

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU9

## Yrkestrafik och taxi

---

### Sammanfattning

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

I betänkandet finns 13 reservationer (S, SD, C, MP) och fem särskilda yttranden (SD).

#### *Behandlade förslag*

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Reglering och kontroll av åkerinäringen .....	7
Krav och behörigheter för yrkesförare .....	27
Sanktionsavgifter och böter vid regelöverträdelser .....	34
Tidsfrist för klampning.....	38
Beställaransvar .....	43
Kontrollplatser och utrustning för kontroller av fordon.....	48
Säkra rast- och uppställningsplatser .....	53
Dispens för vissa fordonstransporter .....	57
Miljöanpassade transporter och hållbart resursutnyttjande.....	61
Översyn av taxibranschen.....	66
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen .....	73
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation .....	77
Taxi i körfält för fordon i linjetrafik .....	80
Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen .....	82
Reservationer .....	89
1. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (S).....	89
2. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C) .....	90
3. Krav och behörigheter för yrkesförare, punkt 2 (SD).....	91
4. Beställaransvar, punkt 5 (SD).....	93
5. Beställaransvar, punkt 5 (MP) .....	94
6. Kontrollplatser och utrustning för kontroller av fordon, punkt 6 (SD) .....	94
7. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 7 (SD).....	95
8. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 8 (C).....	96
9. Översyn av taxibranschen, punkt 10 (S).....	97
10. Översyn av taxibranschen, punkt 10 (SD) .....	97
11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (S).....	99
12. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik, punkt 13 (SD) .....	99
13. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (S) .....	100
Särskilda yttranden .....	102
1. Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (SD).....	102
2. Sanktionsavgifter och böter vid regelöverträdelser, punkt 3 (SD).....	103
3. Tidsfrist för klampning, punkt 4 (SD) .....	103
4. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 8 (SD).....	104
5. Miljöanpassade transporter och hållbart resursutnyttjande, punkt 9 (SD) .....	104
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	106
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 .....	106

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Reglering och kontroll av åkerinäringen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 4, 53, 56 i denna del, 58, 61, 65 och 72,

2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 8,

2023/24:782 av Johanna Haraldsson (S),

2023/24:1251 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 47–49 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 35 och 37, båda i denna del.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (C)*

## 2. **Krav och behörigheter för yrkesförare**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13, 82 och 85 samt

2023/24:2089 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

*Reservation 3 (SD)*

## 3. **Sanktionsavgifter och böter vid regelöverträdelser**

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2 och 62.

## 4. **Tidsfrist för klampning**

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 60.

## 5. **Beställaransvar**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:415 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 11 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 12.

*Reservation 4 (SD)*

*Reservation 5 (MP)*

## 6. **Kontrollplatser och utrustning för kontroller av fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56 i denna del och 59 samt

2023/24:1940 av Fredrik Olovsson m.fl. (S).

*Reservation 6 (SD)*

**7. Säkra rast- och uppställningsplatser**

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27.

*Reservation 7 (SD)*

**8. Dispens för vissa fordonstransporter**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46.

*Reservation 8 (C)*

**9. Miljöanpassade transporter och hållbart resursutnyttjande**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 73 och

2023/24:1024 av Kalle Olsson (S).

**10. Översyn av taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkandena 1 och 5,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,

2023/24:1177 av Linnéa Wickman och Jim Svensk Larm (båda S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 38.

*Reservation 9 (S)*

*Reservation 10 (SD)*

**11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:5 av Robert Stenkvis (SD),

2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkandena 2 och 3 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 i denna del.

*Reservation 11 (S)*

**12. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation**

Riksdagen avslår motion

2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkande 4.

**13. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik**

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7.

*Reservation 12 (SD)*

**14. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen**

Riksdagen avslår motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 35 i denna del och 36.

*Reservation 13 (S)*

Stockholm den 7 mars 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Inga-Lill Sjöblom (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 45 motionsyrkanden från allmänna motions tiden 2023/24 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 13 februari 2024 lämnade representanter för Svenska Taxiförbundet information om bl.a. frågor som behandlas i detta betänkande. Vid sammanträdet den 27 februari 2024 lämnade representanter för Transportstyrelsen information om bl.a. hantering av registeruppgifter och kontroller av taxiförarlegitimationer.

# Utskottets överväganden

## Reglering och kontroll av åkerinäringen

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (S) och 2 (C) samt särskilt yttrande 1 (SD).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 35 i denna del att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta. Motionärerna påminner om den tidigare socialdemokratiska regeringens insatser och anser att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 37 i denna del behovet av att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom godstransporter och bussbranschen. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 4 att det bör införas ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter. Enligt motionärerna har svensk polis och dess kontrolltjänstemän ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på handlingar såsom körkortsbeförhållanden, yrkeskompetensbevis och förarkort, och därmed är risken att bli ertappad med falska handlingar liten.

Motionärerna pekar vidare i yrkande 53 på behovet av att utöka befogenheterna för bilinspektörer. För att effektivisera kontrollerna på väg bör verksamheten enligt motionärerna skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken och där personalen ska ha alla nödvändiga befogenheter i sin tjänsteutövning.

Motionärerna påtalar i yrkande 56 i denna del behovet av att utföra fler kontroller av farligt gods, lastsäkring, yrkestrafiktillstånd och färdskrivare.

Enligt motionärerna upptäcker man genom effektiva kontroller på väg aktörer som saknar gällande trafikillstånd, men även transporter av varor som ingår i de kriminellas ekonomiska flöde.

Motionärerna anser i yrkande 58 att tillämpningen av kör- och vilotider bör utredas. Enligt motionärerna klarar sig nästan alltid de som fuskar och kör med fler förarkort eller manipulerar utrustningen vid en kontroll som utförs av Transportstyrelsens enhet för företagskontroller, och det är därför av yttersta vikt att kontroller i företagets lokaler återförs till de enheter som utför kontroller på väg.

Motionärerna anser i yrkande 61 att Transportstyrelsens verksamhet gällande företagskontroller behöver flyttas över till den särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik. Enligt motionärerna är företagskontrollerna inte effektiva eftersom de inte bygger på ett allsidigt riskvärderingssystem och det inte heller görs företagsbesök.

Motionärerna framför i yrkande 65 att regelverket för lätta lastbilar bör ses över. För att öka säkerheten på våra vägar bör regelverket anpassas till mobilitetspaketet som nyligen antagits av EU.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 72 behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller. Motionärerna pekar på att miljön förbättras och den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens med bättre kontroller.

Tobias Andersson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:425 yrkande 8 behovet av förändrade regler och krafttag mot fusk vid cabotage-transporter. Motionärerna anser att polisen måste utveckla och stärka kontrollerna på väg för att stoppa den olagliga trafiken i Sverige.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 47 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotage-transporter. För att minska fusk anser motionärerna att det t.ex. bör införas krav enligt cabotage-regelverket på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet.

Motionärerna framför i yrkande 48 att teknikutvecklingen på trafikområdet till större delen måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anser att det behövs en mer grundläggande analys av hur flöden och transporter utförs, för att därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontrollen. Motionärerna pekar även på att automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror, är ett annat sätt att öka effektiviteten i tillsynen.

Motionärerna betonar vidare i yrkande 49 behovet av att i större utsträckning samordna olika myndigheters arbete med kontroll av yrkes-transporter för att komma till rätta med oseriösa aktörer. För att stärka tillsynen anser motionärerna att det behövs fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan de olika myndigheterna för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bemanningen skulle enligt



motionärerna även kunna förstärkas genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde

Johanna Haraldsson (S) anser i motion 2023/24:782 att styrningen bör förtydligas och att resurserna för kontrollverksamheten inom yrkestrafikområdet bör beslutas av regeringen i enlighet med de förslag som lämnas i SOU 2021:31 Kontroller på väg. Enligt motionären är förslagen på en ny och tydligare styrning ett viktigt steg mot att förbättra kontrollen och skapa ordning och reda på våra vägar.

Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) anser i motion 2023/24:1251 att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka. Motionärerna pekar på att antalet trafikpoliser har minskat de senaste åren och att det behövs fler kontrollanter för att kunna öka antalet kontroller på våra vägar.

## **Gällande rätt**

### *Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik*

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

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

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

### *Regler om cabotagetransporter och kombinerade transporter*

En cabotagetransport är en yrkesmässig, tillfällig inrikestransport i en annan medlemsstat än den där transportföretaget är etablerat. Enligt godsförordningen (1072/2009) ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som har ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i ett tredjeland och har ett förartillstånd, ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska så snart godset levererats ha rätt att med samma fordon eller fordonståg utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum. För att motverka systematiskt cabotage infördes ett nytt krav på en karenstid på fyra dagar genom mobilitetspaketet som började gälla i februari 2022. Det innebär att cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat inte får utföras inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten vid tidigare besök i den medlemsstaten har utförts. Inom tidsgränsen sju dagar får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium. Reglerna innebär att cabotagetransporter ska vara av tillfällig karaktär.

Genom den ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare som infördes i april 2021 är det en polisman eller bilinspektör som ska besluta om förskott för sanktionsavgiften om det är ett utländskt transportföretag som brutit mot reglerna. De nya sanktionsavgifterna innefattar bl.a. en sanktionsavgift om 20 000 kronor om

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

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

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

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

## Bakgrund

### *Kort om lastbilstransporter i Sverige 2022*

Av statistik som Trafikanalys har tagit fram för 2022 framgår att för svenskregistrerade lastbilar stod inrikes trafik för 99 procent av transporterna och godsvikten samt för 96 procent av kilometrarna och transportarbetet. När det gäller den utrikes trafiken till Sverige minskade punktskattningen av godsvikten med 32 procent under 2022 jämfört med året innan. Under 2022 var en genomsnittstransport på svenska vägar som genomfördes av en svenskregistrerad tung lastbil lastad med 11 ton gods och hade en körsträcka på 8 mil. Det kan jämföras med en transport med en utlandsregistrerad lastbil på svensk väg, som i genomsnitt var lastad med ca 14 ton gods och körde 26 mil. Statistiken visar vidare att ungefär en sjundedel av godsvikten vid inrikes lastbilstrafik har en körsträcka som är kortare än en mil och att drygt hälften av godsvikten körs under 5 mil.

