrad belysning och viss avskärmning. Myndighetens arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden lastbilar över 3,5 ton

som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. När det gäller transport-säkerhet, dvs. risk för stöld och skador på lasten samt hot mot person, är det primärt en fråga för branschen.

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

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

EU arbetar för att situationen inom godstransporter på väg med lastbil ska förbättras. Inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet arbetar EU för bättre villkor inom en rad områden. Det berör bl.a. kör- och vilotider för chaufförer och att skapa möjligheter för dem att ta rast och att kunna vila längre stunder på ett sätt som är både tryggt för chauffören och säkert för lasten. Som en del i arbetet ställer EU krav på medlemsländerna om att inrätta rastplatser och säkra uppställningsplatser med jämna mellanrum längs TEN-T-vägnätet. Av den överenskommelse som gjordes i december 2019 om den första delen i kommissionens mobilitetspaket framgår att EU kommer att verka för att det byggs säkra och skyddade parkeringsplatser. Kommissionen antog vidare i april 2022 nya standarder och förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU. Initiativet syftar till att förbättra villkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Kommissionen avser vidare att skapa en webbplats som gör det lättare att hitta parkeringarna.

Det har tidigare framkommit att det finns brister på uppställningsplatser i fråga om såväl förekomst, kapacitet och säkerhet, och Trafikverket fick mot bakgrund av det i juli 2018 ett uppdrag av den dåvarande regeringen att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas (N2018/04052/MRT). I regleringsbrevet till Trafikverket för 2024 fanns ett tillägg till regeringsuppdraget om säkra rast- och uppställningsplatser som innebär att Trafikverket även ska redovisa status i fråga om säkerhetsnivån vid samtliga uppställningsplatser längs de större vägarna och hur planeringen ser ut när det gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser, bl.a. genom kameraövervakning. Trafikverket gjorde under 2023 en inventering av samtliga statliga rastplatser och identifierade samtidigt kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder. Av

Trafikverkets senaste redovisning från april 2025 framgår bl.a. att myndigheten har totalt 215 rastplatser utmed stamvägnätet, varav 175 bedöms som lämpliga för lastbilsparkering. Under 2025 fortsatte Trafikverket i huvudsak arbetet med flera av de aktiviteter som påbörjats tidigare. Det rör bl.a. följande:

- Fortsatt arbete med att identifiera en kostnadseffektiv lösning för att kunna driftsätta ett pilotprojekt med kapacitetsdetektering på sex rastplatser i båda köriktningarna utmed E4 mellan Traryd och Värnamo, vilket bl.a. innebär att chaufförer i stråket får ta del av realtidsinformation om belägningsgraden på de närliggande rastplatserna.
- Tillämpning för att på ett effektivt sätt ta fram kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder på befintliga rastplatser utifrån den arbetsmetod som tagits fram.
- Färdigställande av Trafikverkets vägledning om betydelsen och behovet av säkra uppställningsplatser och kommuners och regioners roll samt kommunikation av informationen externt och internt för att möjliggöra bästa utfall och samverkan.

Trafikverket fick vidare i maj 2025 i uppdrag av regeringen att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter. Uppdraget ingår i regeringens godstransportpaket och är en del av regeringens strategiska arbete med godstransporter. Trafikverket redovisade regeringsuppdraget den 1 december (rapport 2025:166) och föreslog flera förbättringsåtgärder i syfte att stärka förutsättningarna för näringslivets godstransporter. När det gäller rast- och uppställningsplatser pekade Trafikverket i handlingsplanen särskilt ut två av de ovannämnda åtgärderna som genomförs inom ramen för regeringsuppdraget om en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas. Det handlar om dels en plan för trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser, dels ett pilotprojekt om att samla in och tillgängliggöra information om antalet lediga uppställningsplatser på ett antal rastplatser. Båda åtgärderna ska vara klara 2027. I handlingsplanen lyfter Trafikverket även fram ett pilotprojekt för stationär laddning på en av Trafikverkets rastplatser (rastplats Brahehus vid E4 norr om Gränna) som en angelägen åtgärd. Pilotprojektet förväntas bl.a. kunna ge erfarenheter om hur ytor på en rastplats kan disponeras samt hur ett koncessionsförfarande fungerar i praktiken. Ett uppdrag från regeringen krävs innan Trafikverket kan gå vidare med att genomföra ett sådant pilotprojekt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag som rör såväl kontrollplatser som säkra rast- och uppställningsplatser, senast i betänkande 2024/25:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. vidtagna och pågående åtgärder. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att rastplatserna längs våra vägar är viktiga eftersom de bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet och att det därmed är angeläget att dessa är trygga och säkra. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket har genomfört en översyn för att bl.a. belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och även tittat närmare på möjliga affärsmodeller för att främja en tillräcklig utbyggnad. Utskottet påminner om att översynen sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för 2018–2029 och att Trafikverket årligen ska redovisa hur utvecklingen fortskrider. Utskottet ser i sammanhanget positivt på att Trafikverket har gjort en inventering av samtliga statliga rastplatser under 2023 och de åtgärder som vidtas. Utskottet kommer med intresse att fortsätta följa hur behovet av trygga och säkra rast- och uppställningsplatser blir tillgodosett under planeringsperioden och ser gärna att arbetet skyndas på eftersom det är mycket angeläget att det finns säkra och trygga rastplatser i hela Sverige. Utskottet välkomnar även att kommissionen i april 2022 antog nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU med syftet att förbättra förarnas villkor för vila och skydda dem mot våld och lastbrott. Utskottet ser också positivt på de åtgärder kopplade till säkra uppställningsplatser för tung trafik som Trafikverket föreslagit i redovisningen av handlingsplanen för förbättrade förutsättningar för långväga godstransporter.

Utskottet vill vidare betona betydelsen av välutrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna och att dessa är en förutsättning för den mycket viktiga kontrollverksamhet som poliser och bilinspektörer bedriver för att säkerställa att yrkestrafiken utförs i enlighet med reglerna. Utskottet påminner om att det inom EU finns krav om tekniska kontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik liksom att det ska finnas både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser som har lämplig utrustning för att genomföra s.k. flygande inspektioner. Utskottet anser att det är av stor vikt att detta genomförs i svensk trafikmiljö i tillräckligt hög grad för att trafiksäkerheten på våra vägar ska kunna säkerställas. Mot bakgrund av det som påtalades i utredningen om effektivare kontroller på väg om att ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser behöver förtydligas välkomnar utskottet den rapport som myndigheterna presenterade i frågan i februari 2025. Utskottet ser vidare positivt på Trafikverkets arbete med att identifiera behov av nya kontrollplatser och behov av utrustning på befintliga kontrollplatser.

Med hänvisning till de åtgärder som vidtas inom området finner utskottet inte anledning att ta något initiativ för närvarande och avstyrker därmed motionerna 2025/26:55 (V) yrkande 16, 2025/26:158 (SD), 2025/26:920 (S), 2025/26:2451 (M) och 2025/26:3653 (S) yrkande 101.

Vissa arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetsmiljörelaterade frågor inom yrkestrafiken. Utskottet hänvisar till EU:s mobilitetspaket och att det har genomförts regeländringar med anledning av detta. Utskottet pekar även på det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att åkeribranschen följer gällande regler om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering. Jämför reservation 5 (S).

Motionen

Aylin Nouri m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 51 i denna del att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken. Motionärerna anser vidare i yrkande 52 att regeringen bör genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag utifrån de nya utstationeringsreglerna.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I Sverige regleras utstationering av förare i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare och förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

I lagen om utstationering av arbetstagare finns regler som ska tillämpas när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige utstationerar arbetstagare i Sverige i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna. Med utstationering avses någon av följande gränsöverskridande åtgärder:

- när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder arbetstagare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den verksamma mottagaren av tjänsterna i Sverige
- när en arbetsgivare sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör koncernen eller
- när en arbetsgivare som hyr ut arbetskraft eller ställer arbetskraft till förfogande sänder arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller som bedriver verksamhet här.

Under utstationeringstiden ska ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och arbetstagaren.

I lagen om utstationering infördes under 2022 särskilda bestämmelser som rör transportområdet och utstationering av förare. Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss. Utstationering är när en arbetsgivare sänder en förare som vanligen arbetar i ett annat land till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra antingen

- en godstransport där all lastning och lossning av gods sker i Sverige (exempel på transporter som omfattas av reglerna är cabotage och kombitransporter) eller
- en persontransport där på- och avstigning av passagerare endast sker i Sverige, eller i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Enligt bestämmelserna innebär transitttransport inte utstationering, dvs. när en förare som utför en transport passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare. Vidare är det inte utstationering när en förare utför bilaterala transporter till eller från Sverige eller när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en godstransport, är det inte heller utstationering när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Skärpta krav på yrkestrafiken med anledning av mobilitetspaketet

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

Ändrade regler vid utstationering med anledning av mobilitetspaketet

Riksdagen beslutade i maj 2022 om ett antal nya regler för genomförandet av EU:s mobilitetspaket som rör utstationering av förare (prop. 2021/22:166, bet.

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

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

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

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

Utstationering och kollektivavtal

Förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och deras organisationer regleras av flera lagar. Arbetsmarknadens parter kan i stor utsträckning göra avsteg från lagstiftningen genom skriftliga avtal om anställningsvillkor mellan en arbetsgivarorganisation eller arbetsgivare och en facklig organisation (kollektivavtal). Ett avtal kan också reglera andra förhållanden mellan arbetsgivare och anställda.

En utstationerande arbetsgivare kan teckna kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation eller bli medlem i en svensk arbetsgivarorganisation och på så sätt bli bunden av ett svenskt kollektivavtal. Arbetstagarorganisationerna har rätt att vidta stridsåtgärder för att förmå utstationerande arbetsgivare att teckna kollektivavtal.

Vid utstationering ska arbetsgivare inom vägtransportsektorn, i likhet med vad som gäller inom andra sektorer, anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket. Vidare ska arbetsgivaren se till att föraren kan visa upp anmälan vid en vägkontroll, dvs. utstationeringsdeklarationen. Arbetsgivaren ska också följa de svenska kollektivavtalen och reglerna om arbetsmiljö, diskriminering, arbetstider, semester, föräldraledighet, lön och skatt. Uppgifterna som arbetsgivaren anmäler vid utstationering används för att se till att utstationerade arbetstagare i Sverige får de arbets- och anställningsvillkor som de har rätt till enligt Sveriges lagar och kollektivavtal.

Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) är ett av 14 fackförbund som ingår i Landsorganisationen (LO) i Sverige. Transport organiserar medlemmar inom godstransport- och logistikföretag i Sverige och tillhandahåller bl.a. utstationeringsavtal för transportarbete och arbete som mekaniker. Motsvarande organisation på arbetsgiversidan är bl.a. Transportföretagen Väg som består av Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Arbetsmiljöverkets tillsyn

Arbetsmiljöverkets verksamhet regleras framför allt genom arbetsmiljölagen (1977:1160) och förordningen (2007:913) med instruktion för Arbetsmiljöverket. Det framgår av förordningen att Arbetsmiljöverket bl.a. ansvarar för arbetsmiljö-, arbetstids- och utstationeringsfrågor och att myndigheten ska verka för goda förhållanden i arbetsmiljön och på arbetsmarknaden och främja samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare på arbetsmiljöområdet. Myndigheten ska också arbeta för att regelverket inom dess verksamhetsområde följs. I arbetsmiljölagen finns bestämmelser om Arbetsmiljöverkets uppgifter som tillsynsmyndighet. Till uppgifterna hör att ta fram föreskrifter som förtydligar arbetsmiljölagen. Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö reglerar bl.a. arbetsbelastning och arbetstid. Myndighetens tillsyn ska planeras med utgångspunkt från analyser av arbetsmiljörisker och risker att aktörer medvetet bryter mot regelverket.

Arbetsmiljöverket är Sveriges förbindelsekontor för utstationeringsfrågor av förare enligt EU:s mobilitetspaket. I uppdraget ingår att tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som gäller vid utstationering i Sverige. Detta görs bl.a. genom information på myndighetens webbplats där det också finns kontaktuppgifter till arbetsmarknadens parter samt arbetstagarorganisationernas kollektivavtal för utstationerade. Arbetsmiljöverket förvaltar också ett register där arbetsgivarna ska anmäla sina utstationerade arbetstagare. Registret finns tillgängligt på myndighetens webbplats, där det även publiceras statistik.

