



## Yrkestrafik och beställaransvar

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om vägtrafikregister, lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Lagändringarna innebär att tidsfristen för klampning förlängs och att beställaransvaret skärps. Utskottet välkomnar de förslag som regeringen har presenterat och anser att de är väl avvägda. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå en följdmotion och övriga motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2017 om yrkestrafik och beställaransvar, bl.a. med hänvisning till genomförda och pågående utrednings- och beredningsarbeten.

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

### *Behandlade förslag*

Proposition 2017/18:198 Förlängd klampning.

En följdmotion till proposition 2017/18:198 Förlängd klampning.

Proposition 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna.

Ett tjugotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Propositionernas huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden .....	7
Regleringen av åkerinäringen inom EU .....	7
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen .....	11
Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna .....	19
Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning .....	25
Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen .....	31
Fortkörningsböter .....	33
Beställaransvar .....	35
Kustbevakningens befogenheter .....	41
Reservationer .....	44
1. Regleringen av åkerinäringen inom EU, punkt 1 (M) .....	44
2. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (SD) .....	44
3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (C) .....	45
4. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (M) .....	46
5. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (L) .....	47
6. Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning, punkt 4 (SD) .....	48
7. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen, punkt 5 (KD) .....	49
8. Fortkörningsböter, punkt 6 (M) .....	49
9. Beställaransvar, punkt 7 – motiveringen (KD) .....	50
Särskilt yttrande .....	51
Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning, punkt 4 (M, C, L, KD) .....	51
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	53
Proposition 2017/18:198 .....	53
Följdmotionen .....	53
Proposition 2017/18:209 .....	53
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18 .....	53
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	57

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Regleringen av åkerinäringen inom EU

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2178 av Anna Wallén m.fl. (S),

2017/18:3663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17.

*Reservation 1 (M)*

## 2. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 12,

2017/18:976 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C),

2017/18:1359 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2017/18:2409 av Jan R Andersson (M),

2017/18:3326 av Sten Bergheden (M) yrkande 1 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (C)*

## 3. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:79 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:645 av Lars Beckman (M),

2017/18:1992 av Hans Rothenberg (M),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 23 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

*Reservation 4 (M)*

*Reservation 5 (L)*

## 4. Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

2. lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:198 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och

2017/18:4021 av Per Klarberg m.fl. (SD).

*Reservation 6 (SD)*

**5. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 40.

*Reservation 7 (KD)***6. Fortkörningsböter**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

*Reservation 8 (M)***7. Beställaransvar**

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

2. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:209 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2017/18:790 av Ingemar Nilsson (S),

2017/18:2722 av Lotta Olsson (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 41.

*Reservation 9 (KD) – motiveringen***8. Kustbevakningens befogenheter**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1647 av Anders Hansson (M) och

2017/18:2011 av Anders Hansson (M).

Stockholm den 3 maj 2018

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sara-Lena Bjälkö (SD) och Daniel Riazat (V).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet propositionerna 2017/18:198 Förlängd klampning och 2017/18:209 Beställansvar för ordning och reda på vägarna.

Med anledning av proposition 2017/18:198 Förlängd klampning har en följdmotion väckts. Till grund för propositionen ligger promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet som utarbetats inom Näringsdepartementet och därefter varit föremål för sedvanlig remisshantering (dnr N2017/06846/MRT).

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande, och Lagrådet hade inga invändningar mot förslaget i lagrådsremissen.

I betänkandet behandlar utskottet vidare proposition 2017/18:209 Beställansvar för ordning och reda på vägarna. Till grund för propositionen ligger Transportstyrelsens rapport Beställansvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring till regeringen (TSV 2015-3533). Remissyttrandena och en remissammanställning över rapporten finns tillgängliga hos Näringsdepartementet (dnr N2017/03278/MRT).

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har i propositionen i huvudsak följt Lagrådets förslag.

I betänkandet behandlar utskottet även 25 motionsyrkanden om yrkestrafik från allmänna motionstiden 2017/18.

I samband med beredningen av bl.a. detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Transportstyrelsen till utskottssammanträdet den 26 april 2018 för att få information om myndighetens arbete med tillsyn och företagskontroller.

I syfte att belysa olika frågeställningar och fördjupa ledamöternas kunskaper inom området höll utskottet den 19 oktober 2017 även en offentlig utfrågning som bl.a. handlade om konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen (2017/18:RFR14).

## Propositionernas huvudsakliga innehåll

### **Proposition 2017/18:198 Förlängd klampning**

I propositionen föreslås att lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ändras. Enligt lagen kan åtgärder i form av omhändertagande av viss egendom eller klampning av ett fordon ske för att säkerställa att fordonet inte kör vidare, om det vid en vägkontroll upptäcks att vissa regler på vägtransportområdet har överträtts. Förslaget innebär att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits för att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för

att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafik-säkerheten förlängs från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med förslaget är bl.a. att beslutade förskott på sanktionsavgifter på vägtransportområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

### **Proposition 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna**

I propositionen föreslås ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Förslagen innebär att beställaransvaret skärps. Det föreslås att den beställare som sluter avtal med trafikutövaren ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Vidare föreslås att kretsen av beställare som kan hållas ansvariga om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgas till att omfatta alla som har ingått avtal om den aktuella transporten. Samtliga beställare i en avtalskedja kan enligt förslaget dömas till ansvar, om beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Endast yrkesmässiga beställare kan dömas till ansvar. Förslagen syftar till att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet och därigenom skapa ordning och reda på vägarna.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

# Utskottets överväganden

## Regleringen av åkerinäringen inom EU

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regleringen av åkerinäringen inom EU. Utskottet pekar på att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i det pågående arbetet på EU-nivå med det s.k. mobilitetspaketet. Utskottet framhåller också att det är viktigt att den svenska regeringen även fortsättningsvis agerar på ett tydligt sätt på EU-nivå för att främja konkurrensneutralitet inom åkeribranschen. Mot bakgrund av den pågående processen finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (M).

### Motionerna

Anna Wallén m.fl. (S) pekar i motion 2017/18:2178 på den orimliga situation som har kunnat ses under lång tid där den seriösa åkerinäringen brottas med en snedvriden konkurrens från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk. Motionärerna framhåller samtidigt att den nuvarande regeringen sedan den tillträdde har beslutat om en mängd åtgärder mot olaglig cabotage- trafik och för ordning och reda på vägarna. Motionärerna konstaterar samtidigt att det är viktigt för svenska företag och förare att EU tar fram striktare cabotageregler som ska gälla i hela unionen, detta eftersom vägtransport- marknaden måste baseras på lika och rättvisa villkor för alla. Trots att det har tagits krafttag och att det har fattats en mängd beslut för att komma till rätta med illegal cabotageverksamhet får arbetet med att ytterligare vässa regel- verken enligt motionärerna inte avstanna. Motionärerna framhåller därmed behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotage- trafiken och för ordning och reda på våra vägar.

Camilla Waltersson Grönvall (M) menar i motion 2017/18:3663 att kvaliteten på kontroller av åkeriföretag och chaufförer är mycket varierande inom EU. Vissa länder har bra vägkontroller, medan andra länder brister, vilket medför att det kan vara svårt att driva in böter och avgifter från vissa åkerier. Enligt motionären har detta resulterat i att åkeribranschen har fått ökad olaglig verksamhet som rullar runt i Europa utan att riskera sanktioner, böter eller straff för sitt agerande. Många företag har enligt motionären lärt sig olika länders svagheter och lägger upp sin verksamhet efter detta för att undvika skatter, kontroller och avgifter. Sådana förfaranden bör enligt motionären aktivt bekämpas inom EU och i varje enskilt land. Det är viktigt att varje land uppfyller minimikraven från EU på fungerande företags- och vägkontroller och att länderna på så sätt ser till att företagen följer gällande regelverk.

Motionären anser därför att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa med målet att alla länder ska ha samma villkor för åkerier (yrkande 1). Motionären anser vidare att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotiderna. Motionärerna menar att Sveriges åkeriföretag inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa då det snedvrider konkurrensen. Motionärerna framhåller att det är centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad. I motionen efterfrågas därför att regeringen verkar för en harmonisering i EU av tillämpningen och tillsynen av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens (yrkande 17).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att det ska råda konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporter på väg som utförs inom EU. Utskottet kan samtidigt konstatera att det för närvarande finns ett antal utmaningar som måste hanteras för att godstransporterna på väg ska kunna utföras med utgångspunkt från konkurrensneutralitet. Tunga godstransporter på väg är i många fall av gränsöverskridande karaktär, vilket innebär att det krävs gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätthålla en konkurrens på lika villkor.

Utskottet vill peka på att kommissionen den 31 maj 2017 presenterade den första av tre delar i det s.k. mobilitetspaketet. I ett medföljande meddelande lämnas en redogörelse för innehållet i mobilitetspaketet och för det övergripande målet om att EU ska bli världsledande inom och forma framtidens hållbara rörlighet. Kommissionen presenterar vidare en långsiktig strategi för att skapa en smart, socialt rättvis och konkurrenskraftig rörlighet fram till 2025. Paketet innehåller åtta lagstiftningsakter.

I den första delen av mobilitetspaketet har kommissionen presenterat förslag till ändrade cabotageregler, dvs. utländska åkeriers möjlighet att utöva yrkesmässiga tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat EU-land än där företaget är etablerat. Kommissionens förslag innebär en ändrad definition av cabotage i godsförordningen liksom att gränsen för antalet cabotage transporter för inkommande internationella godstransporter tas bort samtidigt som den nuvarande tidsramen minskas från sju till fem dagar. Vidare läggs förslag fram om stärkt kontroll och efterlevnad som innebär att en minsta andel kontroller av efterlevnaden av cabotagebestämmelserna fastställs till att åtminstone 2 procent av alla cabotage transporter ska kontrolleras årligen fr.o.m. 2020 och minst 3 procent fr.o.m. 2022. Förslag lämnas även om ett utökat beställansvar. Vidare lämnas förslag om ett utökat rapporteringskrav som innebär att medlemsstaterna blir skyldiga att senast den 31 januari varje år informera



kommissionen om hur många transportoperatörer som har gemenskaps-tillstånd, antalet vidimerade kopior för fordon i trafik den dagen, antalet utfärdade förartillstånd, det totala antalet förartillstånd samt antalet genom-förda cabotagekontroller.

I den första delen av mobilitetspaketet presenterar kommissionen även för-slag om kör- och vilotidsregler som bl.a. innebär att chaufförer inte ska kunna ta sin veckovila i hytten.

Vidare lämnar kommissionen i den första delen av mobilitetspaketet förslag för att klargöra att tillsynskraven även gäller för kontroll av efterlevnaden av vägarbetsdirektivet. I förslaget ingår också förslag för ett utvidgat administra-tivt samarbete och ömsesidig assistans mellan medlemsstaterna. Kommissio-nen föreslår även att det införs krav som innebär att kommissionen ska fastställa en enhetlig formel för beräkning av en riskvärdering av transport-företag. Det införs även krav på att medlemsstaterna ska göra informationen i det nationella riskvärderingssystemet tillgänglig för andra medlemsstater på begäran. Syftet med förslaget är att förbättra konsekvensen och effektiviteten i nationella riskvärderingssystem.

I det första paketet lämnas även förslag om en specificering av den kortaste utstationeringsperiod vars underskridande innebär att värdmedlemsstatens regler om minimilön och betald årlig semester inte ska tillämpas på internatio-nella vägtransporter. Enligt förslaget gäller denna tidströskel inte för cabotage eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat. I förslaget fastställs även de särskilda administrativa kraven och kontrollåtgärderna för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn.

Utskottet konstaterar att förhandlingar för närvarande pågår i rådsarbets-gruppen för landtransporter, och avsikten är att anta en allmän inriktning för förslagen i den första delen av mobilitetspaketet vid TTE-rådsmötet den 7 juni 2018. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det är viktigt att den svenska regeringen även fortsättningsvis agerar på ett tydligt sätt på EU-nivå för att främja konkurrensneutralitet inom åkeribranschen.