### *Trafikutskottets uppföljning*

Våren 2011 beslutade trafikutskottet att inleda en uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, och en rapport publicerades med anledning av detta våren 2012 (2011/12:RFR8). Bakgrunden till uppföljningen var bl.a. att tidigare undersökningar hade visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Något som också framkom i uppföljningen var att polisen och andra myndigheter som genomför kontroller och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg i andra europeiska länder har lagliga hjälpmedel att hindra fortsatt färd. Mot denna bakgrund konstaterades att det utifrån hur situationen ser ut vid vägkontroller i Sverige finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd när regler har överträtts och böter eller förskott på sanktionsavgiften inte kan betalas på plats.

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

### *Genomförande av mobilitetspaketet*

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

Genomförandet av mobilitetspaketet innebar en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik.

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

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

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

### *Krav på etablering för företag som bedriver yrkesmässig trafik*

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

ytterligare krav på etablering utöver de som redan följer av trafiktillstånds-förordningen.

### *Den nationella godstransportstrategin*

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin togs fram med syftet att tydliggöra den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. I strategin anges att inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I strategin framhålls att de företag som verkar inom transportsektorn, och hur de bedriver sin verksamhet, är helt avgörande för att åstadkomma både konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. Vidare betonas betydelsen av att de företag som tar ansvar och satsar på åtgärder för att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten och erbjuda bra arbetsvillkor inte konkurreras ut av företag som inte följer reglerna. Sund konkurrens, ordning och reda och sjysta villkor framhålls som viktigt inom alla trafikslag, men arbetet med dessa frågor behöver stärkas, särskilt när det gäller godstransporter på väg. I strategin konstateras att kontrollerna på vägtransportområdet kan förbättras och effektiviseras, men även att beställarna måste ta sitt ansvar och köpa transporter av företag som följer gällande regelverk. I strategin görs även bedömningen att åtgärder för sund konkurrens och sjysta villkor för vägtransporter också stärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Trafikanalys fick i augusti 2018 i uppdrag att utvärdera den nationella godstransportstrategins genomförande under perioden 2018–2022. I den utvärdering som Trafikanalys presenterade i december 2022 konstateras bl.a. att även om man inte kan se tydliga kvantifierbara effekter av strategin har förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter förbättrats.

### *Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg*

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

Kontroller på väg (SOU 2021:31) med förslag om bl.a. framtidens kontroller av yrkestrafik, sanktionsväxling och trafiksäkerhetskontrollanter.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I det s.k. kontrolldirektivet regleras hur stor andel av kontroller 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



(EU) nr 165/2014. Direktivet innebär att Sverige för 2023 skulle kontrollera kör- och vilotider för ca 488 000 arbetsdagar, varav hälften vid vägkontroller och hälften vid företagskontroller. Utöver antalet kontrollerade arbetsdagar följer Polismyndigheten även upp antalet förare som kontrolleras när det gäller kör- och vilotider.

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

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

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

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

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

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

I regleringsbrevet för 2022 angavs för arbetet på vägtrafikområdet att Polismyndigheten ska redovisa vilka åtgärder som har vidtagits för fortsatt utveckling och förbättring av arbetet för ökad regelefterlevnad i trafiken och för att förebygga och bekämpa annan brottslighet på väg. Myndigheten ska särskilt redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit för att stärka samverkan med andra aktörer i trafiksäkerhetsarbetet samt hur myndighetens arbete har bidragit till att skapa förutsättningar för en konkurrensneutral yrkestrafik med rättvisa villkor för förare och företag.

Enligt uppgifter från Polismyndigheten uppgick antalet flygande inspektioner av nyttofordon under 2023 till 14 454, vilket ligger över nivån för åtagandet som beräknas utifrån antalet registrerade fordon i Sverige. Polisen ska även lägga visst fokus på kontroll av lätta lastbilar, vilket både innefattar teknisk kontroll som vägning och kontroll av föreskrivna tillstånd. Enligt Polismyndigheten utfördes knappt 10 procent av samtliga flygande inspektioner under 2023 på lastbilar under 3 500 kg. Enligt polisen genomförs vägningar av lätta lastbilar vid de flygande inspektionerna eftersom det inte är ovanligt att de körs med överlast.

Sedan 2021 har Polismyndigheten tillsammans med Transportstyrelsen fortsatt arbetet med att se över antalet kontrollerade arbetsdagar i fråga om kör- och vilotider. Enligt Polismyndigheten är antalet kontroller väsentligt i det förebyggande arbetet eftersom det är ett mått på såväl aktivitet som synlighet ute i vägtrafiken. När det gäller polisens kontroller av kör- och vilotider uppgick dessa under 2023 till 20 000 medan antalet arbetsdagar som kontrollerades uppgick till 543 520. Detta ligger därmed långt över de 244 000 kontrollerade arbetsdagar som åtagandet innebär enligt gällande EU-regler. Enligt polisen är kör- och vilotidskontrollerna särskilt inriktade mot daglig körtid, raster och dygnsvila i nära anslutning till kontrollen och särskilt fokus läggs på att identifiera grova överträdelser och medvetet fusk. Under 2023 redovisade Polismyndigheten totalt 1 325 ärenden till Transportstyrelsen som avsåg sanktionsavgifter och överlastavgifter. Av dessa handlade 192 ärenden om sanktionsavgifter med anledning av överträdelser mot cabotagereguleringen.

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

### *Företagskontroller utifrån riskvärderingssystem*

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

vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

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

När det gäller tillsyn av yrkestrafiktillstånden finns regler om att det ska kontrolleras att företag som beviljats sådant tillstånd fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik (nedan trafiktillstånds-förordningen). 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. överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare, överlast, fordonens tekniska art och vägtrafiklagstiftning m.m.

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

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

### *Register och utbyte av information mellan länder*

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

I en rapport från EU-kommissionen den 18 februari 2019 (COM(2019) 84) redovisas bl.a. att flera medlemsstater har påpekat att deltagandet i det europeiska registret för vägtransportföretag har lett till ett förbättrat samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samtidigt som det har bidragit till att förbättra effektiviteten i ländernas nationella elektroniska register. I rapporten pekar EU-kommissionen på att informationsutbytenas volym har ökat betydligt jämfört med den föregående rapporteringsperioden och att medlemsstaterna generellt använder plattformen i större utsträckning.

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

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

När det gäller informationsutbyte av körkortsuppgifter är det i enlighet med körkortsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort) möjligt att använda den gemensamma

nätverksbaserade databasen Resper för kontrolländamål. Den dåvarande regeringen beslutade den 15 oktober 2021 om en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

### *Möjlighet till övervakning av lastbilars position*

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

I den första delen av mobilitetspaketet föreslogs att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter m.m. ändras när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. Ändringen innebär att ett fordonets position ska registreras automatiskt i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar en gräns och manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare. Ändringen innebär att det tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivare efter att ha passerat en gräns, vid den första lämpliga platsen att stanna på. Detta ska göra det möjligt att mer exakt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Ändringen syftar till att göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen och göra den mer kostnads effektiv så att potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut. Den dåvarande regeringen beslutade den 16 december 2021 om en ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som innebär att ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor om föraren inte manuellt registrerat en gränspassage i färdskrivaren. Sanktionsavgiften började gälla den 2 februari 2022.

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

När mobilitetspaketet beslutades sommaren 2020 bestämdes det att en ny version av den smarta färdskrivaren ska tas fram, kallad smart färdskrivare version 2. Den nya versionen kommer att ha ytterligare funktioner jämfört med

den tidigare smarta färdskrivaren; bl.a. ska positionering sparas automatiskt varje gång fordonet passerar en gräns till en medlemsstat, och lastning och lossning ska registreras i färdskrivaren. Den nya versionen kommer att bli ett krav vid internationella transporter, och de tidigare versionerna kommer att fasas ut stegvis enligt följande:

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

När det gäller framtagandet av smarta färdskrivare version 2 har det dock förekommit flera problem, bl.a. har autentiseringsfunktionen OSNMA inte utvecklats i tid. Detta har inneburit att det varit brist på smarta färdskrivare version 2 på marknaden, vilket bl.a. har lett till att fordon som enligt EU:s färdskrivarförordning ska vara utrustade med sådana färdskrivare inte har kunnat levereras. Frågan om hur bristen på smarta färdskrivare version 2 ska hanteras har även diskuterats på EU-nivå och i syfte att försöka nå en harmoniserad lösning kommunicerade Europeiska kommissionen i oktober 2023 en rekommendation om hur medlemsstaterna bör agera i frågan. Rekommendationen innebär bl.a. att fordon som registrerats under perioden den 21 augusti 2023–31 december 2023 och som utrustats med en smart färdskrivare version 1 ska kunna eftermonteras med en smart färdskrivare version 2 senast den 18 augusti 2025. Kommissionens rekommendation är inte rättsligt bindande, vilket innebär att länder inom EES kan ha hanterat den uppkomna situationen på olika sätt. Den som bedriver internationell trafik bör därför informera sig om vad som gäller i de länder där transporter utförs. Regeringen har mot denna bakgrund beslutat om en ändring av förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare som gäller fr.o.m. den 1 januari 2024. Ändringen innebär att de svenska ansvarsreglerna anpassas till den rekommendation som Europeiska kommissionen lämnat och att böter inte ska dömas ut och sanktionsavgift inte ska påföras för sådana överträdelse som begås under perioden den 21 augusti 2023–18 augusti 2025, om fordonet registrerats för första gången senast den 31 december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare version 1.