I egenskap av behörig myndighet för utstationeringsfrågor kan Arbetsmiljöverket begära bistånd av andra behöriga myndigheter inom EES. Arbetsmiljöverket ska på motsvarande sätt lämna bistånd till de andra behöriga myndigheterna inom EES. Detta innebär att Arbetsmiljöverket bl.a. lämnar information och gör registerkontroller, inspektioner och utredningar när det

gäller utstationering. De behöriga myndigheterna kommunicerar med varandra genom EU-kommissionens digitala informationssystem för den inre marknaden (IMI) som numera även används för registrering av utstationeringsdeklarationer för förare enligt EU:s mobilitetspaket. Arbetsmiljöverkets uppgift i förhållande till EU:s mobilitetspaket är att

- stödja Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket i deras handläggning av utstationeringsärenden
- efter begäran av arbetsmarknadens parter ta in och lämna ut information, t.ex. fraktsedlar och uppgifter om förarens arbetstider och lön
- ta emot information från beställare av transporter vid misstankar om en utebliven utstationeringsdeklaration
- ta emot information från Polismyndigheten och Tullverket vid deras misstankar om en utebliven anmälan om utstationering av andra än förare
- ta emot utstationeringsdeklarationer från företag utanför EU.

Av Arbetsmiljöverkets årsredovisning för 2022 framgår att myndigheten under året har genomfört delar av det s.k. mobilitetspaketet tillsammans med Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket. Arbetsmiljöverket utbildade bl.a. tillsynsmyndigheterna i utstationering.

I årsredovisningen för 2023 och 2024 pekar Arbetsmiljöverket på att EU-samarbetet om utstationering är viktigt för en gemensam och välfungerande europeisk arbetsmarknad. Arbetet med frågorna leds i första hand av Europeiska arbetsmyndigheten, (European Labour Authority, ELA), och Arbetsmiljöverket har under åren varit engagerat i ett flertal frågor, bl.a. om IMI och ett eventuellt EU-gemensamt system för anmälan av utstationering.

Tillståndsmätning av yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare 2024

Transportstyrelsen presenterade i september 2024 sin senaste tillståndsmätning med resultaten av kontroller av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg i fråga om godstransporter, lastbilsförarens sociala villkor och transportföretags betalning av skatter och avgifter (TSG 2024-3759). Transportstyrelsen pekar i sin rapport på att de sociala villkoren i branschen har förbättrats jämfört med situationen innan mobilitetspaketet infördes, samtidigt som avsikterna med reformerna hittills inte har uppnåtts fullt ut och det fortfarande finns sådant som kan göras bättre. Undersökningen av förarnas sociala villkor visar att en majoritet av förarna trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden. Liksom vid undersökningen 2022 finns det vissa skillnader i sociala villkor beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Förare med utländsk arbetsgivare övernattar oftare i lastbilen och återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad eller till det land där arbetsgivaren är etablerad. Över tid har ändå de sociala villkoren förbättrats bland förare med utländsk arbetsgivare, vilket medför att dessa skillnader har minskat. Transportstyrelsen pekar vidare på att även om skillnaderna i lön har minskat tydligt varierar

förarnas löner beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Enligt Transportstyrelsen har snittlönen under de senaste fem åren ökat i snabbare takt bland förare med utländsk arbetsgivare än bland dem med svensk arbetsgivare. Vad detta beror på är enligt Transportstyrelsen inte helt lätt att bedöma. Transportstyrelsen pekar även på att inget utlandsetablerat företag hade tecknat kollektivavtal i Sverige när undersökningen gjordes. Transportstyrelsen konstaterar att det är svårt att på en mer övergripande nivå uttala sig om utstationeringsdirektivets påverkan på löneutvecklingen. Transportstyrelsen pekar på att svenska företags konkurrenskraft har stärkts något i relation till utländska företag, men att det samtidigt kan vara svårt att hävda att utvecklingen är en direkt följd av att mobilitetspaketet har införts.

Fair Transport

Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag grundade Fair Transport 2012 för att vända diskussionen om transportsektorns problem och utmaningar till en berättelse om hur åkeriföretagen arbetar för att ta ansvar och driva förändring. Fair Transport lanserades 2014 som ett ställningstagande för att lyfta fram och uppmärksamma sunda transporter från ansvarsfulla åkerier. Sedan 2021 är Fair transport åkerinäringens hållbarhetscertifiering för godstransporter på väg. Samma år anslöt sig bransch- och arbetsgivarorganisationen Transportföretagen till Fair Transport.

Fair Transport handlar om att säkerställa att transporter genomförs på ett hållbart sätt ur ett både miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. En central del i detta är att med hjälp av en certifiering garantera schysta villkor för de förare som utför transporter. Det innebär att åkerier och transportköpare ska ta ansvar för rimliga löner, trygga anställningar, säkra arbetstider och god arbetsmiljö. Fair Transport syftar också till att motverka osund konkurrens och arbetslivskriminalitet, där oseriösa aktörer pressar priser och villkor på ett sätt som drabbar både förare och seriösa företag.

Hösten 2025 hade 1 000 företag certifierat sig enligt Fair Transport.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsförslag om arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken senast i betänkande 2024/25:TU9. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. de regler som införts med anledning av EU:s mobilitetspaket och det arbete som myndigheterna genomför för att kontrollera att arbetsgivare följer reglerna om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är mycket viktigt att det råder sund konkurrens inom yrkestrafiken, att förarna kan utföra sitt arbete under rättvisa villkor och att resenärer kan resa på ett tryggt sätt. Utskottet påminner

om att riksdagen i maj 2022 beslutade om ett antal nya regler för att genomföra och komplettera EU:s mobilitetspaket i den del som avser särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och om ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. Vid utstationering ska därmed arbetsgivare inom vägtransportsektorn, i likhet med vad som gäller inom andra sektorer, anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket. Utskottet vill peka på att uppgifterna som arbetsgivaren anmäler vid utstationering används för att se till att utstationerade arbetstagare i Sverige får de arbets- och anställningsvillkor som de har rätt till enligt Sveriges lagar och kollektivavtal. Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att arbetsgivare följer reglerna om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering inom åkeribranschen. Utskottet vill vidare också peka på att det redan finns möjlighet för utstationerande arbetsgivare att teckna kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation eller bli medlem i en svensk arbetsgivarorganisation och på så sätt bli omfattad av ett svenskt kollektivavtal.

Utskottet ser även positivt på det arbete som bedrivs inom åkeribranschen genom hållbarhetscertifieringen Fair Transport som handlar om att säkerställa att godstransporter på väg genomförs på ett hållbart sätt ur ett både miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv.

Mot bakgrund av detta finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande och avstyrker därmed motion 2025/26:3653 (S) yrkandena 51 i denna del och 52.

Krav och behörigheter för bussförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att utreda krav på legitimation vid persontransport med buss och en översyn av åldersreglerna för buss. Utskottet framhåller vikten av att alla bussresenärer ska kunna känna att resan genomförs på ett tryggt och säkert sätt och konstaterar att de nuvarande reglerna på området är ändamålsenligt utformade.

Motionerna

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anför i motion 2025/26:2555 att möjligheten att införa krav på legitimation vid persontransport med buss bör utredas. Enligt motionärerna är syftet med att införa ett krav om att en legitimation ska utfärdas och hållas tillgänglig för passagerarna att öka tryggheten för såväl passagerare som chaufför.

Jennie Wernäng (M) anför i motion 2025/26:2906 yrkande 1 att åldersreglerna för att köra buss bör ses över. Motionären pekar på skillnaderna i

regler och att ungdomar måste vänta ett år längre på att få köra buss jämfört med reglerna för lastbil. Motionären framför vidare i yrkande 2 att reglerna om 50 kilometer för linjetrafik bör ses över.

Bakgrund och pågående arbete

Ålderskraven för att köra buss

Drygt 50 procent av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss, och på de svenska vägarna körs ungefär 14 200 bussar i yrkesmässig trafik. Dessa utför upphandlad linjetrafik och skolskjuts, turist- och beställningstrafik samt kommersiell linjetrafik.

För att få arbeta som förare av person- eller godstransporter med tung buss eller lastbil krävs ett yrkeskompetensbevis (YKB). För att få köra bussar finns därutöver krav på körkortsbehörigheter enligt följande:

- För att få köra s.k. mellanstor buss är körkortskravet minst D1 och ålderskravet för körkort 21 år. För den som genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år. Med mellanstor buss avses att den inte är längre än 8 meter och är konstruerad för högst 16 sittplatser utöver förarplatsen. Vidare finns en begränsning om att totalvikten för en släpvagn som kopplas till bussen får vara högst 750 kilo.
- För att få köra s.k. mellanstor buss med släp är körkortskravet minst D1E och ålderskravet för körkort 21 år. För den som genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år. I detta fall finns det inte någon viktbegränsning för den eller de släpvagnar som kopplas till den mellanstora bussen.
- För att få köra buss oavsett antalet sittplatser och längd är körkortskravet D och ålderskravet för körkort 24 år. För den som genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år, medan ålderskravet för körkort är 21 år för den som genomgår yrkesförarutbildning hos utbildare med tillstånd eller i kommunal vuxenutbildning.
- För att få köra buss oavsett antal sittplatser och längd och där det får kopplas till en eller flera släpvagnar utan någon övre viktbegränsning är körkortskravet DE och ålderskravet för körkort 24 år. För den som genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år, medan ålderskravet för körkort är 21 år för den som genomgår yrkesförarutbildning hos utbildare med tillstånd eller i kommunal vuxenutbildning. I detta fall finns det inte någon viktbegränsning för den eller de släpvagnar som koppas till bussen.

Sammantaget innebär detta att det lägsta ålderskravet för körkort för samtliga av de ovanstående fordonskategorierna för bussar är 18 år för den som genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan. Det finns dock vissa begränsningar som innebär att en person som tar busskörkort från 18 eller 21 år t.ex. bara får köra i linjetrafik där sträckan inte är längre än 50 kilometer.

Avståndsbegränsningen upphör att gälla när bussföraren fyller 20 år om personen gått en yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan, annars när bussföraren fyller 23 år.

Krav på synlig legitimation vid persontransport

Att utföra persontransporter med buss är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. För att få utföra persontransporter med buss finns därför sedan 2015 krav på att ha ett yrkeskompetensbevis som ska kunna visas upp vid en kontroll. Enligt Transportstyrelsen har det hittills inte funnits någon anledning att utreda ett krav på att utfärda en legitimation som ska hållas tillgänglig för busspassagerarna eftersom det redan finns krav på yrkeskompetensbevis. Det förekommer också att bussföretag på eget initiativ har valt att ha en namnbricka med chaufförens namn som en del av bussföraruniformen.

I sammanhanget kan noteras att det finns krav på taxiförarlegitimation för taxiförare och att denna ska finnas med och vara väl synlig vid taxiresor. På taxiförarlegitimationen finns en förarkod som är kopplad till taxameter och anges på kvittot vid betalning för resa. Enligt Transportstyrelsen har de krav som fanns tidigare på att ange förarens namn och personnummer på taxiförarlegitimationen tagits bort, och i dag finns i stället endast foto och en angiven förarkod på den taxiförarlegitimation som ska finnas med och visas i taxin. Enligt uppgift från Transportstyrelsen genomfördes denna ändring bl.a. för att minska taxichaufförernas utsatthet i arbetet.

Skriftlig fråga om legitimation vid persontransport med buss

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i mars 2024 en skriftlig fråga om huruvida han avser att ta några initiativ till att en bussförares yrkeskompetensbevis ska vara synligt eller tillgängligt för passagerarna (fr. 2023/24:682). I sitt svar framhöll ministern bl.a. vikten av stor trygghet och hög säkerhet för passagerare vid transport med buss och taxi. Ministern pekade på att regelverken för buss- och taxitransporter skiljer sig åt, bl.a. eftersom passageraren vid en taxiresa i många fall kan vara ensam i fordonet tillsammans med föraren medan detta sällan är fallet vid en buss-transport. Ministern påminde även om Transportstyrelsens och Polismyndighetens senast genomförda s.k. tillståndsmätning av regelefterlevnaden bland dem som utför beställningstrafik med buss och att denna visade att regelefterlevnaden när det gäller innehav av rätt behörighet var hög. Ministern påminde om att även tidigare genomförda tillståndsmätningar har visat på en i det närmaste fullständig regelefterlevnad. Därmed uttalade ministern att han inte ser något behov av att vidta några initiativ i frågan i dagsläget.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om krav och behörigheter för bussförare, senast i betänkande 2024/25:TU9. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och framhöll vikten av att alla bussresenärer ska kunna känna att resan genomförs på ett tryggt och säkert sätt och konstaterade att de nuvarande reglerna på området är ändamålsenligt utformade. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är mycket viktigt att alla bussresenärer ska kunna känna att resan genomförs på ett tryggt och säkert sätt. Bestämmelserna om yrkesförarkompetens för förare av person- eller godstransporter har sin grund i yrkesförardirektivet, vilket har genomförts genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och tillhörande förordning. När det gäller förslaget om krav på tillgänglig legitimation för bussförare påminner utskottet om att det redan finns krav på yrkeskompetensbevis för bussförare som ska kunna visas upp vid kontroll. Utskottet anser att det nuvarande kravet på att bussförare ska ha yrkeskompetensbevis är tillräckligt och välvägt och att det därmed inte finns anledning att ta något initiativ i frågan. När det gäller ålderskraven för att få köra buss anser utskottet att de nuvarande reglerna är ändamålsenligt utformade. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:2555 (SD) och 2025/26:2906 (M) yrkandena 1 och 2.