Inom ramen för den andra delen av mobilitetspaketet som presenterades i november 2017 finns förslag om ändring av kombitransportdirektivet som bl.a. innebär att definitionen av kombinerad transport förenklas och uppdateras. Vidare finns förslag om förtydligande av vilken typ av bevis för stöd-berättigande som förare ska kunna påvisa och under vilka former. Det finns även förslag om att införa obligatoriska stödåtgärder för att främja nya investeringar i omlastningsterminaler. Vidare föreslås att medlemsstaterna åläggs att utse en eller flera behövliga myndigheter som ska fungera som en huvudsaklig kontaktpunkt och främja samarbetet mellan medlemsstaterna. Det föreslås även att medlemsstaterna ska lämna periodvisa rapporter med information om marknadsförhållandena för kombinerade transporter till kommissionen. Beredningen av förslaget har påbörjats, och en lägesrapport är tänkt att presenteras vid rådsmötet den 7 juni 2018.

Utskottet noterar att kommissionen inför den tredje delen av mobilitetspaketet som är aviserad till det andra kvartalet 2018 undersöker hur man genom ett EU-initiativ fullt ut kan utnyttja digitaliseringens potential när det gäller transportdokument för godstransporter och att det kan förväntas att kommissionen även presenterar ett nytt förslag med inriktning på erkännande av elektroniska godstransporthandlingar av myndigheter och kommersiella partner.

Utskottet vill framhålla vikten av att EU-gemensamma åtgärder vidtas för att åstadkomma konkurrens på lika villkor inom de tunga godstransporterna på väg och ser därför positivt på den EU-gemensamma kraftsamling som görs inom området för att förbättra den nuvarande situationen. Utskottet vill även peka på att företrädare för den svenska regeringen deltar i rådsmöten och rådsarbetsgruppsmöten i samband med framtagandet av de olika delarna av mobilitetspaketet. Här kan bl.a. noteras att infrastrukturministern hade överläggningar med trafikutskottet den 23 oktober och den 30 november 2017 med anledning av mobilitetspaketet. Utskottet noterar även att man från svensk sida vid TTE-rådsmötet den 5 december 2017 bl.a. framhöll vikten av att det finns en skyldighet att föranmäla utstationering. Vidare framhöll Sverige att reglerna om cabotage måste utformas så att de blir av tillfällig natur samt att de delar av vägtransporterna som utgörs av delar av kombinerade transporter enligt EU:s regler på området ska samordnas med reglerna om cabotage. Utskottet noterar också att Sverige även betonade vikten av en väl fungerande inre marknad liksom sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater, att många av förslagen i mobilitetspaketet hänger nära samman och att förslagen så långt det är möjligt därför bör behandlas samlat.

Mot bakgrund av vad som här har anförts om det pågående arbetet på EU-nivå och att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i detta arbete för att främja konkurrens på lika villkor avstyrker utskottet motionerna 2017/18:2178 (S), 2017/18:3663 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3833 (M) yrkande 17.

## Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet framhåller att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att ansvariga myndigheter bedriver en effektiv tillsyns- och kontrollverksamhet. Utskottet pekar vidare på att det är positivt att det vidtas åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna och framhåller samtidigt vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för tillsyns- och kontrollinsatser.

Jämför reservation 2 (SD) och 3 (C).

### Bakgrund

#### *Utskottets tidigare behandling*

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

Riksdagen har därefter behandlat ett antal frågor som riktar fokus på ett antal faktorer som inverkar på konkurrensförutsättningarna inom åkeribranschen. Riksdagen har även riktat flera tillkännagivanden till regeringen om åtgärder som utifrån olika utgångspunkter syftar till att förbättra konkurrensförutsättningarna inom åkeribranschen (bl.a. bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217–218 och bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).

### Motionerna

Josef Fransson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:900 att det är angeläget att inte ytterligare försvåra för åkerinäringen eftersom den redan är hårt ansträngd. Motionärerna anser att det krävs krafttag kring cabotagetransporter, och vill se att lastbilar registreras när de kommer till den svenska gränsen. Motionärerna menar att detta skulle ge polisen en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna. I motionen efterfrågas förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter (yrkande 12).

Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) pekar i motion 2017/18: 976 på att det trots att det finns regelverk för att lastbilstransporter ska kunna ske

så säkert som möjligt förekommer fall där förare eller lastbilar inte följer dessa. Detta beror enligt motionärerna till en del på att det finns oseriösa transportföretag som systematiskt undviker att följa reglerna. Trots att det finns regelverk för förarens utbildning, kör- och vilotider, cabotagetrafik och fordonens art saknas resurser och tillräckligt med utbildad personal inom t.ex. polisen för att kontrollera att dessa regelverk och lagar följs. Enligt motionärerna behövs fler behöriga trafikpoliser med besiktningsrätt ute på vägarna liksom mer kunskap inom andra berörda myndigheter. Motionärerna framhåller därmed behovet av att snarast se över hur villkoren för transporter på vägar kan förbättras.

Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S) pekar i motion 2017/18:1359 på att i enlighet med kombidirektivet får åkerier från andra EU-länder konkurrera fritt på den svenska marknaden i de fall som godset lastas från eller till tåg under förutsättning att det sker från och till närmaste lämpliga omlastningspunkt. Enligt motionärerna är det dock problematiskt att kombidirektivet är otydligt i fråga om vad som är tillåtet, men också att polisen inte har möjlighet att kontrollera om en lastbil kör en tillåten kombitransport eller en s.k. cabotagetransport. Detta leder enligt motionärerna till en snedvriden konkurrens från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk. Motionärerna anser att det krävs förbättrad kontrollverksamhet från myndigheterna samt förbättrade möjligheter för samarbete och informationsutbyte mellan myndigheterna. Motionärerna efterfrågar därmed en översyn av kombidirektivet samt möjligheten för berörda myndigheter att utbyta information för att få ordning och reda på vägarna.

Jan R Andersson (M) pekar i motion 2017/18:2409 på att de lagbrott som begås på vägarna i samband med transporter med tung trafik är ett växande samhällsproblem. Regelöverträdelserna både medför allvarliga säkerhetsrisker och snedvrider konkurrensen och bidrar till dåliga förutsättningar för skötsamma åkare och chaufförer. Motionären menar att polisens verktyg för att ingripa mot dessa brott har förbättrats under senare år samtidigt som det finns svårigheter i att prioritera övervakningen av den tunga trafiken i förhållande till polisens andra uppgifter. Enligt motionären behövs nya tanke-sätt för att få till stånd en effektiv övervakning. Det kan handla om att bygga ut och förfina den automatiska trafiksäkerhetskontrollen, att inrätta en särskild enhet inom Polismyndigheten med ansvar för att beivra och utreda dessa brott eller att delar av trafikövervakningen delegeras till exempelvis Trafikverket eller någon annan myndighet med kompetens om vägtrafiken. Mot bakgrund av att övervakningen av den tunga trafiken inte fungerar tillfredsställande i dag efterfrågar motionären en översyn av övervakningen av tung trafik.

Sten Bergheden (M) föreslår i motion 2017/18:3326 att regeringen bör återkomma med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare och transportföretag mellan kontrollmyndigheterna (yrkande 1). Motionären pekar på att Transportstyrelsen har arbetat i ett antal år med företagskontroller för att förbättra efterlevnaden av kör- och vilotids-

reglerna hos transportföretag. Tidigare genomfördes alla kör- och vilotidskontroller, dvs. väg- och företagskontroller, av polisen, men i dag genomför polisen endast vägkontroller. Transportstyrelsen och polisen utför hälften vardera av kontrollarbetet. Enligt motionären blir fusk med utrustning som används i syfte att sätta färdskrivaren ur spel allt vanligare, vilket har negativa återverkningar på både trafiksäkerheten och konkurrensförhållandena. Motionären anser att kontroller av förarens kör- och vilotider måste komma åt denna typ av avancerat fusk, men att detta inte är möjligt vid företagskontroller. Enligt motionären bör kontrollverksamheten styras om så att mer resurser tillförs vägkontrollerna.

Anders Åkesson m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2017/18:3758 att det vidtas åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska olagliga cabotagetransporter (yrkande 21). Motionärerna pekar på att antalet åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt och att de är av både utländskt och svenskt ursprung. Konsekvenserna av missbruket av cabotagebestämmelserna är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Motionärerna anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på vägarna och att det kan finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fusket, t.ex. att införa krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket. Motionärerna vill även se en bättre samordning mellan myndigheterna för att motverka brottsligheten inom transportsektorn och en förstärkt bemanning för tillsynen av tunga godstransporter på väg.

## Utskottets ställningstagande

### *Översyn av kombidirektivet samt stärkt kontroll och tillsyn*

När det gäller frågan om en översyn av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (det s.k. kombidirektivet) kan utskottet konstatera att kommissionen den 8 november 2017 presenterade den andra delen i det s.k. mobilitetspaketet. Ett av förslagen i paketet innebär ändringar i kombidirektivet, och syftet med detta är att utveckla och förbättra användningen av kombinerade transportformer av gods.

En bakgrund till förslaget om ändringar i kombidirektivet är den utvärdering som kommissionen har genomfört inom ramen för det s.k. Refitprogrammet. I utvärderingen konstaterade kommissionen att direktivet även fortsättningsvis är ett relevant instrument för att främja en kombinerad användning av olika sätt att transportera gods, men menade samtidigt att direktivet behöver revideras eftersom omoderna bestämmelser, svårömrängliga och tvetydiga skrivningar samt ett alltför begränsat tillämpningsområde hindrar dess effektivitet. Utskottet noterar att kommissionen har kommit fram till att direktivets huvudsakliga problem står att finna i definitionen av kombinerad transport, begränsningarna i fråga om skatteincita-

ment och de omoderna bestämmelserna om transportdokument. Det övergripande syftet som kommissionen anger med att genomföra ändringsförslagen är att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter och därmed främja övergången från vägtransporter till andra transportsätt.

Utskottet vill vidare peka på att kommissionen i den första delen av mobilitetspaketet föreslår ett antal ändringar med syftet att stärka kontrollen och tillsynen av åkerinäringen. Detta gäller bl.a. stärkt kontroll och tillsyn när det gäller efterlevnaden av cabotagebestämmelserna, ett klargörande av tillsynskraven när det gäller kontroll och efterlevnad av vägarbetsdirektivet samt utökade rapporteringskrav för medlemsstaterna till kommissionen. Utskottet välkomnar detta.

### *Fördelningen mellan företagskontroller och vägkontroller*

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (kontrolldirektivet) regleras hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller. Enligt direktivet ska kontroller göras regelbundet, både på vägarna och i företagets lokaler, på sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Enligt de EU-regler som gäller sedan den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna, och minst 50 procent ska kontrolleras som företagskontroller.

I fråga om kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsreglerna finns det i dag en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller. Utifrån gällande regler kan utskottet konstatera att det inte skulle vara förenligt med gällande EU-regler att öka andelen vägkontroller i Sverige eftersom andelen vägkontroller redan uppgår till 50 procent.

### *Polisens kontroller av tunga godstransporter på väg*

En förutsättning för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet bland de tunga gods-transporterna på väg är att det bedrivs en väl fungerande och effektiv kontrollverksamhet ute på vägarna. Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. Bilinspektörer har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd, 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.

Utskottet har återkommande behandlat motioner om kontroller och tillsyn av åkerinäringen, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU13). Utskottet pekade då på att antalet trafikpoliser i Sverige minskat sett över tid och att denna utveckling är olycklig sett i relation till de betydande ökningarna som skett av de tunga godstransporterna på väg under de senaste decennierna. Utskottet erfar att det dessvärre ännu inte kan ses någon förändring när det gäller denna utveckling. Utskottet vill därför betona behovet av att det vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt säkra tillgången på poliser och bilinspektörer med den kompetens som krävs för att säkerställa en god övervakning av de tunga godstransporterna.

Utskottet vill här uppmärksamma att Polismyndighetens anslag i enlighet med budgetpropositionen för 2017 ökade med 25 miljoner kronor per år för 2017–2020 som en engångssatsning för att motverka illegal cabotageverksamhet samt att polisens anslag utökats med 10,7 miljoner kronor fr.o.m. 2017 för att utveckla arbetet med flygande inspektioner. Utskottet välkomnade detta. I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 anges att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. I samma regleringsbrev anges vidare att de åtgärder som myndigheten vidtar med anledning av dessa uppdrag ska redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020 samt att det i kravet på åiterrapportering ingår att föra ett resonemang om vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till. Utskottet anser liksom tidigare att det är positivt att det nu finns åiterrapporteringskrav kring detta. Mot bakgrund av den betydelse som frågan om effektiva vägkontroller har för såväl trafiksäkerheten som konkurrensförhållandena inom yrkesmässiga godstransporter på väg avser utskottet att noga fortsätta följa frågan och hur resultaten av kontrollverksamheten utvecklas över tid.