I skrivelse 2023/24:59 som lämnades till riksdagen den 21 december 2023 bedömer regeringen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer att behöva ses över. Det finns enligt regeringen anledning att fortsätta

analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, bör utformas konkurrensneutralt så att utländska fordon betalar lika mycket som svenska baserat på faktisk körd sträcka. Enligt regeringen kan ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på sikt bidra till en bättre kontroll och därmed bättre efterlevnad av beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder. Genom att intensivifiera kontroll av cabotagetransporter som utgörs av tung trafik på svenska vägar bör man enligt regeringen kunna komma åt miljömässigt sämre fordon som inte lever upp till kraven och som därför inte bör trafikera svenska vägar.

### *Trafiksäkerhetskameror för trafikövervakning*

Antalet trafiksäkerhetskameror på de statliga vägarna uppgick i januari 2024 till ca 2 400. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetskamerorna som innehåller både kamera och radar är direktkopplade till polisen och fungerar dygnet runt under hela året. Enligt Trafikverket räddar trafiksäkerhetskamerorna varje år ungefär 20 liv och fler än 70 personer från att bli allvarligt skadade i trafiken.

## **Pågående arbete**

### *Uppföljning av mobilitetspaketets genomförande*

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

### *Samordning mellan myndigheter*

Transportstyrelsen och Polismyndigheten har under 2021 ingått en strategisk överenskommelse om hur de övergripande och strategiskt ska arbeta med tillsynen och kontrollerna av yrkestrafiken på väg. De båda myndigheterna har därefter under 2023 hållit fortlöpande möten där de bl.a. har uppdaterat och kompletterat den strategiska överenskommelsen. Detta arbete pågår med målet

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

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

I överenskommelsen anges att den bör användas som underlag vid planering av tillsyn och kontroll inom de delar av yrkestrafikområdet som finns med i överenskommelsen. Utöver överenskommelsen och som en del i arbetet med att bl.a. stärka samordningen mellan myndigheterna har Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten även tagit fram övergripande tillsynsstrategier för kontroll av kör- och vilotider, cabotagetransporter, vägarbetstid och utstationering. I gemenskapslagstiftningen finns krav om att medlemsstaterna ska ha tillsynsstrategier för dessa områden. I samband med framtagandet av tillsynsstrategier har i vissa fall Tullverket, Arbetsmiljöverket och arbetsmarknadens parter fått möjlighet att yttra sig.

Utöver den fortlöpande samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten har man under 2023 även samordnat kontroller där även Tullverket och Kustbevakningen har medverkat.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen behandlade våren 2022 propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166) med förslag till lagändringar på yrkes-



trafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Utskottet välkomnade de nya regler som föreslogs med hänvisning till att de syftar till att stärka kontrollen av transportföretagen och göra det svårare att utnyttja utländska yrkesförare. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag och lagändringarna trädde i kraft den 15 juni 2022 (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303).

Riksdagen riktade våren 2022 även ett tillkännagivande till regeringen om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete med kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20, rskr. 2021/22:451). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta på ett mer effektivt och träffsäkert sätt för att bättre kunna motverka brottsligheten inom transportsektorn. I budgetpropositionen för 2024 redovisade regeringen att tillkännagivandet inte är slutbehandlat (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22).

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden som rör reglering och kontroll av åkerinäringen, senast våren 2023 (bet. 2022/23:TU6). Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå. Utskottet hänvisade även till de översyner och skärpningar av regelverk som genomförts och de övriga åtgärder som vidtagits och pågår. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

Utskottet anser att det är positivt att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå och välkomnar de skärpningar som har beslutats och genomförts inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna i enlighet med gällande EU-regler. Utskottet påminner i detta sammanhang även om att det regleras på EU-nivå genom det s.k. kontrolldirektivet hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller.

Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroller fortsätter att utvecklas och välkomnar därför den översyn som presenterades våren 2021 i betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och att utredaren lämnade flera förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska

åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utskottet ser positivt på att flera av förslagen med vissa justeringar och kompletteringar kan komma att genomföras för att öka och effektivisera kontrollerna på landets vägar. Samtidigt kan andra åtgärder också behöva vidtas för att få bort den olagliga yrkestrafiken från landets vägar.

Utskottet välkomnar också att regeringen med anledning av den nämnda översynen redan nu har börjat genomföra ändringar i regelverken för bl.a. sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet. Utskottet noterar att utredningen även lämnade förslag som rör organisationen av kontrollerna på väg och att det lämnades förslag om att bestämmelser om en särskild trafikpolisverksamhet ska föras in i polislagen och i Polismyndighetens instruktion samt att Polismyndighetens ansvar och roll som kontrollmyndighet för yrkestrafiken ska förtydligas. Utskottet noterar att flera av utredningens förslag fortfarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning liksom en väl fungerande organisation inom samtliga berörda myndigheter för att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas effektivt för att få bukt med den olagliga yrkestrafiken. Utskottet kommer att fortsätta följa denna fråga mycket noga.

När det gäller kontroller på väg och de flygande inspektioner som poliser och bilinspektörer utför ser utskottet mycket positivt på att dessa synes bli utförda på en nivå som väl uppfyller gällande EU-regler. Dessa kontroller på väg medverkar både till att öka trafiksäkerheten och att negativa miljöpåverkande effekter kan minskas. När det gäller regler om lätta lastbilar ser utskottet med tillförsikt på att regeringen och de myndigheter som regeringen bestämmer kommer att hantera detta på ett sätt som innebär hög trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor. Utskottet ser även positivt på att det i polisens åtagande ingår att lägga visst fokus på kontroll av lätta lastbilar, vilket innefattar såväl teknisk kontroll som vägning och kontroll av föreskrivna tillstånd.

Transportstyrelsen och Polismyndigheten har en överenskommelse som innebär att myndigheterna ska arbeta gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden, exempelvis inom områdena it-samverkan, digitalt informationsutbyte, utbildning/information, fortlöpande samverkan för att effektivisera rapportering vid sanktionsärenden, utrustning på kontrollplatser, tillståndsmätningar, samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG samt körkortsingripanden. Denna samverkan mellan myndigheterna medverkar även till att det riskvärderingssystem som utvecklats för att välja ut de företag som ska kontrolleras mer noggrant ska kunna fortsätta hålla hög kvalitet.

När det gäller samordning av myndigheternas arbete välkomnar utskottet också att man har samordnat kontroller under 2023 där även Tullverket och Kustbevakningen medverkat. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att riksdagen så sent som i juni 2022 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att i större utsträckning samordna olika

myndigheters arbete med kontroll av yrkestrafiken. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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

När det gäller möjligheten till övervakning av lastbilars position ser utskottet positivt på att det bl.a. inbegrips ett införande av nya färdskrivare inom ramen för genomförandet av mobilitetspaketet.

Mot bakgrund av de nyligen genomförda översynerna, de skärpningar av regler som genomförts och de övriga åtgärder som vidtagits och pågår finner utskottet ingen anledning att för närvarande ta några ytterligare initiativ med anledning av de behandlade motionsförslagen. Utskottet avser dock att även fortsättningsvis noga följa de frågor som rör kontroller och tillsyn av yrkestrafiken. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 4, 53, 56 i denna del, 58, 61, 65 och 72, 2023/24:425 (SD) yrkande 8, 2023/24:782 (S), 2023/24:1251 (C), 2023/24:2465 (C) yrkandena 47–49 och 2023/24:2625 (S) yrkandena 35 och 37, båda i denna del.

## Krav och behörigheter för yrkesförare

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 3 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 13 behovet av att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare. Motionärerna pekar på att många dugliga yrkesförare har blivit fråntagna sina möjligheter till försörjning och att det är rimligt att dessa förare

tillåts fortsätta sin yrkesutövning fram till pensionering såvida de underställs årliga kontroller för att säkerställa att förmågan är i behåll.

Motionärerna anför vidare i yrkande 82 att möjligheten att föra in fler behörigheter på samma körkort bör ses över. Motionärerna pekar på att det är en ansevärd mängd kort som yrkesförare ska medföra under färd och att det därför är rimligt att se över möjligheterna att minska detta antal.

Motionärerna vill i yrkande 85 förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för yrkeskompetensbevis (YKB). Motionärerna anser att övergången skulle underlättas om det vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg som är giltigt i fem år där den nya giltighetsperioden startar vid utgångsdatumet på föregående intyg.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2023/24:2089 att möjligheten att införa krav på legitimation vid persontransport med buss bör utredas. Enligt motionärerna är syftet med att införa ett krav om att en legitimation ska utfärdas och hållas tillgänglig för passagerarna att öka tryggheten för såväl passagerare som chaufför.

## Bakgrund

### *Körkortets utformning och innehåll*

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

Riksdagen beslutade i december 2011 om ett antal lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av körkortsdirektivets bilaga I artiklarna 1–7. Av punkt 4 framgår att medlemsstaterna efter samråd med kommissionen får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i bilagan. Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte

innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändig för utfärdandet av körkortet. Till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning.

### *Fler behörigheter på samma körkort*

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

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

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

### *Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare*

I körkortslagen (1998:488) finns generella bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon. För att få köra en lastbil eller en buss i yrkesmässig trafik krävs utöver behörighet kategori C1, C, D1 eller D även yrkeskompetens. Förare av fordon som kräver körkortsbehörigheter för lastbil eller buss ska ha yrkeskompetens enligt harmoniserade regler i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för transport av gods- eller passagerare, det s.k. yrkesförardirektivet. I yrkesförardirektivet finns krav på grundläggande utbildning och återkommande fortbildning. Beviset på en genomförd utbildning kallas yrkeskompetensbevis (YKB). Yrkesförardirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens som innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon samt bestämmelser om utbildning för att få sådan kompetens. Avsikten med kraven på grundläggande utbildning och fortbildning är att förbättra trafiksäkerheten, öka förarnas säkerhet och minska miljöbelastningen från den tunga yrkestrafiken. Lagen ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver de körkortsbehörigheter som nämnts ovan. Lagen ska också tillämpas på andra medborgare som utför sådana transporter i Sverige, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är

etablerat inom EES. För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter krävs att föraren uppfyller vissa ålderskrav samt har ett YKB.

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

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

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

### *Övergången mellan gammalt och nytt yrkeskompetensbevis*

I lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens finns bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon (yrkesförarkompetens) samt bestämmelser om utbildning för sådan kompetens. Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (2012:210).