Dispens för vissa fordonstransporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om dispenshanteringen för transporter av mobila kranar och tunga fordon. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikverket nyligen har presenterat en fördjupad analys som rör frågan och att utskottet inte vill föregripa det beredningsarbete som pågår. Utskottet framhåller även betydelsen av en effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger.

Jämför reservation 6 (C).

Motionen

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 20 att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna betonar att

mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng. Där finns också regler som begränsar användningen av fordon (eller ett fordonståg) utifrån vikt, bredd och längd när de framförs på andra vägar än enskilda. Med andra vägar än enskilda menas dels allmänna vägar enligt väglagen (1971:948) där Trafikverket är väghållare, dels kommunala gator och vägar där kommunen är väghållare. Bestämmelserna behövs för att skydda vägnätet från t.ex. förtida nedslitning eller för att förhindra olyckor. Utöver trafikförordningen finns rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivet är i tillämpliga delar infört i trafikförordningen.

Nuvarande system för dispenshantering

Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i trafikförordningen medger är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. En sådan dispens är direkt kopplad till ett specifikt fordon, och det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas. En ansökan kan också göras via webben. För prövning av en ansökan om transportdispens tar Trafikverket ut ansökningsavgifter i enlighet med trafikförordningen. Ett beslut från Trafikverkets regioner om dispens från största tillåtna bredd, längd och vikt gäller normalt i högst 30 dagar och för en färd (en enstaka transport). För dispenser som gäller för mer än en färd kan Trafikverket bevilja längre giltighetstid. Enligt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:16) bör giltighetstiden inte överstiga fem år. En grundläggande förutsättning för dispens är att det som ska transporteras är odelbart. I vissa sammanhang kan Trafikverket bevilja generella dispenser.

Rapport från Rise om transportdispenser

Med finansiering från Trafikverket genomförde Research Institutes of Sweden (Rise) under 2020–2021 ett projekt med analys av nutiden och förslag på framtiden för transportdispenser. Resultatet presenterades i rapporten Transportdispenser – Analys av nutid och förslag på framtid (Rise rapport 2021:90) där Rise pekar på flera utmaningar när det gäller hanteringen av transportdispenser. Rise konstaterar bl.a. att dispenshantering är en komplex process

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

Trafikverkets rapport om hantering av transportdispenser

Regeringen beslutade den 15 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare. I uppdraget ingick även att utreda vilka för- och nackdelar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen utan att samtidigt riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten. När Trafikverket genomförde uppdraget skulle man även hämta in synpunkter från näringslivet och ett urval kommuner och andra berörda parter.

Trafikverket redovisade uppdraget i en rapport till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i juni 2024 (rapport 2024:093). I rapporten pekar Trafikverket på att det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter. Det medför en rad negativa konsekvenser, som bl.a.

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen varierar hos kommunerna (framför allt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter.

Trafikverket pekar även på att det för närvarande pågår ett lagstiftningsförfarande med förslag till ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bl.a. innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en

enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. Trafikverket konstaterar att Sverige inte lever upp till detta i nuläget.

I rapporten lämnar Trafikverket bl.a. en redogörelse för hur Trafikverket skulle kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens bestämmelser om bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunerna. Om Trafikverket tar över en kommuns ärendehandläggning innebär det att Trafikverket tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser även för de transporter som endast färdas inom kommunen. Detta medför även att Trafikverket kommer att fatta beslut i ärenden om transporter på enbart kommunala vägar och gator inom en kommun. I rapporten beskrivs två alternativ för en fortsatt hantering av transportdispenser där det första alternativet innebär att Trafikverket helt tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna, medan det andra alternativet innebär ett delvis övertagande. Enligt Trafikverket finns det både för- och nackdelar men också risker med de båda alternativen. I rapporten beskrivs även förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan genomföras för att förbättra för kunderna och beslutsmyndigheterna.

Trafikverkets fördjupade analys om hantering av undantag från krav på mått, längd och vikt

Regeringen beslutade den 5 juni 2025 att ge Trafikverket i uppdrag att göra en fördjupad analys med utgångspunkt i den tidigare rapporten inför att myndigheten eventuellt helt eller delvis ska ta över hanteringen av transportdispenser från kommunerna. Den fördjupade analysen skulle omfatta en detaljerad kostnads- och konsekvensanalys, relevanta riskbedömningar, förslag till processer och en tidsplan för ett eventuellt övertagande.

Trafikverket redovisade uppdraget i en rapport till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i december 2025 (rapport 2025:155). I rapporten konstaterar Trafikverket att båda alternativen, helt övertagande och delvis övertagande, löser de problem som beskrivits tidigare. Enligt Trafikverket innebär förändringen en förbättring för branschen som skulle få en tydligare ingång och harmoniserad hantering med ökad förutsägbarhet. Trafikverket bedömer att alternativet delvis övertagande är mest lämpligt i ett första skede, eftersom det ger kommunerna möjlighet att själva bestämma om de vill lämna över sitt beslutsmandat till Trafikverket eller inte. En förändring för branschen blir att Trafikverket, till skillnad från många kommuner, alltid tar ut ansökningsavgifter.

Trafikverket uppskattar att förändringen skulle medföra kostnader för förberedelser och utveckling (t.ex. systemutveckling, rekrytering och utbildning av personal och upprättande av förenklade samråd), vilka beräknas uppgå till ungefär 12 miljoner kronor. De flesta av dessa investeringskostnader anses vara desamma vid både helt och delvis övertagande. Trafikverket bedömer att kostnaderna för den löpande ärendehandläggningen skulle uppgå till drygt 13 miljoner kronor årligen och innebära fler anställda hos Trafikverket.

Handläggningen finansieras genom ansökningsavgifter. Trafikverket anger att myndighetens anslag behöver justeras utifrån den tillkommande verksamheten. Slutligen bedömer Trafikverket att myndigheten behöver 24 månader, efter beslut om ett eventuellt övertagande, för förberedelser innan övertagandet kan träda i kraft.

Trafikverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Skriftlig fråga om dispenstransporter

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2025 en skriftlig fråga om regeringens ambition för att möta näringslivets krav om en tydlig tidsplan för förenklingar och effektiviseringar för dispenstransporter även på medellång sikt, och om regeringen kommer att ställa tydliga krav på Trafikverket (fr. 2024/25:702). I sitt svar framhöll ministern att regelbördan och de administrativa kostnaderna behöver minska för att företag och entreprenörer ska kunna fokusera på sina kärnverksamheter. Ministern påminde om regeringens satsning för att underlätta för företagande i Sverige, som bl.a. innefattar förenkling av återrapporteringskrav för företag till ett stort antal myndigheter. Trafikverket är en av de myndigheter som omfattas, och syftet är bl.a. att förenklingsarbetet ska vara en integrerad del av myndigheternas arbete och anpassas utifrån varje myndighetsverksamhet med målet att minska företagens regelbörda och administrativa kostnader. Ministern pekade även på att Trafikverket redovisat ett regeringsuppdrag om hanteringen av transportdispenser och att beredning pågår inom Regeringskansliet efter att remitteringen avslutats. Han påminde om att syftet med uppdraget är att dispenshanteringen ska bli smidigare och mer konsekvent för alla inblandade och att Trafikverket lämnat förslag om att ta över dispenshanteringen och digitalisera verksamheten. Ministern konstaterade att projektet är omfattande och pekade på att rapporten innehåller förslag på möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som Trafikverket i många fall kan genomföra själva.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2020

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Av skrivelse 2024/25:75 framgår att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat.

Motioner från allmänna motionstiden

Ett motionsförslag om dispenshanteringen för vissa fordonstransporter behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU9. Utskottet avstyrkte

motionsyrkandet med hänvisning bl.a. till att Trafikverket nyligen hade presenterat en utredning som rör frågan och att utskottet inte ville föregripa det beredningsarbete som pågick. Utskottet underströk även vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla betydelsen av en effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Utskottet välkomnar att regeringen med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande om dispenshanteringen för tunga transporter har låtit Trafikverket utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas. Utskottet ser positivt på att Trafikverket i sin redovisning av uppdraget i juni 2024 lämnade förslag om möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen och att Trafikverket har uttalat att myndigheten i många fall kan genomföra dessa på egen hand, bl.a. genom digitalisering. Utskottet noterar att Trafikverket sedermera, i december 2025, redovisade en fördjupad analys för regeringen inför ett eventuellt helt eller delvis övertagande av hanteringen av transportdispenser från kommunerna. Utskottet vill inte föregripa det beredningsarbete som för närvarande pågår inom Regeringskansliet och finner därför inte skäl att ta något ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstryker därmed motion 2025/26:3728 (C) yrkande 20.

Översyn av taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att se över taxibranschen och regelverket kring denna. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda tillståndsmätningar och vidtagna och pågående åtgärder.

Jämför reservation 7 (S, V, MP).

Motionerna

Niklas Karlsson m.fl. (S) efterfrågar i kommittémotion 2025/26:3553 yrkande 21 en översyn av taximarknaden. Motionärerna vill se en total översyn av taxibranschen och anser bl.a. att regelverken ska skärpas för att det ska bli möjligt att koppla mobilappar för taxiresor till taxametern och rapportera intäkter till redovisningscentraler, att taxibilar ska utrustas med sätessensorer som registrerar passagerares närvaro under körsträckor samt att taxibilar ska ha gps som registrerar positionen löpande och sparar data tillgängliga för Polismyndigheten och Skatteverket. Motionärerna menar att det även finns

goda anledningar att effektutvärdera genomförandet av DAC 7 på taximarknaden.

Aylin Nouri m.fl. (S) anser i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 56 att det bör genomföras en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen. Enligt motionärerna har taxibranschen efter avregleringen 1990 flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt.

I kommittémotion 2025/26:55 yrkande 7 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser. Motionärerna menar att det är politikens uppgift och ansvar att se till att det finns förutsättningar för en fungerande taximarknad. Vidare anför motionärerna i yrkande 9 att regeringen bör införa krav på att alla appar integreras med taxibilarnas taxametrar. Motionärerna menar att en full integration av appar och plattformar med taxametrar behövs för att förhindra fusk samtidigt som en korrekt prissättning och korrekta skattedeklarationer kan säkerställas.

Ulrika Westerlund m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:514 att åtgärder bör vidtas på taximarknadsområdet för att bl.a. säkerställa en rättvis konkurrenssituation. Motionärerna menar att det finns flera förslag på åtgärder som skulle försvåra eller göra det omöjligt för bolag att inte redovisa sin verksamhet korrekt: t.ex. krav på att appar som används ska vara ihopkopplade med taxametrarnas inrapportering till Skatteverket, att elektroniska personalliggare som finns i andra branscher ska införas för att det ska vara tydligt vem som jobbar och när, att det ska tydliggöras att endast betalningsverifikationer från taxametern godkänns vid bokföring, att möjligheten att ta ut simkortet ur en taxameter ska avskaffas för att undvika manipulation och att obligatorisk gps-registrering i taxibilar ska införas för att möjliggöra kontroll av körrutter och öka transparensen.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) finns regler om bl.a. taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd, prisinformation, skyldigheten att överföra taxameteruppgifter, anslutning till beställningscentral, återkallelser samt ansvars- och straffbestämmelser. Lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik reglerar krav på teknisk utrustning, tillstånd och verksamhet för att säkerställa att taxameteruppgifter lagras, hanteras och kan lämnas ut till Skatteverket. Syftet är att motverka ekonomisk brottslighet genom kontrollerbarhet. Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet för dessa centraler.

För att få bedriva taxitrafik krävs ett taxitrafiktillstånd. Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik utan tillstånd kan dömas för olaga taxitrafik till

böter eller fängelse i högst ett år. Böter kan även utdömas i de fall där det finns ett tillstånd att bedriva taxitrafik men där tillståndshavaren uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot villkor i tillståndet. Den som saknar taxitrafik-tillstånd och med uppsåt ändå utför en persontransport mot ersättning kan, om gärningen inte är straffbar som olaga taxitrafik, dömas till böter för otillåten taxitrafik. Den som uppsåtligt kör taxi utan att ha taxiförarlegitimation kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Brottet är rubricerat som brott mot taxitrafiklagen. En person kan bli dömd för olaga taxitrafik alternativt otillåten taxitrafik och brott mot taxitrafiklagen samtidigt.