Utskottet noterar i sammanhanget att Polismyndigheten i årsredovisningen för 2017 för cabotagekontrollerna redovisar att olika tolkningar av vissa delar av yrkestrafiklagstiftningen har inneburit svårigheter att arbeta strukturerat inom detta område. Av Polismyndighetens årsredovisning framgår att de ärenden som polisen har genererat i stor omfattning har underkänts av Transportstyrelsen med hänvisning till att de i stället skulle utredas som olaga yrkesmässig trafik. Eftersom detta inte har varit vare sig Polismyndighetens eller Åklagarmyndighetens uppfattning har flertalet ärenden inte lett till någon åtgärd. Utskottet välkomnar därför den förändring som skedde i september 2017 och som innebär att dessa problem har undanröjts i och med att Transportstyrelsen, efter en regeländring på området, ändrat sin vägledning. Enligt redovisningen i Polismyndighetens årsredovisning har detta inneburit en omgående och kraftig ökning av ärenden som rör olaga cabotage (under 2017 fram till 27 november totalt ca 55 ärenden). Polismyndigheten pekar på att samverkan har skett och fortlöpande sker med Transportstyrelsen om

ärendehantering och bedömningar. Utskottet välkomnar vidare att Polismyndigheten enligt årsredovisningen genomförde en inventering under hösten 2017 av utbildningsbehov i fråga om regelverket för internationella gods-transporter och att en kursplan håller på att tas fram. Totalt kommer ca 390 poliser och bilinspektörer att utbildas under första halvåret 2018, och utbildningen är obligatorisk för alla som arbetar i en trafikgrupp eller motsvarande. Enligt vad som redovisas i årsredovisningen förväntas antalet ärenden öka kraftigt när utbildningarna har genomförts. Det kan vidare noteras att Polismyndigheten under 2017 anställde 11 nya bilinspektörer och att det i dag därmed finns totalt 78 bilinspektörer vid myndigheten.

I regleringsbrevet till Polismyndigheten för budgetåret 2018 anges att redovisning ska göras i årsredovisningen t.o.m. 2020 av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete inklusive kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon. Utskottet anser att det är positivt att utvecklingen inom området följs upp och avser att noga följa den fortsatta utvecklingen.

### *Myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärderingssystem*

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

När det gäller tillsyn av yrkestrafiktillstånden finns regler om att det ska kontrolleras att företag som beviljats sådant tillstånd fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Kontrollerna ska inriktas på företag med högre risk. I förordningen föreskrivs vidare att medlemsstaterna ska utvidga det riskvärderingssystem som de inrättat för företagskontrollen av kör- och vilotider till att omfatta alla överträdelser som anges i nämnda förordnings artikel 6, dvs. bl.a. överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens art och vägtrafiklagstiftning.

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

Sverige har som medlemsstat i EU även skyldighet att skicka information om överträdelser som begåtts i Sverige av företag som är utlandsetablerade till



det land där gemenskapstillståndet utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas. För överträdelser som begåtts i Sverige får Transportstyrelsen information om underrättelser via Polismyndighetens belastningsregister. Vidare kommer information till riskvärderingssystemet för kör- och vilotider bl.a. från de företagskontroller som Transportstyrelsen själv utför. I urvalet för tillstånd finns även flera andra parametrar att ta hänsyn till som t.ex. skulder och beslut om sanktionsavgifter när företag vid en företagskontroll inte har lämnat in ett komplett underlag. Denna information, såväl de underrättelser som de olika riskvärdena baseras på som övriga parametrar, utgör därmed det underlag som sammantaget ingår i riskvärderingssystemet.

Utskottet har fått information från Transportstyrelsen om att även om myndigheten i dag får in en hel del information till riskvärderingssystemen finns det ytterligare underrättelser som skulle behöva ingå. Enligt Transportstyrelsen saknas det dock författningsstöd i den nuvarande underrättelseskyldigheten om att t.ex. domar och beslut ska meddelas Transportstyrelsen även när det gäller förarnas överträdelser. Enligt Transportstyrelsen finns det inte heller, i rättskedjans alla led, en koppling mellan föraren och det företag han eller hon har arbetat för vid tillfället för överträdelser. Den nuvarande situationen innebär därför att myndigheten inte alltid får information om företaget åt vilket föraren utför uppdrag och att endast en mindre del av dessa överträdelser beaktas vid bestämmande av ett företags riskvärde och vid Transportstyrelsens prövning av ett företags goda anseende. En ytterligare konsekvens är att den information som Sverige enligt gemenskapslagstiftningen är skyldigt att lämna till tillståndsgivarlandet när företag som är etablerade i utlandet begår överträdelser inte kan fullgöras förutom vad avser mindre allvarliga och erkända överträdelser. Transportstyrelsen föreslog därför i en framställan till Regeringskansliet den 6 april 2016 vissa författningsändringar i yrkestrafikförordningen.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet är framställningen från Transportstyrelsen föremål för beredning. Utskottet välkomnar detta och emotser en skyndsam hantering i frågan.

### *Möjligheter till övervakning av lastbilars position*

När det gäller frågan om att kunna minska fusket genom krav på gps-sändare för utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet vill utskottet peka på att kommissionen i den första delen av mobilitetspaketet föreslår att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter m.m. ändras vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. I dag ska ett fordon position registreras automatiskt på platsen där den dagliga arbetspositionen inleds, var tredje timme under sammanlagd körtid och på platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas. Utskottet noterar att kommissionens förslag innebär att förordningen ska ändras så att fordonets position även ska registreras i smarta färdskrivare varje gång fordonet en passerar gräns och att

detta innebär att det 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. Detta ska göra det möjligt att på ett mer exakt sätt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Enligt kommissionen kommer den föreslagna ändringen att göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen. Skyldigheten ska inte gälla förare som använder smarta färdskrivare som automatiskt registrerar gränspassager. Enligt kommissionen bör färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport. Potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen bör enligt kommissionen utnyttjas fullt ut för att kontrollen av efterlevnaden av sociallagstiftningen ska kunna bli mer kostnadseffektiv.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att ansvariga myndigheter bedriver en väl fungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna. Utskottet vill här framhålla vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas. Utskottet anser att det är positivt att frågor relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg har lyfts fram på EU-nivå i mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna. Detta är sammantaget enligt utskottets mening viktiga och nödvändiga steg i rätt riktning. Utskottet avser att fortsätta följa frågan liksom hur resultaten av tillsyns- och kontrollverksamheten utvecklas över tid. Mot bakgrund av de förslag som presenterats på EU-nivå samt de insatser och utvecklingsåtgärder som vidtas i Sverige inom området har utskottet för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2017/18:900 (SD) yrkande 12, 2017/18:976 (C), 2017/18:1359 (S), 2017/18:2409 (M), 2017/18:3326 (M) yrkande 1 och 2017/18:3758 (C) yrkande 21.

## Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och en översyn av sanktionsavgifterna. Utskottet pekar på att EU-kommissionen har lämnat förslag på klargöranden och kompletteringar av de nuvarande kör- och vilotidsreglerna. Utskottet pekar också på att Transportstyrelsen nyligen har utrett frågan om att tillåta avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och funnit att det inte finns fog för några generella toleranser. Utskottet välkomnar samtidigt att det den 1 mars 2018 genomfördes ett antal anpassningar av sanktionsavgifterna när det gäller överträdelseernas allvarlighetsgrad.

Jämför reservation 4 (M) och 5 (L).

### Bakgrund

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

För lätta fordon gäller nationella regler om kör- och vilotid, och för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk. För dessa transporter används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU. För svenska och utländska förare i Sverige gäller också vägarbetsbrottslagen sedan den 1 juli 2005. För att kontrollera att regelverket följs görs både nationella och internationella kontroller av färdskrivare, diagramblad och förarkort. Kontrollerna utförs både på väg och genom företagskontroller.

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

### Motionerna

Sara-Lena Bjälkö (SD) anför i motion 2017/18:79 att vid avslutande av veckoarbetspass där slutdestinationen är fordonets stationeringsort ska en avvikelse från kör- och vilotider tillåtas inom en 30-kilometersradie då det avslutande körpasset åtföljs av lagstadgad vecko- och helgvila. Motionären anser att det skulle vara mer förenligt med chaufförens välmående att kunna

ha sin vila i hemmet än att tillbringa elva timmars vilotid i lastbilen för att köra de återstående 20–30 minuternas resa efter vilotidens slut. Därmed skulle det enligt motionären bli lättare för chaufförer att få sin helvila i hemmet i stället för i lastbilen. Motionären anser även att detta skulle vara positivt sett till såväl säkerhet som miljö.

Lars Beckman (M) pekar i motion 2017/18:645 på att Transportstyrelsen sedan november 2011 tar ut en årlig avgift på 500 kronor för tillsyn av kör- och vilotider. Motionären menar att lagstiftningen är bra eftersom den som orsakar kostnaden också betalar avgiften. Motionären konstaterar samtidigt att de automatiserade bedömningarna kring kör- och vilotiderna har vuxit till ett stort problem i branschen. De hårda reglerna innebär enligt motionären att det är många som inte följer dem och att detta på sikt blir ohållbart för de som är seriösa i branschen. Motionären anser att ett mer flexibelt system som tar hänsyn till oförutsedda händelser kombinerat med fler kontroller av att viktiga regler faktiskt följs skulle vara en rimligare lösning för att skapa en sundare konkurrens inom branschen. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att skapa mer flexibilitet i fråga om kör- och vilotider.

Hans Rothenberg (M) framför i motion 2017/18:1992 att med nuvarande regler kan en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder. Detta gäller under förutsättning att transporten varar minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeländ som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 än där transporten påbörjades samt att föraren efter tillämpningen tar ut antingen två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar. Enligt motionären skapar denna ordning praktiska problem för såväl resenärer och bussbolag som deras personal. Motionären anser att Sverige behöver ett mer anpassat regelverk för bussresor som tar bättre hänsyn till de långa avstånd som präglar Sverige. Mot denna bakgrund förslås att tolvdagarsregeln införs på nationell basis när det gäller enstaka inrikes persontrafikuppdrag vid en sammanhängande persontrafiktransport på mer än sex dygn.

Nina Lundström m.fl. (L) efterfrågar i kommittémotion 2017/18:3462 en översyn av regleringen av kör- och vilotider (yrkande 23). Motionärerna konstaterar att åkerinäringens kör- och vilotider inte är anpassade för den verklighet som råder och att det saknas flexibilitet vid t.ex. extraordinära händelser. Om extraordinära händelser som laviner och stormar kräver evakuering av passagerare på tåg eller andra ställen kan evakueringsinsatser enligt motionärerna påverkas negativt av kör- och vilotider och hindra att en insats fullföljs. Motionärerna pekar även på att transportören får betala höga vitesbelopp om regelverken inte följs.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2017/18:3833 att en översyn bör göras av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel (yrkande 16). Motionärerna pekar på att Transportstyrelsen

genom en utredning av sin egen verksamhet har visat att det finns en rad brister i det egna arbetet samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Motionärerna anser att det är angeläget att fokus i en översyn ligger på att de nuvarande tillsynsavgifterna och sanktionsavgifterna utformas mer proportionerligt.

## Utskottets ställningstagande

### *Avgifter för tillsyn*

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen i enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för myndighetens verksamhet tar ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att full kostnadstäckning uppnås. Riksdagen beslutade den 15 december 2015 om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet (bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag följt upp tillämpningen av bemyndiganden för vissa offentligt rättsliga avgifter.

Yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Transportstyrelsen tar ut avgifter för den tillsyn och de kontroller som myndigheten utför. Transportstyrelsen ska bl.a. granska att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt taxitrafiklagen (2012:211) och yrkestrafiklagen (2012:210). Tillsynsavgiften betalas av tillståndshavaren. Transportstyrelsen ska även kontrollera att följande förordningar följs:

- förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.
- förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter
- lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Denna avgift tas ut av den registrerade ägaren till fordonet. Den årliga avgiften för tillsyn av yrkestrafik med befintliga tillstånd uppgår för närvarande till 700 kronor, och därutöver tillkommer en avgift om 500 kronor per fordon för tillsyn av kör- och vilotider.