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

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

### *Yrkesförare och medicinska krav*

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

Sverige ska förhålla sig till de gemensamma minimikrav för förarens medicinska lämplighet som finns i bilaga III till EU:s körkortsdirektiv om minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. De medicinska kraven för körkort vid t.ex. epilepsi är högre för yrkesförare än för andra förare. Det beror på att medicinföreskrifterna utgår från vilken körkortsbehörighet det handlar om (typ AM, B, C etc.). EU-kommissionen har i ett överträdelseärende mot Sverige klargjort att de medicinska minimiförutsättningarna för körkort ska vara uppfyllda. För tunga behörigheter krävs vid diagnosen epilepsi enligt direktivet tio års anfallsfrihet utan medicinering. För förare med god prognos kan denna tid förkortas. Det krävs dock att personen har varit utan medicinering under den anfallsfria tiden. Bedömningen görs i de enskilda fallen av Transportstyrelsen. Det finns möjlighet till dispens, och det har det även funnits tidigare. Det finns även en möjlighet att överklaga ett beslut i ett ärende, och ett sådant överklagande går då till förvaltningsrätten.

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

### *Dispensmöjligheter*

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

Körkortsinnehavare som har fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller taxiförarlegitimation eller har fått sitt körkort eller traktorkort eller sin

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

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

### *Krav på synlig legitimation vid persontransport*

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

Det kan i detta sammanhang noteras att det finns krav på taxiförarlegitimation för taxiförare och att denna ska finnas med och vara väl synlig vid taxiresor. På taxiförarlegitimationen finns en förarkod som är kopplad till taxametern och anges på kvittot vid betalning för resa. Enligt Transportstyrelsen har de krav som fanns tidigare på att ange förarens namn och personnummer på taxiförarlegitimationen tagits bort och i dag finns i stället endast foto och en angiven förarkod på den taxiförarlegitimation som ska



finnas med och visas i taxin. Enligt uppgift från Transportstyrelsen genomfördes denna ändring bl.a. för att minska såväl de kvinnliga som manliga taxichaufförernas utsatthet i arbetet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag som rör krav och behörigheter för yrkesförare, senast våren 2023 (bet. 2022/23:TU6). Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bestämmelserna om yrkesförarkompetens för förare av person- eller godstransporter har sin grund i yrkesförardirektivet, vilket har genomförts genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och tillhörande förordning. När det gäller tidsgränser för att genomgå utbildning konstaterar utskottet att en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis (YKB) enligt lagen om yrkesförarkompetens ska genomgå utbildning vart femte år och att Transportstyrelsen, när den får in uppgifter om att en förare har genomgått utbildning, ska utfärda ett nytt YKB. När det gäller motionsförslaget om att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav för yrkesförare vill utskottet peka på att det av trafiksäkerhetsskäl finns en restriktivitet när det gäller att bevilja undantag från de medicinska kraven. En förutsättning är att den ansvariga myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Det är dock viktigt att i takt med att nya mediciner utvecklas och nya metoder tas fram som möjliggör testning av en sjukdoms verkliga påverkan på förmågan att framföra ett fordon, bör också regelverket och restriktionerna ändras. Utskottet avser att följa denna fråga noga. När det gäller motionsförslaget om fler behörigheter på samma kort vill utskottet peka på att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet och att det tredjekörkortsdirektivet antogs 2006 efter flera års förhandlingar. Utskottet påminner om att de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. De möjligheter som finns att samordna behörigheterna till ett kort bör dock tillvaratas. Enligt utskottets bedömning finns det för närvarande inte anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen avseende ovannämnda frågor.

När det gäller förslaget om krav på tillgänglig legitimation för bussförare påminner utskottet om att det redan finns krav på YKB för bussförare som ska

kunna visas upp vid kontroll. Utskottet anser att det nuvarande kravet på att bussförare ska ha YKB är tillräckligt och väl avvägt och att det därmed inte finns anledning att ta något initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 13, 82 och 85 samt 2023/24:2089 (SD).

## Sanktionsavgifter och böter vid regelöverträdelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om behovet av straffskärpningar och en översyn av böter och sanktioner vid regelöverträdelser. Utskottet hänvisar bl.a. till att möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter har analyserats i en utredning och att det därefter har gjorts flera sanktionsväxlingar. Utskottet pekar även på att reglerna för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige har preciserats de senaste åren och att sanktionsavgifterna vid överträdelser av cabotageregler har höjts.

Jämför särskilt yttrande 2 (SD).

### Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 2 en straffskärpning när det gäller cabotage vid yrkesmässig trafik. Motionärerna pekar på att en stor mängd lastbilar aldrig lämnar Sverige och därmed kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik, vilket snedvrider konkurrensen mot svenska åkerier.

Motionärerna påtalar vidare i yrkande 62 behovet av straffskärpningar samt en översyn av böter och sanktioner. Motionärerna anser att det måste bli en tydligare markering i systemet för sanktioner så att medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag.

### Gällande rätt

#### *Sanktionsavgifter vid överträdelser av cabotageregler*

Den dåvarande regeringen beslutade hösten 2021 om preciserade regler för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige. Förordningsändringarna innebar att det preciserades vad som menas med en cabotage-transport enligt EU:s godsförordning. Samtidigt höjdes sanktionsavgifterna vid överträdelser av cabotageregler från 40 000 kronor till 60 000 kronor i syfte att öka regelbundenheten. Höjningen innebär att Sverige tillhör den grupp av europeiska länder som har de högsta straffavgifterna vid otillåtna cabotagetransporter inom EU.

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

### *Sanktionsavgifter för överträdelser av kör- och vilotider*

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

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

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

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

### *Sanktionsavgift för den som inte kan uppvisa nödvändiga dokument*

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

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

- bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd enligt godsförordningen
- förartillstånd enligt godsförordningen
- bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd enligt bussförordningen

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

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

### *Sanktionsavgift om ändringar i yrkestrafiktillstånd inte anmäls till Transportstyrelsen*

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

## **Bakgrund**

### *Sanktionsavgifter i stället för böter*

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

### *Utredningen om kontroller på väg*

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontroller av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna

förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. I direktiven till utredningen angavs att den skulle analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på yrkestrafikområdet från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter utöver de som redan är genomförda. Det övergripande syftet var att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg. I utredningen som redovisades i april 2021 pekade utredaren på den omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelse av bestämmelser inom yrkestrafikområdet som genomförts och att flera av de bestämmelser som utredningen granskat var för sig skulle kunna vara lämpliga för sanktionsväxling (SOU 2021:31). Utredaren bedömde att om det råder oklarheter kring hur reglerna om sanktionsavgift skulle förhålla sig till det befintliga regelverket bör man avstå från sanktionsväxling. Utredaren ansåg vidare att merparten av de bestämmelser som kartlagts i utredningen inte uppfyller de kriterier som ska vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med en sanktionsväxling. Enligt utredningens kriterier ska det bl.a. vara fråga om överträdelse där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden och där sanktionen träffar rätt aktör, t.ex. en arbetsgivare eller ett transportföretag.

### **Pågående arbete**

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om påföljder vid regelöverträdelse, senast våren 2023 (bet. 2022/23:TU6). Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. den utredning som nyligen genomförts och de åtgärder som har vidtagits. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att de gemensamma regler som har tagits fram för att yrkestrafiken ska kunna konkurrera på lika villkor följs av såväl svenska som utländska företag. Utskottet ser därför positivt på den utredning som presenterades våren 2021 om kontroller på väg och att den bl.a. hade ett uttalat fokus på att analysera möjligheterna till sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet. Utskottet ser även positivt på att reglerna för utländska åkerier som utför inrikes godstransporter i Sverige har preciserats de senaste åren och att sanktionsavgifterna vid överträdelse av cabotageregler har höjts. Utskottet vill även peka på att det har gjorts sanktionsväxlingar som bl.a. innebär att en sanktionsavgift kan påföras för den som inte kan uppvisa nödvändiga dokument vid kontroller liksom att en sanktionsavgift kan påföras om ändringar i yrkestrafiktillstånd inte anmäls till Transportstyrelsen. Utskottet ser positivt på de åtgärder som har vidtagits och följer samtidigt utvecklingen noga och är berett att se över både böter och sanktionsavgifter om behov skulle uppstå. Utskottet finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrks motion 2023/24:414 (SD) yrkandena 2 och 62.

## Tidsfrist för klampning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om förlängd tid för klampning. Utskottet hänvisar till att regeringen har aviserat att en proposition om klampning kommer att lämnas till riksdagen senare under året och att utskottet inte finner anledning att föregripa denna.

Jämför särskilt yttrande 3 (SD).

## Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 60 utöka tiden för klampning. Enligt motionärerna behövs utökad tid från dagens 36 timmar till dess att orsaken till klampningen är åtgärdad eftersom det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna.

## Gällande rätt

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

Lagen möjliggör åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift och överlastavgift, för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen samt för att hindra trafik med fordon där föraren eller själva fordonet

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

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

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

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

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

## **Bakgrund**

På vägtrafikområdet finns det ett antal författningar med bestämmelser om att ett fordon fortsatta färd får eller ska hindras, och det finns också bestämmelser om att det i vissa fall ska beslutas att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon fortsatta färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare. Skälen till att hindra den fortsatta färden kan hänföras till att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas, t.ex. när en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Andra skäl kan vara att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns det vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. För att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna –

finns det i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess att förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av en polis, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning, dvs. vilket regelverk som ska tillämpas i det enskilda fallet.

### **Pågående arbete**

Regeringen har den 8 januari 2024 skickat ut promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning på remiss. I promemorian lämnas föreslag om en ny klampningslag, som ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I förslaget till ny lag finns bestämmelser om förbud mot ett fordons fortsatta färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med trafikfarliga förare eller fordon. I förslaget till lag regleras också åtgärder – omhändertagande av viss egendom eller klampning av fordon – som får beslutas för att säkerställa att förbudet följs. Förbud och åtgärder ska bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl för förbudet. Besluten kan bli föremål för omprövning och överklagande.