Digitalt administrativt samarbete (DAC 7)

DAC 7 är ett EU-direktiv, (EU) 2021/514, som gäller i samtliga medlemsländer sedan 2023 och som innebär ett rapporteringskrav för operatörer av digitala plattformar. Exempel på digitala plattformar inom taxibranschen i Sverige är Uber och Bolt, men även andra beställningscentraler som erbjuder digitala plattformar, appar, där kunderna kan boka resor omfattas av direktivet. Direktivets syfte är att tjänster som säljs eller förmedlas via en plattform, exempelvis taxiresor, redovisas korrekt till Skatteverket, oavsett om företaget har sin hemvist i Sverige eller i ett annat land. Plattformsföretagen behöver rapportera in information om sina partner (i taxibranschen rör det sig om taxiföretag, såväl åkerier som enskilda förare) till Skatteverket en gång per år. Det handlar om information, som organisations- eller personnummer, namn, antal utbetalningar och transaktioner, bankkontonummer och eventuella provisioner.

Omregleringen av taximarknaden 1990

Den 1 juli 1990 genomfördes en omreglering av den svenska taximarknaden som innebar att den tidigare behovsprövningen slopades och prissättningen blev fri. Vidare slopades geografiska begränsningar och den tidigare trafikeringsplikten samtidigt som kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. När det gamla regelverket avskaffades och de nya reglerna formellt trädde i kraft ökade antalet taxibilar. Vid årsskiftet 1990/91 fanns ca 14 800 fordon registrerade, vilket var en ökning med ca 3 000 fordon jämfört med 1989/90. Samtidigt ökade antalet taxiföretag från ca 6 700 till ca 7 300.

Syftet med de nya regler som infördes var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Inom taxiområdet består lagstiftningen nästan enbart av nationella regler, och det har efter 1990 införts olika regler som bl.a. rör prisinformation för taxikunder och redovisningscentraler för taxi.

Om taxibranschen

Svenska Taxiförbundet tar årligen fram en lägesbild som belyser utvecklingen och hur det ser ut inom taxibranschen. Inom taxibranschen utförs framför allt företagsresor, privatesor och upphandlade samhällsbetalda resor, dvs.

sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik. Generellt sett har större orter en högre andel intäkter från företags- och privatresor. På landsbygden och mindre orter svarar ofta de samhällsbetalda transporterna för hälften och i vissa fall upp till 90 procent av taxiföretagens intäkter.

Enligt statistik från Svenska Taxiförbundet i mars 2025 fanns det 21 685 taxifordon i landet och antalet taxitrafiktillstånd uppgick till 9 063 i början av 2025. Enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen inom taxi. Under 2024 var fördelningen mellan olika företagsformer oförändrad jämfört med året innan: andelen enskilda näringsidkare var 67,7 procent, medan andelen aktiebolag var 31,7 procent och handelsbolag ca 0,5 procent. Under 2024 ökade antalet enbilsföretag från 6 205 till 6 474. Antalet taxifordon per 1 000 invånare sett till hela riket uppgick under 2024 till två, medan antalet registrerade fordon uppgick till 20 843 stycken. Under 2024 uppgick antalet konkurser inom taxibranschen till 78, vilket kan jämföras med 98 konkurser året innan och var det lägsta antalet konkurser på tio år.

Taxiförbundet anger att det generellt råder ett stort rekryteringsbehov av nya förare till taxibranschen samtidigt som det är få kvinnor som utbildar sig till taxiförare. Under 2024 stod kvinnorna för 4,4 procent av alla godkända taxiförarprov hos Trafikverket. För att öka antalet kvinnor i taxibranschen startade Taxiförbundet under våren 2024 nätverket Bertha som riktar sig till kvinnor. Av de totalt 69 787 personer som innehade taxiförarlegitimation under 2024 utgjorde andelen kvinnor 8,2 procent.

Taxameter

Fordon som utför taxitrafik i Sverige ska vara utrustade med en godkänd, kontrollerad och plomberad taxameter, alternativt en s.k. särskild utrustning för taxifordon. Taxameter ska användas vid samtliga köruppdrag och besiktigas minst en gång per år. Det är det nationella ackrediteringsorganet Swedac som utfärdar krav på taxameterutrustning och dess kontroll.

Förarna registrerar uppgifter om sina körningar i taxametern, så att kvitton, följesedlar och körpassrapporter kan tas fram. Fasta priser ska registreras innan körningen påbörjas, och för resor utan fasta priser ska taxametern användas för att beräkna priset. Samma regler för hantering av taxametern gäller oavsett om föraren kör för ett traditionellt taxibolag eller för en app-tjänst. Med app-tjänster menas att resan bokas i en app och betalas via appen.

Den 1 januari 2021 infördes en ny kategori av taxitrafik. Det innebär även att det inte längre finns någon möjlighet att få dispens från kravet på att ha taxameter i taxifordon. I stället måste ett taxifordon vara utrustat med taxameter eller en särskild utrustning för taxifordon.

Den som väljer att skaffa en särskild utrustning för taxifordon är skyldig att ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral. De tillståndspliktiga beställningscentralerna ska ta emot beställningar och fördela köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till centralen. Beställningscentralen ska ha en certifierad teknisk utrustning som kan

samla in, lagra och lämna ut de uppgifter som Skatteverket behöver för sin skattekontroll av taxiförare och taxiföretag i den nya kategorin.

Den som väljer att ansluta sig till den nya kategorin får bara utföra körupdrag som är förbeställda till ett fast pris. Beställningscentralen är skyldig att lämna ett bevis till beställaren i förväg om priset för den överenskomna färden eller för den tid som fordonet ska stå till förfogande. Körupdraget ska betalas till den beställningscentral som fördelat det; taxiföraren eller tillståndshavaren får inte medverka i betalningen. Detta alternativ har ännu inte använts i praktiken.

Registrering av vilo- och arbetstider för förare av lätta fordon

Att förare som framför fordon i sitt arbete är utvilade är viktigt, framför allt för trafiksäkerhet och förarnas arbetsförhållanden samt för konkurrensvillkoren mellan transportföretag. Därför finns det regler om hur förarna ska vila när de framför lätta fordon som t.ex. ett taxifordon. Reglerna om vilotid finns i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet och reglerna om arbetstid i arbetstidslagen (1982:673) som gäller situationer där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. Arbetstidslagen kan helt eller delvis avtalas bort genom kollektivavtal.

Förarna ansvarar för att föra en personlig tidbok, där de antecknar sina viloperioder. Tidboken ska vara med vid varje transport och kunna uppvisas för bilinspektörer och poliser. Tidboken kan även bytas ut mot en digital färdskrivare. Förarna ansvarar själva för att de har en dygnsvila på minst 11 timmar under de 24 timmar som föregår varje tidpunkt då de utför transporter. Dygnsvilan får delas upp i två delar, dock måste den ena delen vara minst 8 timmar. Arbetsgivaren ska ha en förteckning över sina anställdas tidböcker, och bevara dem under minst tolv månader. Arbetsgivaren ansvarar för att utbilda och informera sina förare kring reglerna.

Från och med den 1 januari 2026 gäller nya regler för kör- och vilotider samt färdskrivare. Det innebär att företag som bryter mot reglerna för kör- och vilotider samt färdskrivare kan få en varning i stället för en sanktionsavgift under förutsättning att en varning bedöms vara tillräcklig i förhållande till överträdelsens allvar och omständigheter i övrigt. Enligt Transportstyrelsen ger det företagen bättre förutsättningar att förstå vilka misstag de har begått och vad de behöver åtgärda för att inte begå nya överträdelser.

En varning kan meddelas för enstaka överträdelser, för en grupp överträdelser eller som samlat resultat i ett helt ärende. En varning är en påföljd, och liksom en sanktionsavgift påverkar den företagets riskvärde. Ett riskvärde baseras på tidigare överträdelser och är ett verktyg som kontrollmyndigheter inom EU och EES använder för att välja ut företag för kontroll. Ett högt riskvärde kan medföra att man blir kontrollerad oftare.

Utredningen om kontroller på väg

Den dåvarande regeringen beslutade den 22 augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över hur kontrollerna av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Det övergripande syftet för utredningen var att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg.

Utredaren presenterade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31). Utredaren pekade på att Transportstyrelsens löpande kontroller inom taxibranschen visar att regelefterlevnaden generellt är problematisk och att brott som begås av innehavare av taxiförarlegitimation och trafikansvariga är omfattande när det gäller trafikförseelser men att även bidragsbrott, skattebrott, sexualbrott och våldsbrott förekommer. Utöver att förbättra efterlevnaden av yrkestrafiklagstiftningen är kontrollverksamheten på väg också en del av den allmänna brottsbekämpningen. Utredaren konstaterade vidare att det i samband med trafikkontroller även upptäcks annan brottslighet, som vapenbrott, stölder, nykterhetsbrott, narkotikabrott, miljöbrott och brott mot utlänningslagen samt att efterlysta personer påträffas. Utredaren uppmärksammade även Svenska Taxiförbundets uttalande om behovet av ett förtydligat ansvar för och uppdrag att kontrollera taxinäringen och om behovet av polisiära resurser när granskningar av taxiverksamhet utförs, se vidare avsnittet om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. När det gäller taxi föreslog utredaren bl.a. ändringar i taxitrafikförordningen så att sanktionen för överträdelser av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning byts ut från penningböter till sanktionsavgift.

Transportstyrelsens tillståndsmätning för taxi

Tillståndsmätningar i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012 som bl.a. gick ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Sedan det uppdraget redovisades har tillståndsmätningar utförts regelbundet i samarbete mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

Under hösten 2022 genomförde Transportstyrelsen tillsammans med polisen för tredje gången en tillståndsmätning inom yrkestrafiken som avsåg taxi. Mätningarna syftar till att ge en representativ bild av hur väl taxitrafikföretag följer de krav och regler som finns i den nationella lagstiftningen. I juni 2023 presenterades resultaten av detta arbete i en rapport (TSG 2021-5583). I rapporten redovisar Transportstyrelsen att regelefterlevnaden är hög inom de flesta kontrollerade områden och att detta gäller krav på såväl förare, företag och fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden, som bl.a. krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation, råder det enligt

Transportstyrelsen närmast fullständig regelefterlevnad. Jämfört med de tidigare mätningarna har inga större resultatomåttliga förändringar skett. I tillståndsmätningen framkommer dock att även om det blivit en smärre förbättring när det gäller den personliga tidboken, är detta ändå ett område som tydligt sticker ut i negativ bemärkelse eftersom nästan var femte förare gjorde sig skyldig till överträdelser gentemot regelverket.

Transportstyrelsens sammanfattande slutsats är att resultaten i tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden är hög och att de flesta aktörer är måna om att följa de regelverk som finns. Enligt Transportstyrelsen är taxi-branschens främsta bekymmer inte fusk bland dem som har tillstånd att bedriva trafiken. I stället är konkurrensen från s.k. svarttaxiverksamhet ett större problem.

Delegationen mot arbetslivskriminalitet

Den dåvarande regeringen beslutade den 23 september 2021 om att tillsätta Delegationen mot arbetslivskriminalitet (dir. 2021:74). Delegationen har bl.a. haft i uppdrag att analysera specifika arbetslivskriminella upplägg och kopplingar till organiserad brottslighet i vissa näringsgrenar samt behandla ett urval av reglerade yrken där arbetslivskriminalitet bedöms medföra särskilt stora risker för samhället. I delegationens uppdrag har även ingått att lämna förslag på effektiva åtgärder och mer ändamålsenliga verktyg för att bekämpa arbetslivskriminalitet. Vidare har det ingått att identifiera ytterligare relevanta aktörer i arbetet och förutsättningarna för ett långsiktigt samarbete med arbetsmarknadens parter samt att ta ställning till hur det arbete som delegationen har bedrivit kan fortsätta inom ramen för de befintliga myndighetsstrukturerna.

Den tidigare och den nuvarande regeringen har under arbetets gång beslutat om flera tilläggsdirektiv till delegationen (dir. 2022:2, 2022:87, 2023:59 och 2024:26). Delegationen har sedermera redovisat delbetänkandena Arbetslivskriminalitet – en definition, en inledande bedömning av omfattningen, lärdomar från Norge (SOU 2022:36), Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland (SOU 2023:8), Arbetslivskriminalitet – myndighetssamverkan, en myndighetsgemensam tipsfunktion, lärdomar från Belgien och gränsöverskridande arbete (SOU 2024:14) och slutbetänkandet Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete (SOU 2025:25).