### *Kör- och vilotidsregler*

När det gäller nuvarande kör- och vilotidsregler kan utskottet konstatera att det i den första delen av det s.k. mobilitetspaketet som kommissionen presenterade i maj 2017 lämnas förslag på ändringar i kör- och vilotidsförordningarna (COM(2017) 277). Förslaget innebär bl.a. att regler om kör- och vilotider klargörs och kompletteras, genom att veckovilan får organiseras på ett mer flexibelt sätt, att veckovilan på minst 45 timmar inte får tas i ett fordon, att föraren får skjuta upp veckovilans start för att nå hemmet och att samarbetet mellan medlemsstaterna ska fördjupas. Utskottet noterar här även att det

lämnas förslag om åtgärder för att ytterligare förbättra funktionerna hos smarta färdskrivare och om en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivare efter att ha passerat en gräns.

När det gäller oförutsedda händelser och ökad flexibilitet noterar utskottet att det som en del i kommissionens förslag till ändringar i förordningen om kör- och vilotider finns ett tillägg till nuvarande bestämmelser som innebär att medlemsstaterna under extraordinära omständigheter får medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar i stället för den nuvarande skrivningen som endast anger i brådskande fall. Detta ska omgående meddelas kommissionen, och en motivering ska anges.

I faktapromemorior 2016/17:FPM103 pekade regeringen på att kommissionens förslag om att förare ska tillåtas arbeta tre veckor i följd med endast två perioder om 24 timmars reducerad veckovila inte är förenligt med goda arbetsvillkor eller värnar en hög trafiksäkerhet. Regeringen redovisade dock samtidigt att den på ett övergripande plan ser positivt på kommissionens förslag att tydliggöra reglerna om ordinarie veckovila i fordon samt att föraren nu ska erbjudas en ökad möjlighet att tillbringa sin ordinarie veckovila i hemmet.

#### *Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och ändringar av sanktionsavgifter för överträdelser*

När det gäller frågan om att tillåta vissa avvikelser från reglerna om kör- och vilotider kan utskottet konstatera att regeringen i oktober 2015 beslutade att ge Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (N2015/06815/MRT). Som en del i uppdraget ingick bl.a. att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider.

Som en del i detta genomförde Transportstyrelsen under 2015 en utvärdering där myndigheten undersökte tillämpningen av och sanktioneringen vid företagskontroller av kör- och vilotider i andra EU-länder (TSG 2014-1361). Vid en jämförelse med hur andra länder hanterar enstaka mindre överträdelser konstaterade Transportstyrelsen att det är svårt att se ett tydligt normalläge men att de flesta länder utfärdar en varning om det endast finns enstaka mindre överträdelser. Som en del i utredningsuppdraget att belysa möjligheten att införa generella toleranser vid kör- och vilotider ställde Transportstyrelsen en fråga till EU-kommissionen om dess uppfattning om möjligheterna att införa ett system med andra gränser än vad som anges i kör- och vilotidsförordningen. I delrapporten refererar Transportstyrelsen till svaren från EU-kommissionen enligt följande. Kommissionens uppfattning är att ett införande av generella toleranser i praktiken blir nya gränser i regleringen, vilka då i sin tur kommer att bli föremål för nya toleransdiskussioner. Kommissionen menar att överträdelsebedömningen inte är rent matematisk och att en procentuell tolerans inte bör övervägas. Medlemsländernas kontrolltjänstemän bör snarare fokusera på ett professionellt förhållningssätt vid kontrollutförandet, där man

tar hänsyn till alla eventuella omständigheter i det enskilda fallet. I stället för att diskutera gränserna för kör- och vilotider bör det tydligare preciseras på gemenskapsnivå hur sanktionssystemet kan bli mer proportionerligt i förhållande till överträdelsernas allvarlighet.

I den delredovisning som Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 drog myndigheten slutsatsen att generella toleranser vad gäller kör- och vilotider inte är förenliga med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. Med anledning av regeringsuppdraget utredde Transportstyrelsen där- efter hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan utformas.

I maj 2017 presenterade Transportstyrelsen ytterligare en delrapport där det lämnades ett antal förslag till förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider.

Mot bakgrund av Transportstyrelsens utredning och de förslag som myndigheten lämnade beslutade regeringen hösten 2017 om att införa ett antal ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Utskottet välkomnar dessa regeländringar som gäller sedan den 1 mars 2018 och bl.a. innebär följande. Sanktionsavgifterna för överträdelse av mindre allvarlig art har sänkts till 500 kronor respektive 1 000 kronor. För mer allvarliga överträdelse har i stället avgifterna höjts till mellan 2 000 kronor och 20 000 kronor. För synnerligen allvarlig överträdelse har avgiften differentierats till 8 000 kronor eller 20 000 kronor. För de allvarligaste överträdelsena ökar sanktionsavgiften dessutom gradvis ju mer regeln överträds. Ändringarna innebär även en höjd sanktionsavgift när en företagskontroll inte kunnat genomföras. Detta innebär att sanktionsavgiften ökar med 20 000 kronor för varje gång som ett företag inte medverkar till att en kontroll kan genomföras. Om flera överträdelse begås av ett företag har takbeloppet, dvs. den sanktionsavgift som ett företag sammanlagt kan få, höjts från 200 000 kronor till 800 000 kronor. Avgiften får dock inte överstiga 1 procent av årsomsättningen. Ändringar har även gjorts av sanktionsavgifter för sådana överträdelse som en förare begått i utlandet för att motsvara de böter som en förare får betala för överträdelse som begås i Sverige.

### *Sanktionsavgifter vid överträdelse av regler om internationella vägtransporter*

Regeringen genomförde den 17 juli 2017 ändringar i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som ska göra det tydligare att sanktionsavgifter ska utfärdas om en lastbilstransport bryter mot EU:s bestämmelse i Sverige. Utskottet ser positivt på ändringen och delar den uppfattning som regeringen anger i motiveringen till regeländringen att tillämpningen av den svenska regleringen om ansvar vid överträdelse av cabotagereglerna har visat sig vara för snäv och att sanktionsavgifter endast har utfärdats i ett fåtal fall.

### *Kör- och vilotidsregler för bussresor*

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

Utskottet vill peka på att nuvarande kör- och vilotidsregler innebär att en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport kan skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder. Detta gäller under förutsättning att transporten varar minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 än där transporten påbörjades samt att föraren efter tillämpningen tar ut antingen två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar.

Kommissionen har inför mobilitetspaketet genomfört en kartläggning där det även ingick en fråga om tolvdagarsregeln och om att införa detta även nationellt i medlemsstaterna. Utskottet noterar att Sverige ställde sig positivt till ett sådant införande men att kommissionen när den därefter den 31 maj 2017 presenterade sitt förslag inte hade med detta som en del i förslaget.

Utskottet kan här konstatera att Transportstyrelsen inte har mandat att införa tolvdagarsregeln i regelverket för nationella transporter. Om en regeländring kring detta ska kunna komma till stånd måste det i stället ske genom en ändring i gemenskapslagstiftningen.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att kommissionen som en del i den första delen av mobilitetspaketet har lämnat förslag på klargöranden och kompletteringar av de nuvarande kör- och vilotidsreglerna. När det gäller frågan om att tillåta avvikelser från kör- och vilotidsreglerna vill utskottet peka på att Transportstyrelsen nyligen har utrett frågan på regeringens uppdrag och funnit att det inte finns fog för några generella toleranser. Utskottet välkomnar i stället att det sedan den 1 mars 2018 har genomförts ett antal anpassningar av sanktionsavgifterna till överträdelsernas allvarlighetsgrad. Mot bakgrund av vad som här har anförts finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2017/18:79 (SD), 2017/18:645 (M), 2017/18:1992 (M), 2017/18:3462 (L) yrkande 23 och 2017/18:3833 (M) yrkande 16.



## Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om vägtrafikregister och lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och avslår motionsförslag om förlängd klampning. Utskottet välkomnar regeringens förslag som innebär att tidsfristen för klampning förlängs samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt.

Jämför reservation 6 (SD) och det särskilda yttrandet (M, C, L, KD).

### Nuvarande regler

#### *Hindrande av fortsatt färd*

På vägtrafikområdet finns ett antal författningar med bestämmelser om att ett fordon's fortsatta färd får eller ska hindras, och det finns också bestämmelser om att det i vissa fall ska beslutas att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon's fortsatta färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare. Skälen till att hindra den fortsatta färden kan hänföras till att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas, t.ex. när en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Andra skäl kan vara att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. För att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess att förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning, dvs. vilket regelverk som ska tillämpas i det enskilda fallet.

#### *Klampning av fordon och omhändertagande av egendom*

I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färden följs. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål

som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar för att verkställa det grundläggande hindrandet eller förbudet. Polismyndigheten eller Tullverket kan under vissa förhållanden också besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk eller elektronisk låsanordning eller annan typ av låsanordning, s.k. klampning. Enligt lagen kan klampning av fordon eller omhändertagande av egendom vidtas på ett antal olika grunder som återspeglar de syften som är avsedda att uppnås genom hindrandet eller förbudet enligt de underliggande författningarna. Åtgärder kan vidtas för att

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

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nu gällande lagstiftning bestå i högst 24 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats.

### **Propositionen**

*Nuvarande tidsgräns om 24 timmar bör förlängas till 36 timmar för att säkra verkställighet av sanktionsavgift*

Regeringen pekar i proposition 2017/18:198 Förlängd klampning på att ett antal åtgärder har vidtagits under senare år för att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och att syftet med lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd var att förbättra regelefterlevnaden på området och säkra verkställigheten av sanktioner som beslutats vid överträdelser. Regeringen konstaterar samtidigt att situationen på vägtransportområdet i flera avseenden fortfarande är otillfredsställande och att det därför finns behov av att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra förhållandena på området.

Regeringen bedömer sammantaget att dagens tidsgräns om 24 timmar för omhändertagande av egendom och klampning av fordon är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå det som var regeringens målsättning vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Det har dessutom framkommit att det kan finnas problem för myndigheterna att t.ex. praktiskt hantera att en åtgärd ska upphöra inom den angivna tiden. Mot denna bakgrund är regeringen av uppfattningen att dagens tidsgräns om 24 timmar för åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bör förlängas till 36 timmar.

Regeringen konstaterar att författningarna på yrkestrafikområdet har tillkommit bl.a. för att öka trafiksäkerheten, minska vägsplitaget, förbättra arbetsvillkoren för förarna och säkerställa en sund konkurrens på området och att det är väsentligt att alla transportföretag och yrkesförare följer reglerna och att alla

aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Regeringen framhåller att det därför är angeläget att sanktioner för överträdelse av regelverken också kan verkställas.

Åtgärder i form av omhändertagande av egendom eller klampning av fordon får vidtas för att säkra verkställigheten av överlastavgift, sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg och sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna. Storleken på sanktionsavgifterna skiljer sig dock väsentligt åt i de olika fallen av överträdelse. För att inte komplicera regelverket alltför mycket för de myndigheter som ska verkställa åtgärderna, dvs. Polismyndigheten och Tullverket, anser regeringen att tidsgränsen för hur länge åtgärder som vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter ska få bestå bör vara densamma, oaktat enligt vilka regler avgiften påförts.

I den befintliga regleringen finns redan möjligheter för Transportstyrelsen att i de fall det finns synnerliga skäl och med beaktande av proportionalitetsprincipen upphäva det underliggande förbudsbeslutet. I en sådan situation ska även ett omhändertagande eller en klampning upphöra.

Med beaktande av sanktionsavgifternas varierande storlek är det regeringens uppfattning att en förlängning av den tid som åtgärder som vidtagits för att säkra verkställigheten av en sanktionsavgift får bestå i samtliga fall bör anses uppfylla de krav som följer av proportionalitetsprincipen om tiden bestäms till 36 timmar.