I samma promemoria föreslås även att vissa överträdelser på yrkestrafikområdet ska medföra att en sanktionsavgift påförs tillståndshavaren. Sådan avgift ska påföras vid underlåtenhet att följa anmälningsskrav i fråga om fordon och antal anställda eller när ett utlandsregistrerat fordon används i verksamheten i strid med villkoren för detta. Dessa överträdelser ska därför inte längre vara straffbelagda. Den nya lagen och författningsändringarna i övrigt föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

Remissinstanserna ska ha inkommit med svar till Regeringskansliet senast den 8 april 2024. Av regeringens propositionsförteckning för våren 2024 framgår att en proposition på området planeras överlämnas till riksdagen i juni.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen beslutade i november 2014 med anledning av propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd om att införa en ny lag som reglerar vilka åtgärder som får vidtas vid ett beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Beslutet innebar att Polismyndigheten eller Tullverket den 1 mars 2015 fick befogenhet att under vissa förutsättningar besluta om att klampa ett fordon eller fordonståg för att hindra fortsatt färd. Riksdagens beslut innebar att en åtgärd i normalfallet ska få bestå i högst 24 timmar, men om fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den. Åtgärder som får bestå längre än 24 timmar ska kunna omprövas och överklagas till allmän domstol.



Trafikutskottet välkomnade propositionen och uttalade att det var av stor vikt att den föreslagna regleringen kunde träda i kraft utan dröjsmål. Utskottet föreslog därutöver att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade därefter i maj 2015 om regeländringar med anledning av propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83, bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2015 och innebar att åtgärder som kan vidtas ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut av en polisman eller bilinspektör om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har meddelats när ett förskott för sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. Trafikutskottet välkomnade propositionen och konstaterade att den föreslagna kompletteringen av lagen skulle medverka till en ökad regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet föreslog därutöver ett nytt tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som innebär att de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade i maj 2018 om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med anledning av propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeländringen innebar att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängdes från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet skulle betalas i högre utsträckning än vad som då var fallet. Som skäl för att förlänga tidsbegränsningen av åtgärden från 24 till 36 timmar hänvisades till proportionalitetsprincipen och att ett system med obegränsad tid för klampning skulle medföra krav på att beslutet då också ska kunna överklagas. Vidare betonades att valet av samma tidsfrist om 36 timmar grundas på behovet av ett system som är enkelt och smidigt att hantera. Utskottet välkomnade förslaget till förlängd tidsfrist för klampning och uttalade att förslaget som helhet är väl avvägt. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

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

anta detta. Utskottet föreslog samtidigt ett tillkännagivande om att tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anförde. Riksdagen biföll utskottets förslag den 22 juni 2022 (rskr. 2021/22:451). I mars 2023 redovisade regeringen i skrivelse 2022/23:75 att det pågår en analys av vilka åtgärder som behöver vidtas med anledning av tillkännagivandet och att ärendet bereds vidare.

Utskottet behandlade senast motioner om förlängd tidsfrist för klampning i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att riksdagen redan har lämnat ett tillkännagivande till regeringen i frågan och att detta är föremål för beredning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att det sedan några år tillbaka finns möjlighet att hindra fortsatt färd genom klampning i upp till 36 timmar när det gäller att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftning eller hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Utskottet påminner om att riksdagen i juni 2022 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anförde. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen har aviserat att den senare under året kommer att lämna en proposition till riksdagen om en effektivare och mer rättssäker klampning. Utskottet finner inte anledning att föregripa den aviserade propositionen och avstyrker därmed motion 2023/24:414 (SD) yrkande 60.

## Beställansvar

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 4 (SD) och 5 (MP).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 1 behovet av att införa en straffskärpning i fråga om beställansvar vid yrkesmässig trafik. Enligt motionärerna är beställansvaret när det gäller cabotageregler för svagt utformat och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som begås.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:415 yrkande 11 behovet av kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter. Motionärerna anser att statsägda bolag ska följa gällande regelverk och ovillkorligen ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster än i dag.

Elin Söderberg m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2023/24:1519 att upphandling och transporter är stora utsläppsposter. För att understödja kommuners och regioners arbete föreslår motionärerna därför i yrkande 12 en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion.

### Gällande rätt

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

### Bakgrund

#### *Beställansvaret inom yrkestrafiken*

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

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

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

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

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

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

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

någon annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år i följande situationer:

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

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

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

När det gäller ansvar konstaterades även att detta bör vara straffrättsligt och träffa den som yrkesmässigt har beställt en transport och att samma straffsats som gäller enligt yrkestrafiklagen får anses vara lämplig även i nu aktuella fall. Detta innebär att den som döms till ansvar bör dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

### *Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg*

I direktiven till utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg konstaterades att beställaransvaret är straffrättsligt sanktionerat och att det i propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) påtalats att det vore önskvärt att sanktionsväxla beställaransvaret så att överträdelse av reglerna avkriminaliseras och en sanktionsavgift i stället påförs den beställare som inte följer det aktuella regelverket. Mot denna bakgrund ingick i utredningsdirektiven att bl.a. analysera vilka ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområden utöver de som redan är sanktionerade som bör vara föremål för en sanktionsväxling och lämna förslag till hur systemet och ansvarsfördelningen bör utformas.

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

### *E-tjänster för beställare*

Alla arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar för att deras förare har giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik. Även transportköpare har ett straffsanktionerat ansvar att kontrollera att transportören har ett giltigt trafikillstånd när transportuppdraget ges.

Transportstyrelsen tillhandahåller därför en avgiftsfri e-tjänst där en beställare av en transport kan kontrollera om ett företag har ett svenskt trafikillstånd. Vidare finns tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som är en avgiftsfinansierad informationsförmedlare och kontrolltjänst som ägs och drivs av Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Bussföretag. Genom denna tjänst kan företagen kontrollera att de svarar upp mot de behörighetskrav som ställs i lagstiftningen inom yrkestrafiken. Med hjälp av BKY kan nationella trafikillstånd för gods, taxi och buss kontrolleras och för gods och buss kan även gemenskapstillstånd kontrolleras för svenska företag. Systemet bygger på dagliga kontroller av trafikillstånd och körkortsbehörigheter. Kontrollerarna sker genom en webbtjänst mellan den berättigade nyttjaren (kunden) och vägtrafikregistret via BKY. För att bli berättigad nyttjare av systemet och få möjlighet att genomföra kontrollerna krävs att Transportstyrelsen har beviljat direktåtkomst till vägtrafikregistret.

## **Pågående arbete**

### *Fair Transport*

Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Ett syfte med Fair Transport är att ersätta priskonkurrens med kvalitetskonkurrens. Certifieringen genom Fair Transport har tagits fram för att kunna fungera som ett stöd för både köpare och säljare av transporter så att båda parter ska kunna försäkra sig om att arbetet i den gemensamma transportkedjan utförs säkert, klimatsmart och med goda villkor för de anställda. De certifierade företagen följs upp genom en oberoende tredjepartsgranskning så att alla överenskommelser följs, och syftet med detta är att skapa en tillförlitlig hållbar utveckling över tid. Som en del i arbetet med Fair

Transport genomför Sveriges Åkeriföretag utbildningssatsningar som riktas till transportköpare, varuägare, åkeriföretag och lastbilscentraler.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om beställansvar senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. den utredning som nyligen genomförts och de åtgärder som har vidtagits. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

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

Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inte anledning att ta några initiativ om straffskärpning eller för att stärka beställansvaret, men utskottet kommer att följa frågorna noga. Utskottet finner heller inte anledning att ta något initiativ när det gäller förslaget om en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion. Motionerna 2023/24:414 (SD)

yrkande 1, 2023/24:415 (SD) yrkande 11 och 2023/24:1519 (MP) yrkande 12 avstyrks därmed.

## Kontrollplatser och utrustning för kontroller av fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontrollplatser och utrustning för fordonskontroller. Utskottet framhåller betydelsen av väl utrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna och ser positivt på arbetet med att identifiera behov av nya kontrollplatser liksom att det tillförts resurser för att förbättra utrustningen på kontrollplatserna.

Jämför reservation 6 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 55 vikten av att säkerställa att fordon för kontroll på väg är rätt utrustade. Enligt motionärerna bör fordonen vara utrustade med nödvändig utrustning och i huvudsak vara av buss- eller skåpmodell.

Motionärerna påtalar vidare i yrkande 56 i denna del behovet av att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik. Motionärerna anser att behovet av kontrollplatser för tung trafik ska ses över vid byggnation av nya vägsträckor och att kontrollplatserna ska vara utrustade med byggnader för förhör och avrapportering, vågutrustning samt besiktningsgrop med bromsprovare.

Motionärerna framhåller slutligen i yrkande 59 behovet av portabla vågar. Enligt motionärerna är det i preventivt syfte viktigt att vägning av tunga fordon kan ske var och när som helst på vägnätet. De anser att portabla vågar främst ska användas på det mindre vägnätet.

Fredrik Olovsson m.fl. (S) anser i motion 2023/24:1940 att förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län bör studeras i infrastrukturplaneringen. Motionären konstaterar att polisens tunga grupp i Södermanland har påpekat en brist på kontrollplatser, vilket försvårar deras arbete och leder till färre kontroller.

### Gällande rätt

#### *Kontrollplatser och utrustning*

Inom yrkestrafikområdet har Sverige direktivstyrda och preciserade årliga åtaganden gentemot EU. Kraven på kontrollplatserna regleras i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och



provningsorgan. Enligt direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen ska både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående teknisk vägkontroll, s.k. flygande inspektion. Utrustningen ska möjliggöra kontroller av skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vikt- och miljökontroll.