I slutbetänkandet som överlämnades den 28 februari 2025 pekar delegationen bl.a. på att transportbranschen är en av flera riskbranscher för arbetslivskriminalitet och att problemen delvis är desamma som visar sig inom andra personalintensiva branscher. Något som särskiljer transportbranschen är att transporttjänsterna utförs av en rörlig arbetskraft som delvis är gränsöverskridande och att arbetskraften inte befinner sig på fasta arbetsplatser. I betänkandet konstateras att det innebär särskilda svårigheter för myndigheter och andra aktörer att kontrollera transportbranschen. I slutbetänkandet drar delega-

tionen slutsatsen att om Sverige ska nå framgång i arbetet mot arbetslivskriminalitet krävs ett långsiktigt arbete av ett brett spektrum av samhällsaktörer. Delegationen gör även ett antal bedömningar i fråga om hur det långsiktiga arbetet ska bedrivas i fortsättningen och framhåller bl.a. följande:

- Förmågan att utvärdera och analysera den samhällsekonomiska effektiviteten i brottsbekämpningen behöver stärkas.
- Behovet av forskning och kunskapshöjande insatser är stort, och ytterligare åtgärder bör övervägas.
- Regeringens styrning av samverkan mot arbetslivskriminalitet behöver bli mer samordnad, och därmed bör en särskild samordningsfunktion inrättas i Regeringskansliet.
- Om arbetet mot arbetslivskriminalitet i transportbranschen ska bli mer effektivt behöver Transportstyrelsen få en större roll.
- En återkommande rapport från de samverkande myndigheterna skulle kunna bidra till att öka kunskapen om arbetslivskriminalitet.
- Samarbetet mellan myndigheter och arbetsmarknadens parter behöver utvecklas, och samrådet bör utvidgas till bl.a. transportbranschen.
- Kommuner och regioner spelar en viktig roll som upphandlande organisationer och tillsynsmyndigheter och bör därmed involveras mer i arbetet mot arbetslivskriminalitet.

Delegationens delbetänkanden och slutbetänkandet om arbetslivskriminalitet bereds inom Regeringskansliet.

I januari 2026 gav regeringen Upphandlingsmyndigheten och Ekobrottsmyndigheten i uppdrag att stödja kommunerna i arbetet med att motverka arbetslivskriminalitet och brottslighet i välfärden i de offentliga affärerna (Fi2025/02383). Syftet med uppdraget är att ge kommunerna bättre verktyg för att upptäcka och utesluta oseriösa aktörer i upphandlingar. Myndigheterna ska lämna en muntlig delredovisning senast den 15 maj 2026 samt redovisa genomförda och planerade åtgärder senast den 31 mars 2027. Senast den 30 mars 2028 ska myndigheterna redovisa en utvärdering av vilka effekter de genomförda insatserna har haft. En slutredovisning av uppdraget ska lämnas senast den 31 december 2028. Slutredovisningen ska inkludera hur effektivt åtgärderna har bidragit till regeringens mål om att endast seriösa leverantörer tilldelas offentliga kontrakt samt att leverantörerna följer avtal och gällande regelverk och har seriösa underleverantörer i fråga om kommunernas upphandlingar och avtal.

Utredningen om genomförande av EU-direktivet om förbättrade arbetsvillkor för plattformarbete

För att förbättra arbetsvillkoren för plattformarbetstagare och förbättra skyddet av personuppgifter för personer som utför plattformarbete har det s.k. plattformsdirektivet antagits – Europaparlamentets och rådets direktiv (EU)

2024/2831 av den 23 oktober 2024 om förbättrade arbetsvillkor för plattformsarbete. Plattformsdirektivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 2 december 2026.

Utvecklingen av algoritmbaserad teknik har möjliggjort framväxten av digitala arbetsplattformar och med det nya sätt att organisera arbete. Digitala arbetsplattformar kännetecknas bl.a. av att de helt eller delvis tillhandahåller en tjänst på distans, t.ex. genom en mobilapplikation, och att de till någon del organiserar arbete genom automatiserade system. Den tekniska utvecklingen har förändrat arbetslivet och skapat tillväxt och möjligheter till nya tjänster och arbeten genom digitala arbetsplattformar. Framväxten av plattformsarbete kan dock leda till nya affärsmodeller och anlitandeformer. En central fråga är då vem som ska anses vara arbetstagare vid plattformsarbete, och det är därför viktigt att korrekt sysselsättningsstatus fastställs. Mot denna bakgrund beslutade regeringen i november 2024 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt (dir. 2024:116). Regeringen konstaterar i ett pressmeddelande om uppdraget att personer som är anställda genom digitala arbetsplattformar ska ha goda arbetsvillkor och en god arbetsmiljö i likhet med andra som utför arbete på arbetsmarknaden i övrigt. I enlighet med uppdraget ska utredaren därför bl.a. analysera hur svensk rätt förhåller sig till plattformsdirektivet, lämna nödvändiga författningsförslag och vid behov föreslå andra åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Enligt uppdraget ska utredaren i sina förslag värna det svenska arbetstagarbegreppet samt ha den svenska arbetsmarknadsmodellen och arbetsmarknadens parter autonomi och rätt att förhandla om och ingå kollektivavtal som utgångspunkt.

Den 12 januari 2026 överlämnades betänkandet från Utredningen om genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3) till regeringen. Utredningen föreslår bl.a. att en ny lag införs, lagen om plattformsarbete. Utredningen har remitterats och kommer att beredas i Regeringskansliet.

Skriftliga frågor och interpellationer

Översyn av taxibranschen

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i maj 2023 en skriftlig fråga om huruvida han avser att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen med lösningar som kan leda till en välfungerande bransch med ordning och reda i framtiden (fr. 2022/23:614). Ministern uttalade då bl.a. att han i detta skede inte planerar att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen.

I september 2023 besvarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) en interpellation som bl.a. handlade om att föreslå en helhetsöversyn av taxibranschen (ip. 2022/23:416). I svaret påminde ministern om att han tidigare besvarat en liknande frågeställning och att han då framfört att han i dagsläget inte har för avsikt att initiera en helhetsöversyn av taxibranschen, utan förutsätter att myndigheterna både genomför och följer upp sin del av det

här viktiga arbetet. Ministern underströk samtidigt att alla ska kunna känna sig trygga när de reser med taxi.

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade vidare den 16 januari 2025 en interpellation om vilka åtgärder ministern avser att vidta för att säkerställa att taxibranschen fungerar på ett hållbart och rättvist sätt samt hur han ser på behovet av en helhetsöversyn av taxibranschen (ip. 2024/25:301). I sitt svar konstaterade ministern bl.a. att taxiverksamheten i Sverige har en mycket viktig roll att spela för att hela Sverige ska fungera. Vidare ska goda arbetsvillkor och en hög skyddsnivå på både arbetsmiljö- och arbetstidsområdet gälla för alla arbetstagare. Ministern menade att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna eftersom detta skapar ojämna konkurrensförhållanden gentemot de företag som sköter sig och påverkar arbetsförhållandena för förare negativt. Ministern pekade på att det har genomförts en rad regeländringar för att minska skatteundandragande och annat fusk och skapa förutsättningar för sund konkurrens inom branschen. Enligt ministern har regelverket om redovisningscentraler och den nya skyldigheten för plattformsoperatörer att lämna uppgifter om försäljning via digitala plattformar gett Skatteverket väsentligt förbättrade möjligheter att kontrollera taxiföretag. Ministern konstaterade samtidigt att det inte räcker med välutformade regler för att komma till rätta med problemen inom taxibranschen, även kontrollerna av regelefterlevnaden är viktiga. Ministern påminde om att regeringen har vidtagit åtgärder för att öka antalet poliser och att Transportstyrelsen tack vare ökade medel inom yrkestrafikområdet har kunnat utöka sin tillsyn av taxibranschen, vilket bl.a. yttrat sig i fler utfärdade varningar. Ministern påminde även om den nya förverkandelagstiftningen som ger möjligheter att förverka brottsvinster och under vissa förutsättningar även fordon hos den som döms för olaga eller otillåten taxitrafik. Ministern hänvisade vidare till den utredning som regeringen har tillsatt och som ska gå igenom hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Ministern påminde även om att Delegationen mot arbetslivskriminalitet skulle redovisa sitt uppdrag senast i februari 2025 och föreslå effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet. Ministern pekade på att han skulle se vilka förslag som delegationen lämnar när det gäller arbetslivskriminalitet inom transportbranschen och att han inte hade anledning att tro något annat än att det kommer att finnas konkreta förslag att arbeta vidare med där.

Utredningen om plattformsdirektivet och yrkestrafikens situation

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2025 en skriftlig fråga om vad som görs i väntan på att Utredningen om genomförande av plattformsdirektivet ska bli klar för att hantera de allvarliga problemen inom yrkestrafiken, bl.a. orimliga arbetsvillkor och en osund konkurrenssituation (fr. 2024/25:704). Ministern pekade på att regeringen prioriterar frågan om att säkerställa en god arbetsmiljö och sunda konkurrensvillkor i yrkestrafiken och att regeringen har vidtagit åtgärder, bl.a. för att öka Polismyndighetens och Transportstyrelsens kapacitet för tillsyn av branschen.

Ministern påminde om den nya förverkandelagstiftningen liksom att regeringen har vidgat uppdraget för Delegationen mot arbetslivskriminalitet så att det även inkluderar analys av specifika arbetslivskriminella upplägg inom vissa särskilda riskbranscher, däribland transportbranschen. Ministern konstaterade att han såg fram emot att få ta del av delegationens förslag om bl.a. effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet som skulle redovisas i slutet av februari 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om en översyn av taxibranschen, senast i betänkande 2024/25:TU9. Utskottet avstyrkte då motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. Transportstyrelsens återkommande tillståndsmätningar för taxi och den pågående satsningen på fler polisanställda och ytterligare permanenta resurser till Transportstyrelsen för utökad tillsyn av yrkestrafik och tillståndshavare inom taxibranschen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att den omreglering av den svenska taximarknaden som genomfördes 1990 syftade till att åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan på taxitjänster. Omregleringen innebar bl.a. att den tidigare behovsprövningen slopades och att det infördes fri prissättning.

Utskottet instämmer i det som infrastruktur- och bostadsministern har uttalat om att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna, och utskottet ser därmed positivt på de ändringar av regler som har gjorts för att minska skatteundandragande och annat fusk och skapa förutsättningar för en sund konkurrens inom taxibranschen. Utskottet konstaterar att det i dag finns bättre möjligheter för Skatteverket att kontrollera taxiföretag i och med den nya skyldigheten för plattformsoperatörer att lämna uppgifter om försäljning via digitala plattformar. Men det krävs även kontroller av regelefterlevnaden, och därför ser utskottet positivt på de åtgärder som har vidtagits för att öka antalet poliser och att Transportstyrelsen har tillförts ytterligare permanenta resurser för att utöka tillsynskapaciteten över yrkestrafiken och tillståndshavare inom taxibranschen. Utskottet följer med tillförsikt regeringens arbete mot det fusk som i dag finns inom branschen och som snedvrider konkurrensen.

När det gäller frågan om en översyn av den svenska taximarknaden påminner utskottet om att Transportstyrelsen återkommande genomför tillståndsmätningar för taxi och bl.a. följer upp hur prissättningen fungerar inom branschen. Utskottet ser även positivt på att taxibranschen ingick som en del i den utredning som presenterades våren 2021 och hade fokus på att åstadkomma effektivare kontroller av yrkestrafiken på väg. Utskottet kommer att följa utvecklingen i taxibranschen mycket noga och är berett att vid behov

vidta fler åtgärder för att bekämpa fusk och olaglig verksamhet inom branschen.

Utskottet välkomnar även att det har tillsatts en utredning i frågan om hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt, och utskottet ser i likhet med infrastruktur- och bostadsministern med stort intresse på de förslag som Delegationen mot arbetslivskriminalitet lämnat om effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet inom bl.a. transportsektorn och den fortsatta beredningen av dessa. Med anledning av detta och de åtgärder som vidtagits finner utskottet för närvarande inte skäl att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2025/26:55 (V) yrkandena 7 och 9, 2025/26:514 (MP), 2025/26:3553 (S) yrkande 21 och 2025/26:3653 (S) yrkande 56.

Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen har tillförts ökade resurser för kontroller och tillsyn av bl.a. taxibranschen liksom att flera myndigheter genomför viktiga åtgärder för att på olika sätt underlätta kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. Utskottet framhåller även betydelsen av effektiva kontroller och tillsyn för att skapa en trygg och välfungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad.

Jämför reservation 8 (S).

Motionerna

Aylin Nouri m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 54 i denna del behovet av att inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxibranschen. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, rättvisare konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Robert Stenkvis (SD) anser i motion 2025/26:6 att kontrollerna av taxiförarens tillstånd och legitimation bör öka. Ett ökat antal kontroller av tillstånd och legitimationer skulle enligt motionären förbättra trafiksäkerheten.