*Förlängd tidsgräns till 36 timmar även för åtgärder som vidtas för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten*

Även enligt nuvarande bestämmelser får egendom omhändertas och fordon klampas i högst 24 timmar för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. En reglering där det finns olika tidsgränser – 24 timmar respektive 36 timmar – beroende på i vilket syfte åtgärden vidtas, framstår enligt regeringen som snårig och svår att tillämpa. Regeringen anser därför att de tidsbegränsade åtgärderna bör ha samma tidsgräns och att tidsgränsen för åtgärder som vidtas i syfte att förhindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten därför bör bestämmas till 36 timmar.

*Klampning bör även i fortsättningen beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket*

Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan föraren eller fordonets registrerade ägare begära omprövning av beslutet om omhändertagande

tagande eller klampning i de fall åtgärden inte är tidsbegränsad. Om Polismyndigheten vid en omprövning beslutar att åtgärden ska bestå, får beslutet överklagas till tingsrätten. I de fall åtgärderna enligt dagens reglering får bestå under högst 24 timmar saknas det dock möjligheter att begära omprövning och överklaga åtgärdsbeslutet. Regeringen bedömer att 24-timmarsgränsen bör kunna förlängas något utan att det krävs att beslutet ska kunna överklagas. Enligt regeringen kan en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet därför undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar.

### *Hänvisningar, ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Enligt regeringens förslag ska hänvisningarna i lagen om vägtrafikregister till rådets förordning (EEG) nr 382/85 ändras till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

Regeringen föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. När det gäller åtgärder som vidtas med stöd av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bör den nuvarande tidsgränsen om 24 timmar gälla för åtgärder som beslutats före ikraftträdandet.

### **Motionerna**

Sara-Lena Bjälkö (SD) efterfrågar i motion 2017/18:80 lagstiftning om att polisen ska ha rätt att beslagta ett fordon och ställa det på en avgränsad uppställningsplats tills bristerna är åtgärdade, som i detta fall vinterdäck, och att alla uppkomna kostnader ska vara betalda innan fordonet lämnas ut (yrkande 3). Motionären föreslår vidare att fordon ska tillfalla svenska staten om inte fordonsägaren eller chauffören inom rimlig tid löser ut fordonet (yrkande 4). Motionären anser att fordonsägaren eller föraren endast ska få tillträde till fordonet för att åtgärda bristerna och inte tillåtas att övernatta eller uppehålla sig i fordonet under den tid som det är beslagttaget. Fordonet ska enligt motionären få flyttas ut från uppställningsområdet först när bristerna på fordonet är åtgärdade och godkända av en ackrediterad besiktningsman och alla kostnader för bärgning, böter, uppställning och besiktning är reglerade.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2017/18:2043 yrkande 2 en utökning av tiden för klampning. Motionären pekar på att det i dag finns ett regelverk för åtgärder för att hindra fortsatt färd för utländska åkare som inte håller sig till cabotagereglerna. De nuvarande reglerna ger möjlighet att låsa fast fordonet i maximalt 24 timmar. Motionären anser att klampning är ett bra sätt att komma åt förare som bryter mot rådande regler men konstaterar samtidigt att den nuvarande tid som fordonet kan vara fastlåst är för kort. Motionären anser därför att regeringen bör få i uppdrag att verkställa möjligheten för polisen att använda sig av klampning längre än 24 timmar om så krävs.

Med anledning av proposition 2017/18:198 Förlängd klampning framhåller Per Klarberg m.fl. (SD) i kommittémotion 2017/18:4021 att klampningen för att vara verkningsfull måste fortgå under hela den tid som beslutet om hindrande av fortsatt färd gäller, dvs. att ingen bortre tidsgräns ska gälla. Motionärerna pekar på att fordon kan klampas och egendom omhändertas på ett antal olika grunder som återspeglar de avsedda syftena med hindrandet eller förbudet. Motionärerna pekar vidare på att de åtgärder som nu kan vidtas enligt lagen i flera fall har lett till att syftet inte har kunnat uppnås. Motionärerna anser att det kan uppfattas stötande för det allmänna rättsmedvetandet att ett fordon kan få köra vidare trots att syftet med åtgärden inte har uppnåtts.

## Utskottets ställningstagande

### *Förlängd tidsfrist för klampning*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen den 26 november 2014 beslutade om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Beslutet om ett tillkännagivande fattades i samband med att riksdagen beslutade om den nuvarande lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trädde i kraft den 1 mars 2015. I lagen finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färden följs. Enligt lagen kan Polismyndigheten eller Tullverket under vissa förhållanden också besluta att fordonet eller fordonståget ska försees med mekanisk eller elektronisk låsanordning eller annan typ av låsanordning (klampning). Enligt lagen kan fordon klampas eller egendom omhändertas för att

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

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nuvarande regler bestå i högst 24 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande gav regeringen i oktober 2015 Transportstyrelsen i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten och Tullverket följa upp bl.a. de nya bestämmelserna om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trädde i kraft under 2015. Transportstyrelsen skulle i det sammanhanget utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar. Den 15 mars 2016 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget, och en slutredovisning

lämnades den 2 maj 2017 (N2016/02111/MRT). Inom Regeringskansliet utarbetades därefter promemorian Förbättrade möjligheter att besluta och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet (N2017/06846/MRT), som har remissbehandlats.

De nya regler som regeringen föreslår i proposition 2017/18:198 mot bakgrund av det förevarande utredningsarbetet innebär att de åtgärder som i dag får vidtas under maximalt 24 timmar förlängs till 36 timmar. Åtgärder för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten kommer enligt förslaget även fortsättningsvis att få bestå till dess att bristen hos fordonet har avhjälpits.

Som skäl för en förlängning av en tidsbegränsning av åtgärden från 24 till 36 timmar hänvisar regeringen till proportionalitetsprincipen. Ett system med obegränsad tid för klampning skulle medföra krav på att beslutet då också ska kunna överklagas. Vidare hänvisar regeringen till att valet av samma tidsfrist om 36 timmar grundas på behovet av ett system som är enkelt och smidigt att hantera.

Utskottet välkomnar det förslag som regeringen har presenterat och som innebär att tidsfristen för klampning förlängs. Utskottet anser att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Enligt utskottets mening är det viktigt med en tidsfrist för klampning som gör det möjligt för Polismyndigheten och Tullverket att snabbt fatta effektiva beslut om klampning i de fall detta behövs för verkställighet av sanktionsavgifter eller för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller förare som utgör påtaglig fara för trafiksäkerheten. När det gäller möjligheten att klampa fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten kan utskottet konstatera att redan nu gällande regler innebär att en beslutad åtgärd får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen om vägtrafikregister och ändring i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd samt avslår motionerna 2017/18:2043 (SD) yrkande 2 och 2017/18:4021 (SD).

### *Krav på vinterdäck*

Genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) införde regeringen den 1 januari 2013 krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden.

Utskottet påminner om att Näringsdepartementet i oktober 2017 presenterade promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon där det lämnas förslag till ändring i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) som innebär att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder, dvs. samma regler

som redan gäller för personbilar och andra lätta fordon. Promemorian har därefter remissbehandlats, och remisstiden gick ut den 12 januari. Regeringen aviserade därefter den 14 mars 2018 att den avser att gå vidare med skärpta vinterdäckskrav på tunga fordon och har för avsikt att fatta beslut om en ändring i trafikförordningen (1998:1276) som innebär ett krav på att även tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga hjul och eventuella släp. I det utkast till beslut som skickas till EU-kommissionen vill regeringen att samtliga hjul, och inte bara på drivaxlar, ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Regeringens avsikt är att de skärpta reglerna ska börja gälla den 1 december 2019. Utskottet vill framhålla vikten av en hög trafiksäkerhet på vägarna och välkomnar en kommande regeländring i denna riktning.

Utskottet kan vidare konstatera att det i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bl.a. finns regler om åtgärder för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. I 10 § anges att omhändertagande eller klampning får vidtas om fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574), eller 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276). En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. I de fall reglerna överträds kan detta med nuvarande regler leda till en ordningsbot eller vidare rapportering till åklagare. Mot bakgrund av vad som här har anförts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:80 (SD) yrkandena 3 och 4.

## Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen. Utskottet pekar på gällande regelverk och att det redan i dag finns ett antal åtgärder som kan vidtas om åkeriföretag bryter mot miljöregler. Utskottet framhåller samtidigt vikten av att såväl inhemska som utländska åkeriföretag kan konkurrera på lika villkor och att de är skyldiga att följa gällande miljöregler liksom hastighets- och arbetstidsregler.

Jämför reservation 7 (KD).

### Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) efterfrågar i kommittémotion 2017/18:3766 en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen för att

skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag (yrkande 40). Motionärerna anser att en möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har behandlat motionsförslag om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen tidigare, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU13). Utskottet pekade då på att de straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken där det finns en uppräkningslista av olika brott och deras påföljder. Reglerna innebär att den som uppsåt eller oaktsamhet bryter mot miljöbalken kan dömas till böter eller fängelse. När företag bryter mot miljölagstiftning kan det också leda till företagsböter, näringsförbud och skadestånd. När det gäller företagsböter är detta numera en frekvent använd sanktion för brott mot miljölagstiftningen. Det har också blivit vanligare med större skadeståndsbelopp, och man tillämpar allt oftare ett nytt sätt att se på de krav på aktsamhet som kan ställas på en verksamhetsutövare. Utskottet konstaterade att det inte finns några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelser av miljöbalkens bestämmelser. Miljöbalkens bestämmelser ska därmed tillämpas för såväl åkeribranschen som andra branscher.

I trafikförordningen föreskrivs i 4 kap. 7 § att föraren av ett motordrivet fordon ska behandla fordonet så att det inte bullrar onödigt mycket och i möjligaste mån se till att fordonet inte släpper ut avgaser i sådan mängd att det orsakar olägenheter. Om en förare av ett motordrivet fordon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot dessa regler ska föraren enligt 14 kap. 3 § dömas till 1 000 kronor i böter. Vid överträdelser av miljöregler, t.ex. i de fall som otillåtet höga avgasutsläpp identifieras vid t.ex. en flygande inspektion, kan polisen redan i dag förelägga om ett körförbud. I sådana fel bogseras fordonet bort för att felet därefter ska avhjälpas.

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

Kör- och vilotidsregler är en typ av arbetstidsregler för vilka överträdelser kan medföra att en sanktionsavgift påförs. När det gäller överträdelser av kör- och vilotidsregler finns redan i dag möjlighet att klampa fordon.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla vikten av att såväl inhemska som utländska åkeriföretag kan konkurrera på lika villkor och att de är skyldiga att följa gällande miljöregler liksom hastighets- och arbetstidsregler. Utskottet finner dock inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om en



översyn av straffsanktionerna och avstyrker därmed motion 2017/18:3766 (KD) yrkande 40.

## Fortkörningsböter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om behovet av att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstagande i frågan om ägaransvar vid fortkörning.

Jämför reservation 8 (M).

### Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 20 behovet av att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige. Motionärerna konstaterar att en grundprincip i ett fungerande rättssamhälle är att lagen gäller lika för alla. Det är sedan 2011 möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Motionärerna pekar på att svenska regler dock är utformade så att det är bilens förare, snarare än dess ägare som är ansvarig för hur fordonet framförs. Enligt motionärerna komplicerar detta informationsutbytet eftersom polisen måste kunna fastställa förarens identitet för att lagföra en person. Det är dock i dagsläget inte möjligt att få denna information om utomnordiska förare.

### Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade den 18 november 2015 att anta regeringens förslag till lagändringar för att genomföra EU:s nya direktiv om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, det s.k. nya CBE-direktivet (prop. 2015/16:24, bet. 2015/16:JuU9, rskr. 2015/16:35). CBE-direktivet syftar till att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter inom EU genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och därmed verkställandet av påföljder, när dessa brott begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks. Vid utredningen av vissa trafikbrott som begåtts med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat ska den medlemsstat där brottet begicks genom sitt nationella kontaktställe få söka information om fordonet och fordonsägaren i fordonsregistret i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få har utretts i SOU 2005:86. Uppdraget bestod bl.a. i att undersöka de juridiska förutsättningarna för att

införa en form av ägaransvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas med automatiska system. Vidare ingick att bedöma konsekvenserna för bl.a. trafiksäkerheten, allmänhetens vilja att följa bestämmelserna, eventuella effektivitetsvinster och effekter på den enskildes rätts-säkerhet. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar medför motsättningar till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan utdömas för den som har uppvisat ett klandervärt beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip.