### *Kontroller av lastsäkring*

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

## **Bakgrund**

### *Trafikkontrollplatser*

Trafikverket ansvarar för och underhåller de fasta kontrollplatser som är en grundläggande förutsättning för att Polismyndigheten ska kunna utföra sin kontrollverksamhet. Vid dessa genomförs en stor del av kontrollerna av yrkestrafiken. Kraven på kontrollplatserna regleras i EU-direktiv och i föreskrifter från Transportstyrelsen. I Transportstyrelsens ansvar ingår det att föreskriva om och förteckna samtliga kontrollplatser och myndigheten kan i vissa fall lämna dispens till Trafikverket i de fall kontrollplatserna inte uppfyller ställda krav.

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

I utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 framhölls bl.a. att det behövs ett förtydligande av ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller

kontrollplatser. Enligt utredarens förslag ska planer för investeringar i och underhåll av kontrollplatserna tas fram och ingå i Trafikverkets samlade planering, och det ska framgå att kontrollplatserna ingår i det statliga vägnätet. Enligt utredarens bedömning är väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser en viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller av yrkestrafiken.

Under 2022 invigdes en ny kontrollplats i Sävar, i Trafikverkets norra region. Detta är en fullstor kontrollplats och den har samtliga funktioner och utrustningar som polisen använder för fordonskontroller. Det handlar om utrustningar som t.ex. ett digitalt invinknings- och hastighetssystem, fast våg, inspektionsgrop med tillhörande skakplattor och bromsprovare samt en byggnad som bl.a. kan användas för polisens förhör med förare. Valet av plats gjordes i konsensus i en nationell samordningsgrupp som Trafikverket och Polisen har etablerat för utvecklingen av kontrollplatser.

### *Utrustning för att väga och kontrollera fordon*

När det gäller fordonsvågar finns det ett antal sådana i landet som Trafikverket förvaltar. Det primära syftet med vågarna är att de ska användas för polisens kontroller, men även allmänheten har tillgång till dem som är öppna, dvs. inte har bom för inpassering. Enligt Trafikverket kan de dock inte garantera att alla vågar alltid fungerar. Trafikverket förvaltar en eller flera fordonsvågar i ett femtontal län. Sedan 2010 finns det även möjligheter att kontrollera trafiken och identifiera förekomsten av för tungt lastade fordon och överlast genom automatisk fordonsvägning (weigh-in-motion, WIM). WIM-systemet finns förutom på den högst trafikerade vägsträckan på E4/E20 vid Hallunda söder om Stockholm även installerat i Nynäshamn, Kalmar och Göteborg. Systemet är utformat så att en givare i vägbanan väger fordonen när de passerar och att det samtidigt görs en detektering av fordonets hastighet, längd och axelavstånd.

### *Kontroller av lastsäkring*

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

Transportstyrelsen presenterade i december 2022 en rapport med resultaten från den senaste tillståndsmätningen av regelefterlevnaden för yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare (TSG 2022-10382). Av rapporten framgår att totalt 85 procent av fordonen klarade kontrollerna av lastsäkring utan anmärkning medan 11 procent fick rapporteftergift och 4 procent ordningsbot. Tillståndsmätningen visade att brister i bl.a. lastsäkring uppmärksammades vid ungefär vart sjunde fordon som kontrollerades. Transportstyrelsen konstaterar att detta är en försämring jämfört med 2019 års undersökning, eftersom 89 procent av fordonen inte hade någon anmärkning.

## Pågående arbete

### *Kontrollplatser med höghastighetsvågar*

Trafikverket fick under 2021 i uppdrag att etablera ytterligare sex vågar i infrastrukturen för att kontrollera överlast under färd (I2021/02072, I2020/00477). Uppdraget omfattar att under perioden 2022–2024 etablera sex höghastighetsvågar (H-WIM) vid sex av polisens större kontrollplatser. Som ett stöd för polisens preselektering av misstänkt överlastade tunga fordon och med anledning av det pågående uppdraget tog Trafikverket och polisen gemensamt fram ett förslag på de kontrollplatser som de anser är mest lämpliga att kompletteras med höghastighetsvågar. De kontrollplatser som valts ut är följande.

- Hagby Östra, Norrortsleden Stockholm
- Ringeby, E4 Norrköping
- Krängsberg, E4 Jönköping
- Gävle Norra, E4 Gävle
- Karleby, E18 Västerås
- Långeberga, E4 Helsingborg.

Kontrollplatserna Hagby Östra (Norrortsleden Stockholm) och Ringeby (E4 Norrköping) är redan installerade medan de övriga fyra kontrollplatserna kommer att installeras under 2024. I enlighet med uppdraget får Trafikverket använda högst 4 miljoner kronor per år för detta ändamål under perioden 2022–2024. Enligt uppdraget ska planeringen av platser för etablering göras i samråd med Polismyndigheten och vågarna ska placeras i anslutning till etablerade eller planerade trafikkontrollplatser. Trafikverket ska enligt uppdraget redovisa framdriften i sitt arbete i årsredovisningarna fram till och med 2024.

### *Polisens fordon för att kontrollera tunga godstransporter på väg*

Inom Polismyndigheten finns ett stort antal tunga fordon som är särskilt utrustade med kontorsinredning och ska kunna användas vid kontroller av yrkestrafik. Polismyndigheten har både civila motorfordon och lastbilar eller bussar som är målade med polisiära kännetecken. Enligt Polismyndigheten börjar en del av dessa fordon att bli gamla och det finns därför planer på att upphandla ett tjugotal nya fordon som är anpassade för att genomföra kontroller av yrkestrafik på väg. Inom Polismyndigheten finns en central funktion som hanterar och samordnar arbetet med myndighetens upphandlingar.

### *Portabla fordonsvågar*

Polisen använder även s.k. portabla fordonsvågar i samband med bl.a. flygande inspektioner av tunga godstransporter på väg. Enligt uppgift från Polismyndigheten finns det för närvarande ca 350 portabla fordonsvågar i

landet som används inom myndigheten. Polismyndigheten uppger dock att deras vågar börjar närma sig den tekniska maxåldern och att det även börjar bli svårt att få tag i reservdelar. Polismyndigheten har därför under 2023 inlett arbetet med att utforma en kravprofil inför en kommande upphandling av nya portabla vågar som ska kunna säkerställa det antal vågar som finns i dag. Enligt Polismyndigheten görs en stor mängd vägningar på fasta vågar, vilket de menar är bättre, inte minst ur arbetsmiljösynpunkt.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag som rör kontrollplatser, utrustning och vägning av tunga godstransporter på väg, senast våren 2023 i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. vidtagna och pågående åtgärder. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av väl utrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna och att dessa är en förutsättning för den mycket viktiga kontrollverksamhet som poliser och bilinspektörer bedriver för att säkerställa att yrkestrafiken utförs i enlighet med gällande regler. Utskottet påminner om att det inom EU finns krav om tekniska kontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik liksom att det ska finnas både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser som har lämplig utrustning för att genomföra s.k. flygande inspektion. Utskottet anser att det är av stor vikt att detta implementeras i svensk trafikmiljö i tillräckligt hög grad för att trafiksäkerheten på våra vägar ska kunna säkerställas.

I den utredning om effektivare kontroller på väg som presenterades våren 2021 påtalades att ansvaret och uppgiftsfördelningen behöver förtydligas mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser. Utskottet ser därför positivt på att Polismyndigheten och Trafikverket har slutit en överenskommelse när det gäller åtgärder för trafik kontrollplatser och utrustning för vägning av fordon och att överenskommelsen beskriver hur den övergripande processen för det löpande samarbetet är tänkt att fungera.

Utskottet ser vidare positivt på de inventeringar som Trafikverket genomför när det gäller att såväl identifiera behov av nya kontrollplatser som behov av utrustning på befintliga kontrollplatser. Utskottet välkomnar att det har tillförts resurser och pågår installationer av sådan utrustning som bl.a. höghastighetsvågar på flera av de större kontrollplatserna. Utskottet ser även positivt på att Polismyndigheten genomför upphandling av fordon, portabla vågar och annan utrustning som poliser och bilinspektörer behöver använda för att kunna kontrollera yrkestrafiken på väg. Med hänvisning till de åtgärder som vidtas inom området finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något

initiativ och avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 55, 56 i denna del och 59 samt 2023/24:1940 (S).

## Säkra rast- och uppställningsplatser

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 7 (SD).

### Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 27 behovet av att utöka antalet rastplatser, åtgärda brister på befintliga rastplatser och skapa fler säkra uppställningsplatser. Enligt motionärerna ger rätt utnyttjade rastplatser med fungerande rotation en bättre möjlighet för förarna att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider.

### Gällande rätt

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

## Bakgrund

### *Övergripande ansvarsfördelning*

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

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

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

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

### *Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser*

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

### *Den nationella godstransportstrategin*

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

## **Pågående arbete**

### *Mobilitetspaketet*

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

### *Trafikverkets arbete med säkra uppställningsplatser*

Trafikverket fick 2018 i uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. I detta ingår bl.a. att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt belysa möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. Vid planeringen ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår i TEN-T-förordningen och uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter, försäkrings- och branschföreträdare. I uppdraget ingår också att se över vilka utökade möjligheter den nya kameraövervakningslagen har för en ökad säkerhet i detta sammanhang och särskild samverkan ska ske med Polismyndigheten. Som en del i uppdraget presenterade Trafikverket i maj 2022 en rapport med en planeringsinriktning för säkra uppställningsplatser längs större vägar (TRV 2018/77391) där bl.a. ett antal strategiska fokusområden pekas ut som viktiga att utveckla vidare. En samlad uppföljning av Trafikverkets genomförande av uppdraget ska ske genom att Trafikverket i anslutning till årsredovisningen årligen redogör för hur arbetet har planerats, hur det genomförs och fortskrider, och uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.

I Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2023 anges att myndigheten inom ramen för den årliga återrapporteringen av uppdraget om säkra uppställningsplatser (N2018/04052) ska redovisa status för säkerhetsnivån vid samtliga uppställningsplatser längs de större vägarna och hur planeringen ser ut när det gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser, bl.a. genom kameraövervakning. Trafikverket har under 2023 gjort en inventering av samtliga statliga rastplatser och samtidigt identifierat kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder. Trafikverket har under året även initierat två fördjupade utredningar för stråken E4 – Vagnhärad och E6 – Strömstad.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. pågående utvecklingsinsatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla att rastplatserna längs våra vägar är viktiga eftersom de bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet och att det därmed är angeläget att dessa är trygga och säkra. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket har genomfört en översyn för att bl.a. belysa tillgången på säkra



rast- och uppställningsplatser och även tittat närmare på möjliga affärsmodeller för att främja en tillräcklig utbyggnad. Utskottet påminner om att översynen sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för 2018–2029 och att Trafikverket ska göra en årlig redovisning av hur utvecklingen fortskrider. Utskottet ser i sammanhanget positivt på att Trafikverket har gjort en inventering av samtliga statliga rastplatser under 2023 och kommer att fortsätta följa med stort intresse hur behovet av trygga och säkra rast- och uppställningsplatser blir tillgodosett under planeringsperioden. Utskottet ser positivt på om arbetet kan påskyndas ytterligare så att fler trygga rastplatser kan erbjudas. Utskottet avser att återkomma i frågan om behovet uppstår. Utskottet välkomnar även att kommissionen i april 2022 antog nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU med syftet att förbättra vilovillkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Utskottet finner därmed inte anledning att i dagsläget ta något initiativ i frågan och avstyrker därför motion 2023/24:414 (SD) yrkande 27.

## Dispens för vissa fordonstransporter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om dispenshanteringen för vissa fordonstransporter. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen tidigare har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta och förenkla dispenshanteringen och att detta bereds inom Regeringskansliet. Utskottet understryker även vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Jämför reservation 8 (C) och särskilt yttrande 4 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 10 behovet av att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon. Motionärerna anser att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik och en satsning på digitalisering av dispenshanteringen med möjlighet till automatiserade beslut så långt som det är möjligt.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 46 att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna betonar att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle.

## Gällande rätt

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

## Bakgrund

Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen medger är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. Dispensen är direkt kopplad till ett specifikt fordon. Det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas. En ansökan kan också göras via webben. För prövning av en ansökan om transportdispens tar Trafikverket ut ansökningsavgifter i enlighet med trafikförordningen (1998:1276).

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

## Tidigare riksdagsbehandling

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

Motionsförslag om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte förslaget med hänvisning till bl.a. det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen 2020 om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas och att

tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Pågående arbete**

### *Rises rapport om transportdispenser*

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

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

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

av transportdispenser. En åtgärd som ligger längre fram i tiden men som Rise anser är viktig att arbeta vidare mot är digital övervakning och uppföljning.

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

Regeringen beslutade den 15 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare (dnr I2022/02314). I uppdraget ingår även att utreda vilka förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen utan att samtidigt riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten. Trafikverket ska vid uppdragets genomförande beakta gällande regler för väghållning i väglagen. I uppdraget till Trafikverket pekar regeringen på att behovet av transporter som är tyngre, bredare och längre än vad som i allmänhet är tillåtet är stort. Bara Trafikverket får in ca 33 900 ansökningar om undantag varje år, och utifrån uppskattningar om det faktiska antal transporter som utförs finns tecken på att många transporter genomförs utan beviljat undantag, vilket i sin tur leder till osund konkurrens och minskad trafiksäkerhet. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från näringslivet och ett urval kommuner och andra berörda parter. Trafikverket ska lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 17 juni 2024.

*Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivande*

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

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Utskottet välkomnar att regeringen med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande har gett Trafikverket i uppdrag att utreda hur vägghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas och noterar att detta uppdrag ska redovisas i juni 2024. Då utskottet inte vill föregripa det pågående utredningsarbetet finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 10 och 2023/24:2465 (C) yrkande 46.

## Miljöanpassade transporter och hållbart resursutnyttjande

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om alternativa driftsformer för tunga fordon och obligatorisk avgift vid returer. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder i fråga om premier till logistikföretag och den positiva utvecklingen med mer hållbara frakialternativ.

Jämför särskilt yttrande 5 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 73 att möjligheten till fler alternativa driftsformer för tunga fordon bör utredas skyndsamt. Motionärerna pekar på att det viktiga i arbetet med att nå miljöanpassade transporter är att använda den teknik som lämpar sig bäst för uppdraget och den miljö som fordonet ska verka i och att miljöeffekten ska bedömas i ett systemperspektiv oavsett val av driftsform.

Kalle Olsson (S) anser i motion 2023/24:1024 att en obligatorisk avgift för frakt till kund vid returer bör övervägas. Enligt motionären är det uppenbart att det behövs skarpare lagstiftning för att förebygga osund konkurrens inom transportbranschen och samtidigt främja ett mer hållbart resursutnyttjande.

### Bakgrund

#### *Fit for 55*

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. För att nå de beslutade klimatmålen presenterade Kommissionen i juli 2021 ett paket med lagförslag som

kallas för Fit for 55. De flesta förslag har nu blivit gemensamt antagna av både ministerrådet och EU-parlamentet. Lagstiftningen inom Fit for 55 består av bl.a. juridiska, ekonomiska och informativa styrmedel samt s.k. nudging, infrastrukturplanering, offentlig upphandling och innovation som tillsammans ska hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt. EU:s klimatmål för 2030 är uppdelade i tre områden där hörnstenarna utgörs av utsläppshandelssystemet, ansvarsfördelningsförordningen samt förordningen för upptag och utsläpp från skog och mark. Många av styrmedlen riktar sig tydligt till transportsektorn, men även merparten av de andra delarna är av intresse eftersom ett medlemslands aktiviteter inom ett område kan innebära ändrat utrymme utifrån ett annat områdes regelverk, t.ex. blir förordningen om ansvarsfördelning betydelsefull för transportpolitiken tillsammans med andra sektorer som ingår.

I takt med att de fossila bränslena ska fasas ut behöver det skapas tillräckligt många laddningsstationer och tankstationer för alternativa drivmedel för de olika trafikslagen. I juli 2023 antogs en EU-förordning om infrastruktur för alternativa bränslen med det huvudsakliga målet att medborgare och företag ska ha tillräcklig tillgång till ett infrastrukturnät för laddning eller tankning av bl.a. vägfordon med alternativa bränslen. När det gäller vägtransporter ska laddningsstationer för personbilar och lätta lastbilar finnas åtminstone var sjätte mil på viktiga vägar senast i slutet av 2025 och för tunga lastbilar senast i slutet av 2030. Därutöver ska det för tunga lastbilar finnas minst två laddningsstationer på varje säker och skyddad parkering till slutet av 2027 och fyra till slutet av 2030. Tankningsstationer för vätgas ska finnas minst var tjugonde mil på viktiga vägar i slutet av 2030 och det ska finnas minst en tankningsstation i varje urban knutpunkt. Tankningsstationer för flytande metan ska finnas åtminstone utmed viktigare vägar så att sådana fordon kan röra sig i hela EU.

Trafikanalys presenterade i november 2023 en promemoria som syftar till att öka kunskapen om och ge Trafikanalys bedömning av nuläget och vilken betydelse Fit for 55 kommer att få för den svenska transportsektorn och de transportpolitiska målen (PM: 2023:9). Promemorian ingår som en del i Trafikanalys löpande uppgift att beskriva omvärldsutvecklingen inom transportområdet och myndigheten uttalar att den kommer att fortsätta analysera frågan.

### *Utredningen om att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn*

Regeringen beslutade i juni 2023 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och som bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks (dir. 2023:80). Utredaren ska ha ett framåtblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras och att regelverken behöver vara ändamålsenligt

utformade för att inte skapa hinder eller höga transaktionskostnader. Uppdraget ska redovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 31 december 2024.

### *Transporter och e-handels utveckling och hållbarhet*

Fackförbunden Handelsanställdas förbund (Handels), Transportarbetareförbundet (Transport) och Service- och kommunikationsfacket (Seko) presenterade i samarbete 2021 rapporten Fri frakt till ett högt pris – En analys av e-handels utveckling och hållbarhet som visade på avsevärda hållbarhetsbrister kopplat till hur produkter lagerförs och transporteras samt stora påfrestningar på arbetstagarna. En kartläggning av e-handlarnas frakterbjudanden visade att 74 procent av de undersökta företagen hade någon slags erbjudande om gratis leverans på frakten. I rapporten presenterades ett antal åtgärdsförslag, bl.a. att införa en lagstadgad avgift för frakt till kund och för returer i syfte att minska överkonsumtion och onödigt frekventa beställningar och returer samt förebygga osund konkurrens. Det framfördes också förslag om en genomlysning av social- och miljömässig hållbarhet i e-handels logistikkedjor samt utveckling av en branschstandard för en mer hållbar e-handel med ökad samordning och effektivitet samt krav på utsläppsrapportering, eftersom delar av transportbranschen präglas av brist på transparens när det gäller miljöskadliga utsläpp.

Handels, Transport och Seko har därefter genomfört en uppföljande studie som presenterades i december 2023; Hållbar frakt? En studie om e-handels leveranser och leveransalternativ. I den nya rapporten undersöks och jämförs hur leverans- och transportalternativen ser ut i dagsläget, vilka preferenser kunder har med avseende på hållbarhet och om konsumenter är benägna att betala för mer hållbara leveranser samt hur den sista milen av transportererna hem till dörr egentligen ser ut. Av rapporten framgår att e-handels försäljning har minskat och att e-handlarnas leveranserbjudanden på flera sätt skapar ökade förutsättningar för hållbara val i jämförelse med när den tidigare undersökningen gjordes av leveransalternativen. En aspekt av den positiva utvecklingen är att e-handlare tenderar att styra kunder mot utlämningsställen snarare än till hemleveranser som över lag är svårare att få mer hållbara. Undersökningen pekar även mot att allt fler e-handlare har frakterbjudanden som endast omfattar utlämningsställen och att allt fler e-handlare tar betalt för frakt. Till detta kommer att det belopp som krävs för att kvalificera sig för fri frakt överlag ökat, vilket också ökar trösklarna för att göra små beställningar. I rapporten konstateras att den positiva utvecklingen ger hopp om en fortsatt utveckling mot mer hållbara leveransalternativ. Transport har på sin webbplats lagt upp en lista över fraktalternativ där budföretagen har kollektivavtal och i december 2023 redovisades ett tiotal företag på listan.