Saila Quicklund (M) framför i motion 2025/26:2572 yrkande 3 att man bör överväga att se över straffen för olaga yrkesmässig trafik i syfte att höja påföljderna och stärka rättsstatens kraft att bekämpa denna typ av kriminalitet. Enligt motionären är svarttaxi ett allvarligt samhällsproblem som undergräver både tryggheten för enskilda och tilliten till våra myndigheter. Motionären anser därför att det är nödvändigt att polisen ges tydliga uppdrag att prioritera kontroller av svarttaxi, både genom riktade insatser i gatutrafiken och i digitala miljöer, samt mer resurser för spaning och underrättelsearbete. Vidare är det viktigt att straffen för olaga yrkesmässig trafik skärps.

Bakgrund och pågående arbete

Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikerörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Tillsynen är i princip en fortlöpande vandelsprövning där Transportstyrelsen drar in taxitrafiktillståndet om företaget t.ex. har skulder, inte uppfyller kravet om laglydnad eller inte skickar in informationen från taxametrarna till en redovisningscentral. De sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna eller att återkalla tillstånd att bedriva verksamhet. I en tillsyn tittar Transportstyrelsen på olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror på hur den sammanlagda bilden ser ut. Enligt Transportstyrelsen har antalet varningar inom taxibranschen fördubblats sedan 2022. Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxibranschen utgår från ett riskbaserat arbetssätt och görs genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

För att kunna driva verksamhet som redovisningscentral för taxi behövs tillstånd från Transportstyrelsen, som även är den myndighet som utövar tillsyn över redovisningscentralerna. Taxibolagen har en skyldighet att föra över information från taxametrarna till en godkänd redovisningscentral varje vecka. Det finns i dag sex godkända redovisningscentraler, och dessa ska på begäran kunna överföra information till myndigheter som Transportstyrelsen och Skatteverket. Transportstyrelsen ska enligt sitt uppdrag kontrollera att redovisningscentralerna uppfyller sina skyldigheter.

Transportstyrelsen är också den myndighet som beslutar om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. I egenskap av tillsynsmyndighet för taxitrafik har Transportstyrelsen bemyndigats att utöva tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation och personer som tillfälligt kör taxi i Sverige uppfyller de krav som gäller för att få utöva yrket. När det gäller tillsynen över personer som har taxiförarlegitimation är syftet att värna om trafiksäkerheten och säkerheten för passagerare och att se till att inga taxiförare som är olämpliga för uppgiften kör. Det är viktigt eftersom passagerare bedöms befinna sig i en utsatt situation under en taxiresa. Huvudprincipen för tillsyn inom transportområdet är att sådana insatser ska finansieras genom avgifter och därmed inte via skattekollektivet. Därför infördes under 2023 en årlig tillsynsavgift på 175 kronor för innehavare av taxiförarlegitimation.

Transportstyrelsen kan i sin tillsyn återkalla taxiförarlegitimationen för personer som dömts för allvarliga brott eller som fått medicinska diagnoser som gör dem olämpliga att köra taxi. Varje vecka samkörs brottsregistret med

vägförareregistret, vilket innebär att Transportstyrelsen får in ungefär 250 underrättelser per vecka om personer med taxiförarlegitimation som dömts för brott. De flesta underrättelserna gäller brott av ringa betydelse och leder inte till någon varning eller återkallelse av legitimationen. Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med taxitrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. Sedan ett antal år finns tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som tagits fram och drivs av bl.a. Svenska Taxiförbundet. Denna tjänst kan användas av taxiföretag och andra för att bl.a. kontrollera att förarnas taxiförarlegitimationer och körkort är giltiga. I de fall där en tillståndshavare inte uppfyller det lagstadgade ansvaret att kontrollera att taxiförarna har giltig behörighet riskerar tillståndshavaren böter eller fängelse i upp till sex månader.

Som beskrivits i tidigare avsnitt har Transportstyrelsen tilldelats ökade medel till yrkestrafikområdet som inneburit att ytterligare medarbetare har kunnat anställas inom myndigheten, som därmed kan genomföra fler kontroller. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har antalet utfärdade taxiförarlegitimationer och även antalet avslag på inkomna ansökningar ökat markant de senaste åren, samtidigt som mer resurser har kunnat läggas på tillsynen.

Andra myndigheters medverkan i kontroller av taxi

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

Skattekontroll

Under våren 2019 genomfördes ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik som syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att

bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att myndigheten ges möjlighet att ta del av olika uppgifter om taxiverksamheten som sedan kan jämföras med intäktsredovisningar som har uppgetts i beskattningssammanhang.

Den 1 januari 2023 infördes nya regler som innebär att plattformsoperatörer är skyldiga att samla in och rapportera inkomstrelaterad information till Skatteverket om vilka säljare och uthyrare som använder plattformen och vilka inkomster de fått. Bakgrunden till de nya reglerna är ett EU-direktiv om digitalt administrativt samarbete inom beskattning (DAC 7) som har införts av EU för att hantera beskattningen av digitala plattformar och tjänster. Direktivet syftar till att öka transparensen och samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller digitala tjänster och plattformar.

Utredningen om effektivare kontroller på väg

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

När det gäller samverkan med övriga myndigheter pekade utredaren på att det finns ett etablerat samarbete mellan flera av de myndigheter som arbetar tillsammans med Polismyndigheten och Transportstyrelsen med kontroller av yrkestrafik på väg, men att detta samarbete till viss del inte är formaliserat utan vilar på upparbetade kontakter och engagemang från enskilda personer. Enligt utredaren gör detta att utformningen och omfattningen av kontrollerna varierar över landet men också över tid och att den utvecklade kontrollverksamheten därför borde formaliseras och styras tydligare från ett nationellt perspektiv. Utredaren pekade även på att större myndighetsgemensamma kontroller där Skatteverket och Kronofogden deltar för att kontrollera t.ex. taxitrafik borde formaliseras och genomföras regelbundet.

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

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa

är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas mer effektivt än i dag och för att samarbetet ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa.

Behörighetskontroll av yrkestrafik

Alla arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar för att deras förare har giltig behörighet när de utför yrkesmässig trafik. Även transportköpare har ett s.k. beställaransvar och ett straffsanktionerat ansvar att kontrollera att transportören har ett giltigt trafiktillstånd när transportuppdraget ges.

Svenska Taxiförbundet och Transportstyrelsen har i samarbete med Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Bussföretag utvecklat den digitala avgiftsfinansierade tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) för kontroll av förarbehörigheter och trafiktillstånd. Systemet bygger på automatiska dagliga kontroller som görs genom att utbyta frågor och svar med en webbtjänst mellan en s.k. berättigad nyttjare (kunden) via BKY och Transportstyrelsens vägtrafikregister. En anslutning till BKY förutsätter att företaget har Transportstyrelsens medgivande om direktåtkomst till vägtrafikregistret. Enligt statistik från Taxiförbundet uppgick antalet dagliga kontroller av förarbehörigheter till 103 200 den 30 januari 2025.

Interpellation och skriftlig fråga på området

Dåvarande jämställdhets- och arbetslivsminister Paulina Brandberg (L) angav i en interpellation (ip. 2023/24:770) i juni 2024 om arbetslivskriminalitet inom taxibranschen att regeringen bl.a. styrt Arbetsmiljöverket mot fler oanmälda och fysiska inspektioner. Ministern påminde om att vi i sammanhanget ska komma ihåg att när det gäller svarttaxibranschen är inspektioner kanske inte det absolut mest verkningsfulla instrumentet eftersom det rör sig om personer som kanske inte finns i registrerade bolag och som är svåra att hitta genom den typen av kontroller. Ministern menade i stället att en viktig åtgärd är att se till att polisen har tillräckliga resurser för att genomföra trafikkontroller eftersom det är i sådana kontroller som den här typen av brottslighet lättare kan upptäckas. Ministern konstaterade att antalet poliser i förhållande till befolkningsmängden 2022 var samma som 2012 trots att vi har haft en skenande utveckling av grov kriminalitet som tar väldigt mycket resurser i anspråk. Ministern pekade på att exempelvis trafikkontroller blir svårare att genomföra när det är färre poliser på plats. Hon underströk att en del av regeringens arbete är att kraftigt växla upp resurssättningen till rättsväsendet så att det inte bara ska kunna hantera den grova gängkriminaliteten utan också exempelvis den här typen av brottslighet.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i sitt svar i oktober 2024 på fråga 2024/25:64 om åtgärder mot otillåten taxiverksamhet

att för att komma till rätta med problemen med svarttaxi behöver det genomföras tillräckligt med kontroller för att upptäcka dem som bryter mot reglerna. Ministern menade att Polismyndigheten har en viktig uppgift att upptäcka och agera mot brottslighet i trafiken och att regeringen har vidtagit åtgärder för att öka antalet poliser de senaste åren, vilket kan komma att möjliggöra fler kontroller av svarttaxi. En annan viktig åtgärd som ministern framförde var att förverkanderegleringen i brottsbalken även skulle gälla för specialstraffrätten enligt regeringens förslag. När riksdagen fattat beslut om regleringen skulle det fr.o.m. början av november 2024 vara möjligt att förverka brottvinster från brott mot taxitrafiklagen, vilket tidigare inte varit möjligt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kontroller och tillsyn inom taxibranschen, senast i betänkande 2024/25:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att Transportstyrelsen har tillförts ökade resurser för kontroller och tillsyn av bl.a. taxi liksom att flera myndigheter genomför viktiga åtgärder för att på olika sätt underlätta kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla betydelsen av att det genomförs såväl effektiva kontroller och tillsyn som informationsinsatser för att skapa en trygg och välfungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen har tillförts ökade resurser för kontroller och tillsyn av bl.a. taxi liksom att flera myndigheter genomför viktiga åtgärder för att på olika sätt underlätta kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. Åtgärder som de senaste åren vidtagits för att öka antalet poliser möjliggör även fler kontroller av svarttaxi. I fråga om motionsförslagen om att inrätta en yrkestrafikinspektion vill utskottet påminna om utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 och att några av de förslag som lämnades där är inriktade på hur mer effektiva kontroller kan organiseras samt utformningen av sanktioner för att få fler inom taxi och övrig yrkestrafik att följa regelverket på området och åstadkomma en sund konkurrens. Flera av utredningens förslag på området har genomförts. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande och avstyrker därmed motionerna 2025/26:6 (SD), 2025/26:2572 (M) yrkande 3 och 2025/26:3653 (S) yrkande 54 i denna del.

Prissättning inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om prissättningen inom taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till att det nuvarande systemet innefattar krav på prisinformation till taxiresenärer och att Transportstyrelsens tillsyn har en ändamålsenlig utformning för att motverka överprissättning av taxiresor.

Jämför reservation 9 (V).

Motionen

I kommittémotion 2025/26:55 yrkande 8 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och ett förtydligat krav på transparent jämförelsepris. Enligt motionärerna kan samma taxiresa i dag variera mycket kraftigt i pris, och för att uppnå en hållbar taxibransch måste både överpriser och dess motsats, prisdumpning, adresseras.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I taxitrafiklagen (2012:211) finns regler om att den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgifter. I taxitrafiklagen finns även regler om att den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning är skyldig att ansluta det till en sådan beställningscentral som avses i lagen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik fr.o.m. att fordonet anmälts för taxitrafik. I dessa fall ska ett fast pris anges av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse en viss färd som fastställts i förväg eller en viss tid under vilken fordonet står till beställarens förfogande.

Omregleringen av taximarknaden 1990

Den svenska taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med följande mål:

- öka taxinäringens förutsättningar för en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet
- öka konkurrensen med rimliga priser
- effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten
- pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor.

Vid omregleringen upphörde den dåvarande reglerade taxan som var utformad som en rikstäckande maximitaxa. I stället infördes fri prissättning på taxiresor, vilket innebär att det inte finns något maxtak och att priset därmed varierar.

Den svenska taxiregleringen avviker från de flesta andra länders i detta avseende eftersom det internationellt sett är mycket ovanligt med en helt fri pris-sättning av taxiresor.

Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. I detta ingår även ansvar för tillsyn över att tillståndshavare följer taxitrafiklagens regler om prisinformation. En utförligare beskrivning av Transportstyrelsens tillsyn finns i det tidigare avsnittet om kontroller och tillsyn inom taxibranschen.

Krav på prisinformation vid taxiresor

Den dåvarande regeringen överlämnade i juni 2014 en proposition till riksdagen med förslag om att den som har taxitrafiktillstånd och som tillämpar ett jämförpris på över 500 kronor ska se till att en prisuppgift som anger ett högsta pris för färden lämnas till resenären när färden beställs (prop. 2013/14:241). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 2015 (bet. 2014/15:TU4, rskr. 2014/15:26). Beslutet innebär även att ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Skyldigheten gäller dock inte tillståndshavare som tillämpar fast pris.