Inom trafikområdet finns det regler om ägaransvar främst i författningar som reglerar fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som sker på grund av förarens körbeteende – exempelvis hastighetsöverträdelser – görs föraren ansvarig. Skälet till regleringen är att ägaren är den som har bäst förutsättningar att kontrollera att hans eller hennes fordon är utrustat på föreskrivet sätt m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende. Det framhålls också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarens incitament att följa trafikreglerna.

Utskottet har även tidigare berett motioner om ägaransvar vid fortkörning, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU11). Utskottet konstaterade då bl.a. att Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning och att den som äger ett fordon inte är skyldig att lämna information om vem som har framfört det vid ett specifikt tillfälle, men att det i vissa andra länder förekommer system som bygger på ägaransvar och krav på upplysningsplikt. Dessa system kan förekomma i kombination med varandra eller var för sig. Utskottet pekade på att det tidigare har framhållit att det finns problem kopplade till system med ägaransvar, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Utskottet pekade även på att ägaransvar riskerar att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på men också kan frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna. Utskottet uttalade i sammanhanget även att det ser positivt på att utreda möjligheten att övergå till ägaransvar vid fortkörning eller andra trafikbrott. Utskottet kan här konstatera att det inte har ändrat uppfattning i frågan.

Mot bakgrund av vad som här har anförts finner inte utskottet anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3833 (M) yrkande 20.

## Beställaransvar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen och avslår motionsförslag om skärpt beställaransvar. Utskottet anser att regeringens förslag är väl avvägt och att de föreslagna åtgärderna kan bidra till att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet för att därigenom främja ordning och reda på vägarna.

Jämför motivreservation 9 (KD).

### Bakgrund

I 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210) finns regler om beställaransvar. De nuvarande reglerna innebär att det inom yrkestrafiken finns ett beställaransvar för tre olika situationer. Det första fallet avser en situation när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller haft skälig anledning att anta att det saknades tillstånd för transporten. Det andra fallet avser otillåtet cabotage, och även här gäller att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotagetransporten genomfördes i strid med förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter. Det tredje fallet avser en situation där det saknas gemenskapstillstånd, och även här gäller kriteriet att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att tillståndet saknades. Det kan noteras att beställaransvaret inte är strikt, dvs. att beställaren inte har en undersökningsplikt när det gäller det transportföretag som anlitas.

För olaga yrkesmässig trafik kan beställaren straffas med böter eller fängelse i upp till ett år. För överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd kan beställaren straffas med böter.

Beställaransvaret är ett av de verktyg som finns för att motverka missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Att det finns ett beställaransvar kopplat till ett brott eller en överträdelse innebär att både den som har utfört en otillåten transport och i vissa fall den som har beställt transporten kan ställas till svars.

### Propositionen

#### *Skärpning av regler för beställaransvar*

I proposition 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna föreslås att bestämmelserna i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen om ansvar för beställare av transporter bör skärpas. Som skäl för förslaget anger regeringen att ansvaret för den som köper transporter är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken samt att det har funnits regler om beställaransvar i Sverige

sedan början av 1970-talet. Regeringen pekar på vikten av att genom olika åtgärder söka förmå transportköparna att avstå från att anlita företag som inte följer gällande regler och att beställarledens agerande är av avgörande betydelse för hur marknaden för vägtransporter fungerar. Regeringen konstaterar att diskussionerna om beställaransvaret och dess utformning har intensifierats under senare år och att frågan om ett skärpt beställaransvar vid flera tillfällen har varit föremål för beredning i trafikutskottet. Regeringen noterar att bestämmelserna om beställaransvar sällan tillämpas och att en rapport från Transportstyrelsen visar att någon lagföring åtminstone inte har kunnat påträffas under senare år. Regeringen framhåller att ett hållbart företagande samt ordning och reda inom yrkestrafiken är en prioriterad fråga. Regeringen bedömer att flera faktorer är av betydelse för att bestämmelserna om beställaransvar ska tillämpas, t.ex. antalet vägkontroller och inriktningen på dem samt vilka utredningsåtgärder som vidtas. Regeringen menar samtidigt att det inte kan uteslutas att avsaknaden av ansvarsutkrävande kan bero på svårigheter att tillämpa bestämmelserna enligt deras nuvarande utformning; bl.a. har det framkommit i en utredning från Transportstyrelsen att det finns osäkerhet om vad ansvaret innebär, t.ex. vad som förväntas av beställaren och vem i transportkedjan som kan hållas ansvarig.

Ett av syftena med en straffansvarsregel är enligt regeringen att få till stånd ett önskat handlingsmönster och påverka hur den som regeln riktar sig till agerar. I likhet med vad som uttalades när beställaransvaret infördes i svensk rätt anser regeringen att det är otillfredsställande att den som ger någon i uppdrag att utföra en transport inte kan ställas till svars, om det finns hinder för att utföra transporten i enlighet med gällande regelverk. Enligt regeringens uppfattning har också utvecklingen av marknaden på yrkestrafikområden och behovet av att säkerställa regelefterlevnaden i branschen lett till att det finns ett ökande behov av att förmå transportköparna att ta ett större ansvar i frågan och förvissa sig om att transporten i fråga lagligen får lov att utföras. För att åstadkomma detta bör enligt regeringen ett tydligare och större ansvar läggas på beställare av transporter eftersom ett mer omfattande straffansvar kan väntas leda till att en beställare blir mer omsorgsfull i sitt val av vem som ska utföra en transport. Det bör i sin tur också leda till ökad regelefterlevnad hos dem som utför transporterna. Ett förtydligande av vad aktörerna i beställarledet ska göra kan vidare väntas medföra att bestämmelserna blir lättare för de rättstillämpande myndigheterna att använda. Mot denna bakgrund anser regeringen att beställaransvaret bör förtydligas och utvidgas.

### *En uttrycklig undersökningsplikt införs*

Regeringen föreslår att den beställare som sluter avtal med trafikutövaren och som uppsåtligt eller av oaktsamhet inte har kontrollerat tillståndsinnehavet på ett sätt som skäligen kan begäras ska kunna dömas till ansvar.

Regeringen konstaterar att innehav av tillstånd är ett grundläggande kriterium som gäller för alla de aktuella typerna av transporter. Uppgifter om

vilka företag som har tillstånd finns registrerade hos myndigheter, både i Sverige och i andra länder. Om ett transportföretag har tillstånd är därför något som är praktiskt möjligt för beställaren att kontrollera. Regeringen anser att det är rimligt att kräva att beställaren försäkras sig om att trafikutövaren har rätt typ av tillstånd för den typ av transport som ska utföras. Regeringen pekar på att frågan om vilket tillstånd som krävs kan variera beroende på typ av transport. En beställare bör dock enligt regeringen känna till vilken typ av transport som beställs, dvs. om det är fråga om taxi-, gods- eller busstrafik, och om transporten ska ske inom Sverige eller om det är fråga om en internationell transport inom EES eller till eller från ett tredjeland. Regeringen anser följaktligen att det är rimligt att kräva av beställaren att denne försäkras sig om att trafikutövaren har rätt typ av tillstånd för den transport som ska utföras. När det gäller t.ex. inrikes transporter är huvudregeln att transportföretaget ska ha ett tillstånd som beviljats av Transportstyrelsen. Om en beställare vid en kontroll upptäcker att transportföretaget inte har ett sådant tillstånd, kan transporten inte utföras inom ramen för en reguljär nationell transport. Om det är fråga om ett utlandsetablerat transportföretag, måste beställaren gå vidare och kontrollera om företaget har ett gemenskapstillstånd som utfärdats i etableringslandet. I sådant fall kan inrikestransporten – om vissa villkor är uppfyllda – utföras som en cabotagetransport.

I fråga om vem som ska kontrollera att trafikutövaren har nödvändiga tillstånd anser regeringen att detta bör göras av den som ingår avtalet med trafikutövaren, dvs. med den som faktiskt utför transporten. Om den som vill få en transport utförd t.ex. vänder sig till en speditör, som i sin tur anlitar ett åkeri för att utföra transporten, är det alltså speditören som ska kontrollera att nödvändiga tillstånd finns. Om ett transportföretag anlitar en underentreprenör, har det anlåtande åkeriet undersökningsplikten. Den undersökningsplikt som regeringen föreslår innebär att varje beställare i praktiken måste kontrollera sin avtalsparts tillstånd, så länge han eller hon inte är säker på att transportuppdraget inte kommer att säljas vidare till någon annan. Regeringen anser därmed att det är tillräckligt att föreskriva att den som ingår avtalet med trafikutövaren ska kontrollera tillståndsinnehållet.

Regeringen anser att undersökningsplikten bör förenas med en skälighetsbedömning. Vad som skäligen kan begäras av beställaren får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Enligt regeringens uppfattning bör dock denna ventil från kravet på att kontrollera tillståndsinnehavet tillämpas restriktivt.

Regeringen anser att avsaknad av tillstånd för transporten ska vara en förutsättning för att beställaren ska kunna bli straffrättsligt ansvarig enligt bestämmelserna om beställansvar.

När det gäller upphandlad kollektivtrafik konstaterar regeringen att såväl busstrafik som taxitrafik sedan många år omfattas av reglerna om beställansvar. Även om det är vanligt förekommande att kollektivtrafikmyndigheten avtalsvis ställer krav på att den som utför trafiken ska ha tillstånd anser regeringen att det bör kontrolleras att så också är fallet och att detta omfattas

av samma straffrättsliga regler som gäller vid köp av andra transporttjänster. Regeringen anser att den beställare som ingår avtal med ett kollektivtrafikföretag att detta ska utföra allmän trafik ska kontrollera att avtalsparten har nödvändiga tillstånd för detta.

### *Utvidgad krets av beställare som kan hållas ansvariga för en otillåten transport*

Regeringen föreslår att samtliga beställare som har slutit avtal om en transport som utförts utan tillstånd kan dömas till ansvar, om beställaren känt till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

Som skäl för förslaget anger regeringen att enligt den nuvarande regleringen kan endast den beställare som slutit avtal med trafikutövaren, dvs. det transportföretag som utför den avtalade transporten, dömas till ansvar. Detta innebär att om avtal om en transport slutits i flera led kan bara den sista beställaren i avtalskedjan hållas ansvarig om transporten utförts utan tillstånd. Regeringen menar att det dock är vanligt förekommande att avtal om en transport sluts i flera led, t.ex. när en varuägare anlitar en speditör som i sin tur anlitar ett åkeri, eller att ett åkeri anlitar en underentreprenör till att utföra transporten. Enligt regeringens uppfattning kan det finnas skäl att kunna hålla fler aktörer än enbart den som träffat det slutliga avtalet med trafikutövaren ansvariga, om transporten varit olaglig. Enligt regeringen kan en jämförelse göras med arbetsmiljölagstiftningen, där fler än arbetsgivaren under vissa förutsättningar kan hållas ansvariga för arbetsmiljööbrott. Att utvidga kretsen av beställare som kan hållas ansvariga för en otillåten transport kan enligt regeringen väntas leda till större medvetenhet och större aktsamhet hos t.ex. varuägare eller andra aktörer som har behov av att få transporter utförda men som kanske inte alltid är de som sluter avtalet med den faktiska trafikutövaren. För att få till stånd en större medvetenhet och ett ändrat beteende hos transportköpare anser regeringen att samtliga aktörer i en avtalskedja bör kunna ställas till svars för en otillåten transport. Enligt regeringen bör en förutsättning för detta dock vara att personen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Regeringen föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. Som skäl för förslaget anger regeringen att det redan i dag finns bestämmelser om beställaransvar i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Regeringen konstaterar vidare att en aktiv undersökningsplikt kan ställa krav på nya rutiner hos transportköpare. Enligt regeringen borde dock inte de föreslagna ändringarna innebära något behov av omfattande utbildningsinsatser eller andra investeringar. Regeringen pekar samtidigt på att det kan finnas behov av att informera om vad de nya reglerna innebär för transportköpare och att detta kan skötas av Transportstyrelsen. Enligt regeringen borde det dock inte krävas

någon längre period för detta. Den föreslagna lagändringen bör enligt regeringen därför träda i kraft så snart som möjligt.

### **Motionerna**

Ingemar Nilsson (S) efterfrågar i motion 2017/18:790 att lagstiftningen om beställaransvar inom åkerinäringen ses över. Motionären pekar på att åkerinäringen under en längre tid har haft problem med illojal konkurrens. Motionären menar att den stora obalansen i konkurrensen har orsakats av lönerna och arbetsvillkoren för anställda samt att fordon som dessa åkerier använder sig av är undermåliga och ofta utgör säkerhetsrisker på vägarna. Motionären pekar på att riksdagen har fattat en del beslut med inriktning på att bekämpa de problem som finns, men att detta inte är tillräckligt. Motionären anser att beställaransvaret måste skärpas ytterligare.

Lotta Olsson (M) föreslår i motion 2017/18:2722 att regeringen skyndsamt bör införa ett utökat beställaransvar. Motionären konstaterar att åkerinäringen i Sverige är starkt konkurrensutsatt och att detta samtidigt förutsätter att osund konkurrens bekämpas. Motionären menar att beställningar av transporter som inte lever upp till de regelverk som gäller för branschen leder till osund konkurrens och att det i dag är relativt enkelt och utan risk för vite att anlita en transportör som inte följer regelverket. Motionären anser att lagstiftningen behöver ses över så att den på samma sätt som vid köp av varor innefattar köp av tjänster vad avser häleri. Man ska därmed inte, om man är medveten om det, kunna köpa en transport som inte följer det lagliga regelverket.

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 41 vikten av att påskynda nya skärpta regler om beställaransvar. Motionärerna pekar på att fusket inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar. Enligt motionärerna är det viktigt att se över villkoren inom åkerinäringen i syfte att bidra till regelefterlevnad och att främja konkurrens på lika villkor.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att den som på yrkesmässig grund agerar som beställare av godstransporter på väg och taxitransporter har ett viktigt ansvar för att bidra till att skapa ordning och reda och sunda konkurrensförhållanden på vägarna. Utskottet kan även med tillfredsställelse konstatera att beställaransvarets betydelse också har lyfts fram av EU-kommissionen, som i den första delen av det mobilitetspaket som presenterades i maj 2017 lämnade förslag om ett utökat beställaransvar med innebörden att befraktare och speditörer ska bli föremål för sanktioner om de medvetet upphandlar transporttjänster som innebär överträdelse av cabotagebestämmelserna. Syftet med kommissionens förslag är att förhindra missförhållanden vid upphandling av transporttjänster.

Riksdagen riktade i november 2014 ett tillkännagivande till regeringen om att det bör göras en översyn av reglerna om beställaransvar inom yrkestrafikområdet för att klargöra hur en skärpning bör utformas för att få ordning och reda i branschen (bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Med anledning av tillkännagivandet gav regeringen i oktober 2015 Transportstyrelsen i uppdrag att se över om den gällande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Transportstyrelsen lämnade i mars 2016 och oktober 2016 delredovisningar av uppdraget, och i maj 2017 överlämnades en slutredovisning av uppdraget i form av rapporten Beställaransvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring till regeringen (dnr TSV 2015-3533). Rapporten har därefter remissbehandlats.

Utskottet har återkommande betonat behovet av ordning och reda inom yrkestrafiken och välkomnar därför att regeringen nu har återkommit till riksdagen med en proposition med förslag som innebär betydande skärpningar av beställaransvaret. De förslag till skärpningar som regeringen lämnar i proposition 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna innebär att det görs ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Enligt det förslaget ska den beställare som sluter avtal med trafikutövaren kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Förslaget innebär även att den krets som kan hållas ansvarig om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgas till att omfatta alla som har beställt den aktuella transporten. Enligt förslaget kan samtliga beställare i en avtalskedja dömas till ansvar om beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Förslaget innebär att yrkesmässiga beställare kan dömas till ansvar, och syftet med förslaget är att regelefterlevnaden på området yrkestrafik på väg ska öka, vilket i sin tur leder till att aktörerna i transportbranschen kommer att verka på mer lika villkor och att konkurrensförhållandena förbättras. Utskottet delar regeringens uppfattning att förslagen kan väntas ge incitament för fler transportföretag att följa reglerna, genom att ha rätt tillstånd för de transporter som utförs. Utskottet anser att de föreslagna åtgärderna kan bidra till att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet för att därigenom främja ordning och reda på vägarna.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen och förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen. Enligt utskottets mening tillgodoses härigenom även syftet i motionerna 2017/18:790 (S), 2017/18:2722 (M) och 2017/18:3766 (KD) yrkande 41. Motionsförslagen avstyrks därmed.



## Kustbevakningens befogenheter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kustbevakningens befogenheter. Utskottet hänvisar till att det nyligen har genomförts en översyn av Kustbevakningens rättsliga befogenheter.

### Bakgrund

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som sorterar under Försvarsdepartementet. Kustbevakningens verksamhet spänner över flera departementsområden. I förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen regleras myndighetens uppgifter, befogenheter och ledning. Kustbevakningen ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Inom dessa områden ska myndigheten kunna förebygga, motstå och hantera kris-situationer. Kustbevakningen ska också i den utsträckning som följer av föreskrifter bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bl.a. sjötrafik, sjösäkerhet och transport av farligt gods. Kustbevakningen har också uppdraget att samordna och förmedla civil sjöinformation till 25 andra myndigheter. De övergripande målen för Kustbevakningens verksamhet beslutas av riksdagen, medan den närmare styrningen beslutas av regeringen.

Last får inte medföras i eller på ett fordon på ett sådant sätt att den kan släpa efter eller falla av fordonet, och kontroller av detta ingår som en obligatorisk del i varje kontroll som polisen genomför. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindrande av fortsatt färd, körförbud och ordningsbot. Den nuvarande ordningen innebär att det är poliser och bilinspektörer som utför tillsyn av lastsäkring på väg, medan det är Kustbevakningen som har tillsynsansvaret för vägtransporter av farligt gods som kommer med fartyg eller ska ombord på fartyg. Det kan dock noteras att Kustbevakningen har möjlighet att förelägga om att lasten ska säkras även om Kustbevakningen inte har rätt att utfärda böter om de upptäcker att en lastsäkring är bristfällig.

### Motionerna

Anders Hansson (M) pekar i motion 2017/18:1647 på att det uppstår osund konkurrens gentemot övriga aktörer på marknaden om ett företag inte följer gemensamma lagar och förordningar. Av nuvarande EU-regler framgår att ett transportföretag ska ha ett gemenskapstillstånd för att bedriva verksamhet inom EU samt att om föraren i ett transportföretag är medborgare i ett tredjeland, dvs. ett land utanför EU, ska föraren ha ett förartillstånd. Poliser och bilinspektörer har befogenhet att kontrollera förarens gemenskaps- och förartillstånd. Motionären pekar på att Kustbevakningen genomför kontroller av lastsäkring, utandningskontroller och kontroller av transport av farligt gods m.m. i hamnar och andra gränsövergångar men att Kustbevakningen i dag inte

har någon möjlighet att ingripa om reglerna för gemenskaps- och förartillstånd överträds. Mot denna bakgrund efterfrågas en översyn av möjligheten att ge Kustbevakningen denna befogenhet.

Anders Hansson (M) anför vidare i motion 2017/18:2011 att det för att kunna få bästa möjliga körprestanda och säkerhet ställs stora krav på att lasten som transporteras ska vara ordentligt säkrad på flaket. En plötslig förskjutning av lasten under färd kan vara förödande för såväl föraren som medtrafikanterna. Motionären pekar på att vid gränsövergångar och hamnar sköts kontrollen av lastsäkring av personal från främst Kustbevakningen, medan polisen har samma möjlighet till kontroll inom landet. Om polisen skulle upptäcka en lastbil där lasten inte är säkrad kan polistjänstemannen utfärda en ordningsbot på plats. Kustbevakningen har dock inte samma befogenhet. Om föraren av en lastbil inte har säkrat sin last ordentligt kan en ordningsbot utfärdas endast om föraren kör med s.k. farligt gods. Om lasten skulle bestå av icke farligt gods kan Kustbevakningens personal inte utfärda någon ordningsbot utan måste tillkalla polisen för att de i sin tur ska utfärda ordningsboten. Detta förfarande är enligt motionären både resurskrävande och omständligt. Mot bakgrund av att regeringen under 2017 aviserade att den ämnar ge Kustbevakningens personal nya befogenheter anser motionären att möjligheten att utfärda ordningsböter för bristande lastsäkring av icke farligt gods bör vara en av de nya befogenheter som införs.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller Kustbevakningens befogenheter noterar utskottet att regeringen i januari 2007 beslutade att tillsätta en utredare för att göra en översyn av regleringen av Kustbevakningens befogenheter i den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten, samt lämna förslag till en mer ändamålsenlig författningsreglering. Syftet var att skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av samhällets samlade resurser för att förebygga, förhindra, upptäcka och utreda brott och ordningsstörningar till sjöss och i kustnära områden. I uppdraget ingick även att analysera om gränsdragningen mellan Kustbevakningens och de andra myndigheternas ansvarsområden inom den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten var lämpligt avvägd. Utredningen lämnade i maj 2008 ett förslag till en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). Här föreslås bl.a. att en kustbevakningstjänsteman och en tjänsteman vid Sjöfartsverket ska ges en uttrycklig rätt till tillträde till lastbärare i syfte att kontrollera lastsäkringen och också få rätt att hindra att en felaktigt lastad lastbärare förs ombord på ett fartyg. Utredningen har remissbehandlats och har därefter beretts inom Regeringskansliet.

Trafikutskottet har behandlat motioner om Kustbevakningens befogenheter vid lastsäkringskontroller vid flera tillfällen, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU13). Utskottet fann då att det inte fanns någon anledning att ta

något initiativ i frågan mot bakgrund av den översyn som gjorts av Kustbevakningen och att regeringen aviserat att den har för avsikt att föreslå en utökning av Kustbevakningens rättsliga befogenheter.

Utskottet noterar att Justitiedepartementet i februari 2018 sände ut ett förslag till ny kustbevakningslag på remiss. Den nya lagen och övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Förslaget innebär att Kustbevakningens befogenheter inom områdena brottsbekämpning, ordningshållning samt kontroll och tillsyn samlas i en och samma lag för att göra regleringen mer enhetlig och lättöverskådlig än i dag. I förslaget anges vidare att Kustbevakningens särskilda kompetens och närvaro till sjöss ska tas till vara på ett bättre sätt genom att myndigheten får ett utökat ansvar för såväl brottsbekämpning som ordningshållning, detta för att möjliggöra fler och bättre ingripanden så att samhällets resurser till sjöss kan användas effektivare.

Utskottet kan konstatera att det i det förslag som tagits fram efter utredningen av Kustbevakningens befogenheter inte finns med något förslag om att ge Kustbevakningen motsvarande befogenheter som poliser och bilinspektörer har när det gäller att kontrollera förares gemenskaps- och förartillstånd och ingripa om reglerna för gemenskaps- och förartillstånd överträds. I förslaget ingår inte heller nya befogenheter för Kustbevakningens personal när det gäller möjligheten att utfärda ordningsböter för bristande lastsäkring av icke farligt gods.

Mot bakgrund av att det nyligen har genomförts en översyn av Kustbevakningens rättsliga befogenheter och att det förslag som tagits fram varit föremål för remissbehandling finner utskottet inte anledning att tillstyrka här behandlade motioner. Därmed avstyrks motionerna 2017/18:1647 (M) och 2017/18:2011 (M).

# Reservationer

## 1. **Regleringen av åkerinäringen inom EU, punkt 1 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och avslår motionerna

2017/18:2178 av Anna Wallén m.fl. (S) och

2017/18:3663 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det är viktigt och centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad för de tunga godstransporterna på väg. Vi kan konstatera att situationen inte ser ut så i dag och att det innebär att de åkeriföretag som sköter sig får svårt att konkurrera med andra företag som inte följer gällande regler. Vi anser liksom tidigare att tolkningen av kör- och vilotiderna behöver underlättas och att de svenska åkeriföretagen inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än vad som gäller i andra länder i Europa då detta är något som snedvrider konkurrensen. Vi anser därför att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpningen och tillsynen av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otilbörlig konkurrens.