Regeringen överlämnade i maj 2024 en proposition till riksdagen med förslag som bl.a. innebär att skyldigheten att lämna en prisuppgift vid en taxifärd om jämförpriset överstiger en viss nivå ska knytas till en andel av prisbasbeloppet i stället för en bestämd beloppsgräns. Prisbasbeloppet bestäms årligen och förslaget innebär att andelen ska vara 1,2 procent av det gällande prisbasbeloppet. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och de nya reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 2025 (prop. 2023/24:148, bet. 2024/25:TU2, rskr. 2024/25:18). Till följd av de nya reglerna höjdes beloppsgränsen för krav på prisinformation från 500 kronor till 700 kronor, med 2025 års prisbasbelopp. Summan kommer att revideras varje år.

Transportstyrelsens information om taxiregler och prisinformation

På Transportstyrelsens webbplats finns information som uppdateras kontinuerligt om vilka regler som gäller för taxitrafik. Denna information riktas till såväl taxibranschen som de kunder som vill resa med taxi. Det lämnas bl.a. information om reglerna om att alla taxifordon ska ha jämförpris och prisdekaler både inne i och utanpå fordonet samt att kunden har rätt att få en prisuppgift redan innan en resa startar om jämförpriset överstiger 700 kronor. Det finns även information på engelska som beskriver prissättningen och vad kunder ska vara uppmärksamma på. Transportstyrelsen gör även andra insatser för att sprida information som riktar sig till tillståndshavare för taxitrafik. Transportstyrelsen medverkar i samband med olika samverkansforum där

aktörer som bl.a. Jernhusen, Swedavia och olika hotell deltar. Vid sådana tillfällen informerar Transportstyrelsen bl.a. om vikten av att taxiföretag som de samarbetar med följer reglerna.

Transportstyrelsens uppföljning av prissättning och prisinformation vid taxiresor

Transportstyrelsen presenterade i november 2025 rapporten Prissättning och prisinformation vid taxiresor – 2025 som baseras på intervjuer som genomfördes juni–augusti 2025. Datainsamlingen gjordes genom personliga intervjuer med taxiresenärer som nyligen genomfört en resa i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Motsvarande undersökning har gjorts flera gånger tidigare, den senaste 2022. Undersökningen visade bl.a. att det belopp kunderna betalat för sina taxiresor har minskat, att färre resor kostade över 350 kronor och ett tydligt samband till kortare restider. Undersökningen visade även att en övervägande majoritet av de undersökta taxibilarna uppvisade ett högsta jämförpris i intervallet 351–500 kronor. Malmö utmärkte sig genom en relativt större andel observerade jämförpriser inom spannet 251–350 kronor. En nyhet i den senaste mätningen jämfört med tidigare år var att jämförpriser över 500 kronor observerades i samtliga städer vilket beror på den lagändring som skedde under 2025. Den undersökning som Transportstyrelsen presenterade 2025 visar att endast 10 procent av resenärerna kunde använda prisinformationen som angavs på fordonet, vilket är en markant minskning från 2022 då närmare var tredje kund använde informationen. En majoritet av resenärerna, sex av tio, hade bokat sin resa via en app eller genom en webbplats, vilket enligt Transportstyrelsen kan ha påverkat behovet av att använda prisinformationen. Undersökningen visade vidare att allt fler kunder upplever priset som skäligt, särskilt i Stockholm. Endast 2 procent ansåg att priset varit så högt att de känt sig lurade.

Transportstyrelsen genomförde under hösten 2022 en tillståndsmätning av regelefterlevnaden för dem som utför taxitrafik, och i juni 2023 presenterades resultaten av detta arbete i en rapport (TSG 2021-5583). Transportstyrelsen pekade i redovisningen bl.a. på att det finns upplevda problem med hög prissättning, huvudsakligen i storstadsregionerna och främst i Stockholm, men att det också är mycket svårt att kvantifiera problemet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågor som rör prisuppgifter vid taxiresor, senast i betänkandet 2024/25:TU9. Utskottet avslog ett motionsyrkande med hänvisning till bl.a. att det nuvarande systemet innefattar krav på information till taxiresenärer och att Transportstyrelsens tillsyn har en ändamålsenlig utformning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att den omreglering som genomfördes av den svenska taximarknaden 1990 bl.a. syftade till att öka taxinäringens förutsättningar för en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet, att öka konkurrensen med rimliga priser och att pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor. Omregleringen innebar att den dåvarande reglerade taxan som var utformad som en rikstäckande maximitaxa upphörde och att det i stället infördes fri prissättning på taxiresor. Utskottet konstaterar att i de fall en tillståndshavare inte tillämpar fast pris och jämförpriset överstiger en viss nivå har det införts krav på att lämna prisinformation till taxiresenärer som anger ett högsta pris för färden och som lämnas till resenären när färden beställs. Transportstyrelsen har ansvar för att utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt bestämmelserna och följer taxitrafiklagens regler om prisinformation.

Enligt utskottets mening har det nuvarande systemet som innefattar krav på prisinformation till taxiresenärer liksom Transportstyrelsens tillsyn en ändamålsenlig utformning för att motverka oskäligheten i prissättning av taxiresor. Utskottet anser därmed inte att det finns anledning att utreda möjligheterna att införa en reglering av taxipriser för närvarande och avstyrker således motion 2025/26:55 (V) yrkande 8.

Kompetensförsörjning inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kompetensförsörjning inom taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till att taxiutbildningar numera framför allt är digitala, vilket bidrar till att göra dem mer tillgängliga i hela landet. Utskottet menar att utbudet av utbildningar tillgodoser taxibranschens behov av kompetensförsörjning.

Motionen

Magnus Resare (M) anför i motion 2025/26:1196 yrkande 1 att man bör se över möjligheten att utöka tillgången till taxiförar- och taxiföretagarutbildningar genom att etablera fler fysiska kursplatser och praktikförlagda utbildningar, i samverkan med branschorganisationer och utbildningsanordnare. Motionären framhåller att en utvecklad utbildningsverksamhet, tillgänglig på fler orter och med rätt till studiestöd, skulle bidra till att säkra kompetensförsörjningen, öka jämställdheten i yrket och skapa fler vägar till egen försörjning. Enligt motionären skulle taxibranschen då ges förutsättningar att fortsätta vara en stark integrationsmotor och ett första steg in på arbetsmarknaden för många människor.

Bakgrund och pågående arbete

Taxiförarlegitimation

För att få arbeta som taxiförare i Sverige krävs en taxiförarlegitimation enligt regler i taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238). I januari 2025 sänktes åldersgränsen för taxiförarlegitimation från 21 år till minst 20 år genom ett riksdagsbeslut (prop. 2023/24:148, bet. 2024/25:TU2, rskr. 2024/25:18). Utöver att uppfylla ålderskravet ska den som ansöker om en taxiförarlegitimation även ha haft B-körkort i minst två år eller ha ett D-körkort, genomgå en medicinsk kontroll samt uppfylla krav på laglydnad via en belastningsregisterkontroll. Körkortet ska vara utfärdat i Sverige eller i något annat land inom EES.

Enligt statistik från Svenska Taxiförbundet i mars 2025 hade omkring 70 000 personer taxiförarlegitimation under 2024, varav andelen kvinnor var 8,2 procent. Antalet legitimationer som utfärdades 2024 uppgick till 4 075, varav ca 4 procent utfärdades till kvinnor. För att öka antalet kvinnor i taxibranschen startade Taxiförbundet under våren 2024 nätverket Bertha som riktar sig till kvinnor.

För taxiförarlegitimation krävs godkänt resultat på ett teoriprov och ett körprov. Trafikverket ansvarar för både teoriprovet och körprovet. Teoriprovet för taxiförarlegitimation består av två delprov – säkerhet och beteende respektive lagstiftning – som mäter kunskaper inom tio olika områden. Båda delproven måste vara godkända inom sex månader från det första godkända delprovet. På körprovet ska man visa kunskaperna i praktiken, att man som taxiförare kan ge passagerarna en effektiv, bekväm och säker resa. Enligt uppgift från Taxiförbundet är andelen som blir godkända på proven låg, omkring 30 procent, och de många omproven skapar väntetider hos Trafikverket.

Det finns ingen formell obligatorisk utbildning för att bli taxiförare, men många går förberedande kurser inför teoriprovet och körprovet som är utformade för att hjälpa blivande förare att klara proven hos Trafikverket. Det finns många olika aktörer som anordnar utbildningar i yrkeskompetens för taxiförare, t.ex. branschorganisationer, trafikskolor och andra utbildningsföretag. Utbildningsformen för taxiförarlegitimationen är numera framför allt digital. Sedan 2025 erbjuder Svenska Taxiförbundet i samarbete med Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) utbildningsmaterialet Körkortsboken Taxi, en digital taxiförarutbildning. Utöver de digitala utbildningarna finns det även fysiska alternativ, främst via traditionella trafikskolor som erbjuder körlektioner, praktiska genomgångar av fordonskontroller och övningskörning. Teoridelen kan även vid dessa utbildningar bestå av självstudier online. Det finns också fysiska utbildningar inom gymnasieskolan och kommunala vuxenutbildningar som är relevanta för taxibranschen.

Efter två godkända delprov med teori som ingår i kunskapsprovet och ett godkänt körprov kan man ansöka om taxiförarlegitimation hos Transportstyrelsen. Ett läkarintyg krävs också för att ansökan ska vara komplett.

Taxitrafiktillstånd

Den som vill driva taxiverksamhet eller starta ett taxiföretag behöver ett taxitrafiktillstånd från Transportstyrelsen. Kraven för att få ett sådant tillstånd regleras i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen. Till skillnad från taxiförarlegitimationen är de mer inriktade på företagaransvar än på körförmåga. Sökanden måste uppvisa yrkeskunnande, vilket innebär att man måste avlägga godkänt prov i yrkeskunnande vid ett av Trafikverkets förarprovskontor. Provet i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd består av fyra delprov inom områdena rättsregler, företagsekonomi, tekniska normer och trafiksäkerhet. Dessutom krävs att man kan visa tillräckliga ekonomiska resurser för att driva verksamheten – t.ex. minst 100 000 kronor för den första bilen – samt uppfylla krav på gott anseende enligt kontroller hos flera myndigheter, såsom Polismyndigheten och Kronofogden. Om den sökande kan styrka t.ex. minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag kan Transportstyrelsen besluta om undantag från provet i yrkeskunnande.

Taxiförbundet erbjuder en digital taxiföretagarutbildning, den s.k. BLIV-kursen, som förbereder deltagare inför Trafikverkets teoretiska yrkeskunnandeprov.

Enligt statistik från Taxiförbundet i mars 2025 har en betydande återhämtning skett sedan 2020 för antalet taxitrafiktillstånd. Vid ingången av 2025 uppgick antalet taxitrafiktillstånd till 9 063. De flesta tillstånden, 6 474, innehas av enbilsföretag medan antalet taxiföretag med fler än 20 taxifordon var 95.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågor som rör kompetensförsörjning inom taxibranschen, senast i samband med beredningen av propositionen Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation (prop. 2023/24:148) som behandlades i betänkande 2024/25:TU2. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag till beslut, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet framhåller inledningsvis att taxiverksamheten i Sverige har en mycket viktig roll att spela för att hela landet ska fungera. Utskottet menar att tillgången till relevanta utbildningar är avgörande för att kunna kompetensförsörja taxibranschen med både förare och seriösa företag. Utskottet delar motionärens uppfattning att taxiyrket är en väg in i samhället för många nya svenskar. Samtidigt kan utskottet konstatera att det finns många olika aktörer som anordnar utbildningar i yrkeskompetens inför Trafikverkets teoretiska yrkeskunnandeprov: branschorganisationer, trafikskolor och andra utbild-

ningsföretag. Utskottet kan vidare konstatera att utbildningsformen för taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd numera framför allt är digital och anser att det är positivt eftersom digitala utbildningar är tillgängliga i hela landet. Utskottet menar att utbudet av utbildningar tillgodoser taxibranschens behov av kompetensförsörjning och anser därför att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:1196 (M) yrkande 1.

Reservationer

1. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (S, V)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14,

2025/26:1834 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 51 och 54, båda i denna del, bifaller delvis motionerna

2025/26:910 av Ola Möller m.fl. (S) yrkande 2 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 21 och avslår motionerna

2025/26:1178 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2025/26:1227 av Markus Kauppinen m.fl. (S),

2025/26:3635 av Mathias Bengtsson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det ska vara schysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken och att svenska löner och villkor ska gälla. Vi påminner om den föregående regeringens insatser som bl.a. innefattade införandet av EU:s hårdaste sanktioner vid fusk och skärpning av utstationeringsreglerna, och vi anser att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Tillsynen och vägkontrollerna av yrkestrafiken för ökad trafiksäkerhet och rättvisare konkurrens måste fortsätta.