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

## 2. **Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2017/18:976 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C),

2017/18:1359 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2017/18:2409 av Jan R Andersson (M),

2017/18:3326 av Sten Bergheden (M) yrkande 1 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.

### *Ställningstagande*

Den svenska åkerinäringen är hårt ansträngd, och vi anser därför att det är mycket angeläget att inte ytterligare försvåra för denna bransch. Vi anser att det behövs förändrade regler och krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. För att kunna förbättra kontrollmöjligheterna menar vi att lastbilar bör registreras när de kommer till den svenska gränsen. På så sätt skulle polisen vid en senare vägkontroll få möjlighet att utläsa om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport.

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

### **3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (C)**

av Anders Åkesson (C).

#### *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

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21 och avslår motionerna

2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 12,

2017/18:976 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C),

2017/18:1359 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2017/18:2409 av Jan R Andersson (M) och

2017/18:3326 av Sten Bergheden (M) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Man har under ett antal år dessvärre kunnat se en tydlig utveckling där antalet utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt. Att det förekommer olika typer av fusk och att cabotagebestämmelserna missbrukas får stora negativa konsekvenser såväl ekonomiskt och miljömässigt som socialt. Jag anser att detta inte kan accepteras och att frågan om att minska fuskets på vägarna därför måste vara högt prioriterad. Åtgärder behöver vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska de olagliga cabotagetransporterna.

Jag anser att det kan finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fuskets, t.ex. att införa krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Jag vill även framhålla att det behövs en bättre samordning mellan myndigheterna för att motverka brottsligheten inom transportsektorn och en förstärkt bemanning för tillsynen av tunga godstransporter på väg.

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

#### **4. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16 och avslår motionerna

2017/18:79 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:645 av Lars Beckman (M),

2017/18:1992 av Hans Rothenberg (M) och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 23.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i en allt tuffare internationell konkurrens. För att kunna upprätthålla konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen måste utländska och svenska åkerier följa de

gällande reglerna. Vi anser att det i dag finns flera problem som försvårar för den svenska åkerinäringen. Bland annat vill vi peka på att Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet inom området, i en egen utredning av verksamheten har kommit fram till att det finns en rad brister i det egna arbetet samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Vi anser därför att det bör göras en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syftet att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel. Vi anser även att det är angeläget att fokus i en sådan översyn ligger på att nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter utformas mer proportionerligt.

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

## **5. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 23 och avslår motionerna

2017/18:79 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:645 av Lars Beckman (M),

2017/18:1992 av Hans Rothenberg (M) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att regelverket för åkerinäringens kör- och vilotider inte är anpassat för den verklighet som råder och att det saknas flexibilitet när t.ex. extraordinära händelser uppstår. Om extraordinära händelser som laviner och stormar kräver evakuering av passagerare på tåg eller andra ställen kan evakueringsinsatserna påverkas negativt av gällande bestämmelser om kör- och vilotider. Det finns även exempel från vardagen där regelverket ger betydande konsekvenser vid t.ex. flytt av fordon. Jag vill samtidigt uppmärksamma att för transportörernas del innebär dessa händelser att höga vitesbelopp åläggs om regelverken inte följs. Jag anser mot denna bakgrund att det behövs en översyn av regleringen av kör- och vilotider.

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

## **6. Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning, punkt 4 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen

a) antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

2. lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd,

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:198 punkterna 1 och 2 samt motionerna

2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och

2017/18:4021 av Per Klarberg m.fl. (SD) samt

avslår motion

2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis påminna om att riksdagen i november 2014 fattade beslut om klampning med anledning av regeringens förslag i proposition 2013/14:256 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I samband med behandlingen av propositionen riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta åtgärderna enligt lagen bestå i längre tid än 24 timmar.

Vi kan konstatera att klampning av fordon eller omhändertagande av egendom kan vidtas på ett antal olika grunder som återspeglar de avsedda syftena med hindrandet eller förbudet men att de åtgärder som kan vidtas enligt lagen i flera fall har lett till att syftet inte har kunnat uppnås. Vi anser att det kan uppfattas stötande för det allmänna rättsmedvetandet att ett fordon kan få köra vidare trots att syftet med åtgärden inte har uppnåtts. Det förslag som regeringen nu presenterar innebär att tidsfristen för klampning får uppgå till högst 36 timmar förutom i de fall som klampning beslutas för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, då åtgärden får bestå till dess att det inte finns skäl för den.



Även om vi inte avstyrker regeringens proposition kan vi konstatera att det förslag som regeringen lämnar inte är tillräckligt långtgående för att åtgärden med klampning ska vara verkningsfull. Vi anser att klampning för att vara verkningsfull måste fortgå under hela den tid som beslutet om hindrande av fortsatt färd gäller, dvs. att ingen bortre tidsgräns ska gälla.

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

## **7. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen, punkt 5 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 40.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att åkeribranschen ska kunna verka utifrån att konkurrensvillkoren ser lika ut för alla. Så är dock inte situationen i dag, och detta behöver åtgärdas. Jag anser att straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över för att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

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

## **8. Fortkörningsböter, punkt 6 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

### *Ställningstagande*

Sedan 2011 är det möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Vi vill dock understryka att en grundprincip i ett fungerande rättssamhälle är att lagen gäller lika för alla. De svenska reglerna är utformade så att det är bilens förare som polisen måste kunna fastställa identiteten på för att personen ska kunna lagföras. Vi vill tydligt uppmärksamma att det i dagsläget inte är möjligt att få denna information om utomnordiska förare. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen måste arbeta aktivt för att de utomnordiska kontakterna med ansvariga myndigheter i respektive land ändras så att det kan säkerställas att utländska förare verkligen betalar sina fortkörningsböter i Sverige.

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

## **9. Beställaransvar, punkt 7 – motiveringen (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att det förekommer ett utbrett fusk inom åkerinäringen och att detta är något som måste tas på stort allvar. För att komma till rätta med de problem som finns behövs olika typer av åtgärder. Riksdagen har vid flera tillfällen uppmärksammat behovet av ett skärpt beställaransvar och har även riktat ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en översyn av reglerna om beställaransvar inom yrkestrafikområdet. Jag anser därför att det är positivt att regeringen nu, även om det har tagit lång tid, har återkommit till riksdagen med förslag till ett antal ändringar i lagstiftningen för att skärpa beställaransvaret. Jag anser att detta är en viktig åtgärd för att regelefterlevnaden inom åkeribranschen ska främjas liksom konkurrens på lika villkor. Jag vill i detta sammanhang samtidigt peka på vikten av att skärpningarna av beställaransvaret följs upp över tid, detta för att se om de leder till ordning och reda på vägarna genom en ökad regelefterlevnad på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet. Därigenom kan ändamålsenligheten i de nya reglerna bedömas. Jag föreslår att riksdagen bifaller regeringens proposition. Mot denna bakgrund avstyrker jag också här behandlade motionsförslag.

## Särskilt yttrande

### **Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning, punkt 4 (M, C, L, KD)**

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD) anför:

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av ordning och reda på våra vägar, där utländska åkeriföretag i likhet med svenska åkeriföretag ska följa de regler som gäller för tunga godstransporter. Den dåvarande alliansregeringen lämnade den 11 september 2014 en proposition till riksdagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som beslutades av riksdagen den 26 november 2014 (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3). Efter riksdagens beslut finns det följaktligen sedan den 1 mars 2015 möjlighet att klampa fordon i upp till 24 timmar för att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. För att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten kan en klampning bestå till dess att det inte längre finns skäl för den. I samband med beslutet om att tillåta klampning riktade riksdagen även ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar.

Vi kan konstatera att det förslag som regeringen presenterar efter 3,5 år i regeringsställning innebär att tidsfristen för klampning får uppgå till högst 36 timmar förutom i de fall som klampning beslutas för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten då åtgärden liksom tidigare får bestå till dess att det inte finns skäl för den. Vi vill i detta sammanhang peka på att det saknas garantier för att maximalt 36 timmar som tidsfrist för klampning kommer att vara tillräckligt effektivt för att säkra att brister åtgärdas och böter och sanktionsavgifter betalas. Vi förutsätter därför att regeringen noga kommer att följa upp effekterna av de nya bestämmelserna för att klarlägga om de nya tidsfristerna för klampning är tillräckligt verkningsfulla eller om det behövs ytterligare skärpningar. Risken är annars att en klampning på maximalt 36 timmar bara får marginell betydelse för att minska problemet med regelöverträdare som obehindrat kan vänta ut tidsfristen och sedan enkelt rulla vidare.

I sammanhanget vill vi också understryka att för att kunna upprätthålla en god regelefterlevnad för de tunga godstransporterna på väg, inte minst godstransporterna genom våra hamnar, behövs tillräckliga resurser. Vi vill därför här peka på den oroande utveckling man kunnat se under senare år där

antalet trafikpoliser med kompetens att genomföra kontroller av tunga gods-transporter på väg blir allt färre. Detta beror bl.a. på stora pensionsavgångar i kombination med en marginell nyrekrytering.

BILAGA I

## Förteckning över behandlade förslag

## Proposition 2017/18:198

*Proposition 2017/18:198 Förlängd klampning:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av färd.

## Följdmotionen

*2017/18:4021 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klampningen för att vara verkningsfull måste fortgå under hela den tid som beslutet om hinder av fortsatt färd gäller, dvs. ingen borte tidsgräns ska gälla, och tillkännager detta för regeringen.

## Proposition 2017/18:209

*Proposition 2017/18:209 Beställansvar för ordning och reda på vägarna:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

## Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:79 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid avslutande av veckoarbetspass där slutdestinationen är fordonets stationeringsort ska en avvikelse från kör- och vilotider tillåtas inom en 30-kilometersradie då det avslutande körpasset åtföljs av lagstadgad vecko- och helgvila, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att polisen ska ha rätt att beslagta ett fordon och ställa det på en avgränsad uppställningsplats tills bristerna är åtgärdade, som i detta fall vinterdäck, och att alla uppkomna kostnader ska vara betalda innan utlämning av fordon sker, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon ska tillfalla svenska staten om inte fordonsägaren/chauffören inom rimlig tid löser ut fordonet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:645 av Lars Beckman (M):*

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

*2017/18:790 av Ingemar Nilsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen rörande beställansvar inom åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:900 av Josef Fransson m.fl. (SD):*

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

*2017/18:976 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över hur villkoren för transporter på vägar kan förbättras i enlighet med motionens intentioner samt tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1359 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kombidirektivet och se över möjligheten att ge berörda myndigheter möjligheter att utbyta information för att få ordning och reda på vägarna och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1647 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om internationella vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1992 av Hans Rothenberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att i Sverige införa tolvdagarsregeln på nationell basis avseende enstaka inrikes persontrafikuppdrag vid en sammanhängande persontrafiktransport på mer än sex dygn och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2011 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastsäkring av icke farligt gods och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2178 av Anna Wallén m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotagetrafiken och för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2409 av Jan R Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av övervakningen av tung trafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2722 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör införa ett utökat beställansvar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3326 av Sten Bergheden (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare/transportföretag mellan kontrollmyndigheterna och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):*

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om yrkestrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3663 av Camilla Waltersson Grönvall (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa med målet att alla länder ska ha samma villkor för åkerier och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda nya skärpta regler om beställaransvar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.



BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## Lagförslag framlagda i proposition 2017/18:198

## 1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Häri genom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss social-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1021.

*lagstiftning på vägtransportområdet,*

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller *rådets förordning (EEG) nr 3821/85,*

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014,*

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningssorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

6 §<sup>2</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i *rådets förordning (EEG) nr 3821/85*,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014*,

6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *förordning (EEG) nr 3821/85* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1021.

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller
  2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.
- Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.
- 

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7–9 §§ lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §<sup>1</sup>

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., eller
4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

### 8 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2015:357.

## 9 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller

3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för omhändertagande eller klampning som har beslutats före ikraftträdandet.

## Lagförslag framlagda i proposition 2017/18:209

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

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **5 kap.**

##### **2 §**

Har yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har *slutit avtal om* transporten *med trafikutövaren* till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon *kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.*

Har yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har *beställt* transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

*1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades, eller*

*2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

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

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **3 §**

Har taxitrafik enligt denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har *slutit avtal om transporten med trafikutövaren* till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon *kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.*

Har taxitrafik enligt denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har *beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon*

*1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller*

*2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.