För att fortsätta detta arbete och säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det även är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkes- trafikinspektion. En sådan myndighet skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. godstransport- och bussbranschen, och därmed göra det svårare för oseriösa företag att verka inom dessa områden. Vi menar vidare att en yrkestrafikinspektion skulle medföra ökad trafiksäkerhet, rättvisare konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch. Genom att upprätta en sådan inspektion skulle vi även kunna säkerställa att alla aktörer på marknaden verkar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

Vi anser därför sammanfattningsvis att tillsynen och vägkontrollerna av yrkestrafiken måste fortsätta för ökad trafiksäkerhet och rättvisare konkurrens och att regeringen bör inrätta en yrkestrafikinspektion.

2. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 21 och 25,

bifaller delvis motionerna

2025/26:910 av Ola Möller m.fl. (S) yrkande 2,

2025/26:1178 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 51 i denna del och

avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14,

2025/26:1227 av Markus Kauppinen m.fl. (S),

2025/26:1834 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2025/26:3635 av Mathias Bengtsson (KD) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 54 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla vikten av att yrkestrafiken på de svenska vägarna respekterar och arbetar med de värderingar som bl.a. kommer till uttryck inom Fair Transport och som flera svenska åkeriföretag har anslutit sig till. Det är bra att transportföretag från EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa eftersom det ökar effektiviteten i transportsystemet. Jag kan samtidigt konstatera att det råder en mycket hård konkurrenssituation inom transportnäringen liksom att det dessvärre finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal. Dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. De överträdelser som sker handlar bl.a. om avsaknad av yrkestrafiktillstånd, brott mot kör- och vilotidsreglerna, överträdelser mot cabotageförordningen samt uteblivna betalningar av lagstadgade avgifter och skatter. När det gäller fusk med kör- och vilotider medför detta bl.a. att konkurrensen hotas och att trafiksäkerheten och de anställdas villkor försämrats. Det behövs därför ytterligare åtgärder inom området. Jag menar att det är en prioriterad fråga att minska fuskets på våra vägar och minska de olagliga cabotagetransporterna, och jag

anser därför att det bör vidtas åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter.

Jag vill vidare understryka att teknikutvecklingen på trafikområdet bör kunna användas i större omfattning för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Med dagens digitala hjälpmedel är det ganska lätt för en oseriös aktör att skaffa sig information om var kontroller äger rum och hur man kan undvika dem genom att välja en annan färdväg. Jag menar att en mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med större precision än i dag kan veta vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar. Denna analys skulle med fördel kunna göras tillsammans med transportköpare och åkerinäringen. Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registrerings-skyaltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhets-kameror, det s.k. ANPR-systemet. Detta har under 2023 börjat användas av svensk polis, främst i områden vid Sveriges gränser såsom vid Öresundsbron. Det skulle dock enligt min mening behöva användas bredare för att genom automatik avläsa registreringsnumren och söka i riskvärderingssystemet och därmed kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier som polisen vill bevaka noggrannare.

3. Kontroll av vinterdäck, punkt 2 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 17 och
avslår motion

2025/26:1010 av Daniel Persson (SD).

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att den tunga trafiken är inblandad i var fjärde trafikolycka med dödlig utgång. I takt med att det blir mer tung trafik på våra vägar ökar risken för att krocka med ett tungt fordon. Vid en frontalkollision med ett tungt fordon är risken för att dödas tre gånger så stor jämfört med en kollision med en personbil. Jag vill i sammanhanget också påpeka att olycksrisken vintertid är högre för EU-trailrar än för andra lastbils kombinationer som är vanligare i Sverige.

Utöver ny fordonsteknik såsom deformationszoner och system med autobromsar som kan rädda liv, kan åtgärder som mitträcken och vinterdäckskontroller vara viktiga för att minska olyckor. Sedan november 2025 ska tunga lastbilar och bussar ha vinterdäck mellan den 10 november och 10 april oavsett väglag. Jag välkomnar det och vill uppmärksamma att samma krav givetvis även gäller för utländska fordon. Företrädare för åkeribranschen menar dock att det görs för få kontroller och att lagen därmed i princip är verkningslös.

Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det görs tillräckligt med vinterdäckskontroller av EU-trailrar för att god trafik-säkerhet ska upprätthållas på vägarna.

4. Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 3 (S, V, MP)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 16 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 101,

bifaller delvis motionerna

2025/26:158 av Eric Palmqvist (SD) och

2025/26:2451 av Ulrik Nilsson (M) samt

avslår motion

2025/26:920 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S).

Ställningstagande

Antalet kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser är för få, och vi vill att regeringen vidtar åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser för att upprätthålla en god trafiksäkerhet. Vi menar att denna brist innebär en kraftigt försämrad arbetsmiljö för de förare som drabbas och att det således är en trafiksäkerhetsrisk. Vi vill också understryka att rastplatserna längs våra vägar behöver vara bättre bevakade för att öka säkerheten. Vidare har vi kunnat se att rastplatserna runt om i vårt land ofta inte tar hänsyn till de kvinnliga yrkesförarna trots att de blir allt fler. Vi vill därför också framhålla behovet av bättre faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer, t.ex. tillgång till separata toaletter och duschar.

5. Vissa arbetsmiljöfrågor inom yrkestrafiken, punkt 4 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 51 i denna del och 52.

Ställningstagande

Mot bakgrund av den välkomna skärpning som har gjorts av utstationeringsreglerna anser vi att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att dessa regler ska upprätthållas. Genom de nya utstationeringsreglerna kan vi säkerställa att svenska löner och villkor ska gälla alla som kör yrkestrafik, vilket är en grundläggande princip för en rättvis konkurrens och bättre villkor inom transportsektorn. Vi anser att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de gällande utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag.

6. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

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
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag anser att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. De kranar som används är ofta tunga, och för att skydda vägnätet finns därför ett regelverk för var och hur dessa kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att få genomföra sådana förflyttningar behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. I dag är både Trafikverket och kommunerna involverade i dispenshanteringen, och branschen efterlyser ett förenklat regelverk för att få möjlighet att öka tiden

hos kunden och skapa större nytta. Det är dessutom vanligt att lyftarbetet på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, och att företaget då behöver kunna få en ny transportdispens snabbt. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är problematiska att hantera inom ramen för dagens regelverk. För att möta denna utmaning skulle det enligt min mening vara lämpligt om Trafikverket efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, kunde få sköta all dispenshantering när det gäller transporter av mobila kranar och tunga fordon. Jag anser därför att regeringen bör delegera ett övergripande ansvar till Trafikverket för dispenshanteringen i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon.

7. Översyn av taxibranschen, punkt 7 (S, V, MP)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 7 och 9,

2025/26:514 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP),

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 21 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 56.

Ställningstagande

Taxibranschen har stor betydelse för att människors vardag ska gå ihop och att samhällsservice som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts liksom privata resor ska fungera. Efter att taxibranschen avreglerades 1990 kan vi dock i dag se flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt. Vi anser att avregleringen har gått för långt och att olika applikationstjänster förstör för seriösa aktörer genom att inte ta arbetsgivaransvar. Prisdumpning, låga löner och dåliga arbetsvillkor präglar i dag dessvärre taxibranschen i Sverige, som dessutom vittnar om en stor förarbrist. Vi vill understryka att yrkestrafik bara ska utföras av seriösa aktörer. Vi anser därför att en översyn behöver göras för att se om och hur vi ska kunna skärpa regelverk och kontroller inom taxibranschen, inbegripet mobilappsbaserade taxiaktörer.

Det finns enligt vår mening även goda anledningar att effektutvärdera genomförandet av DAC 7 på taximarknaden. I en sådan översyn bör fokus ligga på huruvida genomförandet av direktivet har lyckats minska skatteundandragande. Vi vill i sammanhanget peka på Danmark där det har vidtagits

åtgärder för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen, och det tidigare kravet på att alla taxibilar ska ha taxameter har utökats med krav på en särskild enhet som via gps löpande registrerar taxibilens geografiska position.

Vi förväntar oss att regeringen agerar för att komma till rätta med de problem som dagens taxibransch är behäftad med och vidtar åtgärder för att bl.a. säkerställa en rättvis konkurrenssituation. Därmed vill vi sammanfattningsvis att det ska genomföras en översyn av hela taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser och komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den. Vi vill att regeringen inför krav på att alla appar integreras med taxametern och utreder vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen.

8. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 8 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 54 i denna del,

bifaller delvis motion

2025/26:6 av Robert Stenkvist (SD) och

avslår motion

2025/26:2572 av Saila Quicklund (M) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi vill framhålla betydelsen av att det ska råda schysta villkor och rättvis konkurrens inom taxibranschen. Vi anser därför att det är av yttersta vikt att det görs kontroller som innebär att detta kan upprätthållas. Vi vill vidare peka på problemen med dåliga arbetsvillkor som präglar taxibranschen, som även vittnar om en stor förarbrist. Det är inte ovanligt med brister i samband med offentliga upphandlingar av samhällsresor där skattemedel går till oseriösa företag som vinner upphandlingar på lägsta pris genom låga löner, ohållbara arbetsvillkor och skatteundandragande. Vi ser dessvärre också att seriösa bolag som inte tummar på arbetsvillkor och löner riskerar att konkurreras ut. Framväxten av den s.k. gigeekonomin har ökat konkurrensen ytterligare och förstärkt problematiken med förare som helt saknar den grundläggande tryggheten som ett kollektivavtal ger. Förutom att dessa otrygga anställningar

skapar en stark ekonomisk stress och utsatthet för den enskilde föraren är det även en trygghetsfråga för resenärerna. Vi ser betydande risker i att prispresen leder till kvalitetsbrister för att föraren inte får förutsättningar att klara sitt uppdrag eller förväntas arbeta mycket långa arbetspass. Därför vill vi framhålla vikten av att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla alla som kör yrkestrafik, så att schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom transportsektorn.

För att säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion som skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. taxibranschen och därmed göra det svårare för oseriösa företag att bedriva verksamhet. En yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som i sin tur kan medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i branschen. Genom att upprätta en sådan inspektion kan vi säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättsliga och rättvisa löner i centrum.

9. Prissättning inom taxibranschen, punkt 9 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag anser att både överpriser och dess motsats, prisdumpning, måste adresseras för att uppnå en hållbar taxibransch. I dag kan samma resa variera mycket kraftigt i pris – en så kraftig prisskillnad att den inte går att beskriva som annat än just överpris eller prisdumpning. Ett sätt att motverka detta som länge förespråkats av förare i branschen är att införa ett minimipris samtidigt som kravet på ett transparent jämförelsepris förtydligas.

Jag anser därför att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och ett förtydligt krav på transparent jämförelsepris.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:6 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna gällande taxiförarens tillstånd och legitimation och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och förtydligat krav på transparent jämförelsepris och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa krav om att alla appar integreras med taxameter och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en yrkestrafikinspektion och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser för att upprätthålla en god trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det görs tillräckligt med vinterdäckskontroller av EU-trailrar för att god trafiksäkerhet ska upprätthållas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:158 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:514 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder på taximarknadsområdet för att bl.a. säkerställa en rättvis konkurrenssituation och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:910 av Ola Möller 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.

2025/26:920 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i planeringen av infrastruktur överväga att stärka förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1010 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur utländska fordon utan vinterdäck ska stoppas och inte få köra in i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1178 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1196 av Magnus Resare (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka tillgången till taxiförar- och taxiföretagarutbildningar genom att etablera fler fysiska kursplatser och praktikförlagda utbildningar, i samverkan med branschorganisationer och utbildningsanordnare, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1227 av Markus Kauppinen m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa möjligheten att anlita trafikansvariga konsulter inom yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1834 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en yrkestrafikinspektion och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2451 av Ulrik Nilsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att säkra uppställningsplatser för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2555 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav om legitimation vid persontransporter med buss och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2572 av Saila Quicklund (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att straffen för olaga yrkesmässig trafik bör ses över i syfte att höja påföljderna och stärka rättsstatens kraft att bekämpa denna typ av kriminalitet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2906 av Jennie Wernäng (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över åldersregler för buss och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna om 50 kilometer för linjetrafik och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av taximarknaden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3635 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna och utöka möjligheten till undantag gällande kravet på färdskrivare i fordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken, samt att tillsyn

- och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens ska bedrivas, och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att rusta upp rastplatser för ökad säkerhet samt om faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
21. 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.
25. 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.