### *Trafikanalys rapport om e-handelns transporter*

Trafikanalys presenterade den 15 december 2023 en promemoria med en lägesbild över hållbarhetsarbetet inom e-handelns transporter. Promemorian belyser också läget för de märkningar och liknande som riktar sig till transporter (pm 2023:11). I promemorian uppmärksammas bl.a. att hållbarhetsarbetet generellt sett inte har stannat av trots sämre ekonomiska tider, men att det går något långsammare än vad det annars skulle ha gjort. Företagens omställning drivs i dag främst av deras långsiktiga hållbarhetsplaner, snarare än kundernas efterfrågan. Vidare framkommer ett växande intresse för hållbarhetsmärkning av transporter och det finns även indikationer på att företagets hållbarhetsarbete generellt sett har vuxit i betydelse. Från att vara ett initiativ sprunget ur hållbarhetsmärkningar och företagets egna klimatmål har frågan om miljöpåståenden kommit att bli en viktig fråga för hela EU sedan EU-kommissionen nyligen lade fram ett lagförslag om Green Claims, som syftar till att förbjuda ”Green Washing” samt kommande krav på företagets hållbarhetsredovisning (CSRD). I promemorian framförs att offentlig upphandling skulle kunna vara ett potentiellt kraftfullt verktyg för att påverka transportmarknadens digitala och gröna omställning och att Trafikanalys ser ett behov av en lägesanalys av offentlig upphandling och kravställning kring digital och grön omställning för transporter och infrastruktur.

### **Pågående arbete**

#### *Regeringens klimathandlingsplan*

Regeringen överlämnade den 21 december 2023 en skrivelse till riksdagen med en klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) i enlighet med klimatlagen. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Regeringen konstaterar att det behöver vidtas en rad åtgärder under den innevarande mandatperioden för att skapa de förutsättningar som krävs för att nå noll i nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045.

I skrivelsen pekar regeringen bl.a. på att det fr.o.m. 2035 inte längre kommer att få säljas lätta lastbilar med förbränningsmotor inom EU och att det även har föreslagits nya ambitiösa europeiska koldioxidkrav för tunga fordon. Regeringen konstaterar vidare att marknadsintroduktionen av miljövänliga lastbilar och bussar har gått framåt under de senaste åren och att antalet eldrivna tunga fordon ökar, om än inte i samma takt som personbilarna. Samtidigt utgör eldrivna tyngre lastbilar och eldrivna regional- och fjärrbussar en mycket liten del av både den totala fordonsflottan liksom andelen i nyförsäljning. Regeringen påminner om att den för att stödja marknadsintroduktionen av dessa nya tekniker i budgetpropositionen för 2024 föreslog



en förstärkning av anslaget för klimatpremier för ellastbilar, miljölastbilar samt eldrivna bussar. Tillsammans med en utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon, som behöver gå i takt med marknadsintroduktion av fordon, bedömer regeringen att introduktionsstödet kan leda till en snabbare elektrifiering av lastbilar, och bussar, och därmed bidra till att nå Sveriges klimatmål och EU-åtaganden.

Regeringen pekar vidare på att klimatpremien är ett marknadsintroduktionsstöd och att det därför är viktigt att stödet justeras utifrån utvecklingen på fordonsmarknaden. Enligt kraven i den allmänna gruppundantagsförordningen (GBER) behöver ett fordon som ska få statligt stöd vara ett nollutsläppsfordon eller ett s.k. rent fordon, vilket innebär att fordonet åtminstone delvis behöver drivas med el eller vätgas. Det innebär att lastbilar som drivs med bioetanol och fordonsgas, inklusive biogas, från och med den 1 januari 2024 inte längre kan få stöd enligt GBER. Regeringen pekar i skrivelsen på att den fordonsgas som används i Sverige till övervägande del består av biogas och bioetanol som tillverkas av förnybara råvaror. Enligt regeringen bidrar lastbilar som drivs med bioetanol eller biogas således till att minska utsläppen av växthusgaser jämfört med fordon som drivs med diesel, fordonsgas av fossilt ursprung eller andra fossila bränslen. I skrivelsen uttalar regeringen att den kommer att analysera vilka möjligheter som finns att ge dessa fordon fortsatt stöd.

I skrivelsen framhåller regeringen vidare att laddinfrastruktur för tunga transporter är en förutsättning för en snabb elektrifiering och utbyggnaden behöver påskyndas för att stötta marknadsintroduktionen av tunga elektrifierade transporter. Regeringen påminner om att den därför föreslog en förstärkning och förlängning av anslagen till sådan laddinfrastruktur i budgetpropositionen för 2024. Utbyggnad av laddinfrastruktur för lastbilar behövs enligt regeringen vid t.ex. depåer, terminaler och längs vägar i hela landet, med början för de regionala godstransporterna, för att sedan successivt bilda sammanhängande stråk i hela landet. Försäljningen av eldrivna lastbilar är i sin linda, men ökar snabbt. Genom satsningen på laddinfrastruktur skapas enligt regeringen förutsättningar för att möta upp en snabb marknadsutveckling med en ändamålsenlig utbyggnad av publik och icke-publik laddinfrastruktur för tunga fordon. Regeringen påminner om att det i alternative fuels infrastructure regulation (AFIR) finns bindande krav på medlemsstaterna att säkerställa omfattning och kapacitet på den publika laddinfrastrukturen för tunga fordon och att det längs TEN-T-vägar ska det finnas ett sammanhängande nät av laddningsstationer för tunga fordon från 2025 med successivt skärpta krav till 2027 och 2030. Genom stödet till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik går utbyggnaden av publika snabb-laddningsstationer enligt regeringen snabbare och möjliggör för åkerier och transportföretag att växla över till eldrivna fordon. Regeringen pekar på att det initialt har funnits behov av höga stödnivåer för att aktörer ska bygga ut laddinfrastruktur för tunga fordon trots att efterfrågan är liten. Enligt regeringen bör stödnivåerna justeras för att upprätthålla en hög kostnadseffektivitet i takt med att andelen eldrivna fordon ökar. Regeringen konstaterar

även att nätkapacitet och markåtkomst är fortsatt viktiga hinder som behöver undanröjas för en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga transporter.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om alternativa driftsformer för tunga fordon, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte förslaget med hänvisning till bl.a. pågående insatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framföra att det delar den syn som förmedlas i motionen om alternativa driftsformer och vikten av att godstransporter blir så energieffektiva som möjligt. När det gäller frågan om premier till logistikföretag ser utskottet positivt på den miljöfrämjande åtgärd som regeringen genomför med s.k. klimatpremier som är ett marknadsintroduktionsstöd för eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon och arbetsmaskiner samt införandet av ett tillfälligt stöd för att främja marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar. Utskottet välkomnar även regeringens åtgärder för att främja elektrifiering och utveckling av laddinfrastruktur och därigenom minska utsläppen från transportsektorn. När det gäller förslaget om att införa en obligatorisk avgift för frakt till kund vid returer ser utskottet positivt på vad som framkommit i en rapport om hållbar frakt inom e-handeln som presenterades så sent som i december 2023 av Handels, Transport och Seko. I rapporten framkommer bl.a. att e-handlarnas leveranserbjudanden på flera sätt har skapat ökade förutsättningar för hållbara val i jämförelse med när en motsvarande undersökning genomfördes 2021. Med anledning av de åtgärder regeringen vidtar i fråga om premier till logistikföretag samt den positiva utveckling som kan ses med mer hållbara fraktalternativ finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 73 och 2023/24:1024 (S).

## **Översyn av taxibranschen**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att se över taxibranschen och regelverken kring den. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder och genomförda tillståndsmätningar.

Jämför reservation 9 (S) och 10 (SD).

### **Motionerna**

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 38 att en översyn bör genomföras av hela taxibranschen för att komma till rätta

med de strukturella problem som omgärdar den. Enligt motionärerna har taxibranschen efter avregleringen 1990 flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 5 att det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på oskäligen skillnader i pris på likartade resor. Motionärerna vill vidare i yrkande 6 att lagstiftningen och straffen gällande det som kallas svarttaxi skärps. Enligt motionärerna hotar den kraftigt utbredda svarttaxiverksamhet som bedrivs på en del håll i landet de seriösa taxiföretagens existens.

Serkan Köse (S) vill i motion 2023/24:254 yrkande 1 att regeringen ska genomföra en granskning av taxibranschen. Motionären anser att det är nödvändigt med en multidimensionell granskning av taxibranschen för att ta itu med komplexa och sammankopplade utmaningar. Motionären anser vidare i yrkande 5 att samarbeten mellan taxinäringen och kommunala och regionala transporttjänster bör utvärderas och utvidgas. Enligt motionären utgör taxibranschen en viktig del av det offentliga transportnätet där en stor andel består av färdtjänstresor.

Linnéa Wickman och Jim Svensk Larm (båda S) påtalar i motion 2023/24:1177 behovet av en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den. Enligt motionärerna behöver samhället ta tillbaka kontrollen över utvecklingen för att branschen ska präglas av goda arbetsvillkor, högkvalitativa samhällsresor och sund konkurrens i hela landet.

## **Gällande rätt**

I taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) finns regler om bl.a. taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd, prisinformation, skyldigheten att överföra taxameteruppgifter, anslutning till beställningscentral, återkallelser, ansvars- och straffbestämmelser.

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

## Bakgrund

### *Avregleringen av taximarknaden 1990*

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

### *Utredningen om kontroller på väg*

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

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

### *Transportstyrelsens tillståndsmätning för taxi*

I 2018 års tillståndsmätning för taxi som Transportstyrelsen genomförde dessförinnan (TSG 2017-3925) konstaterades det att regelefterlevnaden inom taxibranschen är generellt hög inom de flesta områden som kontrollerades och att företagen tycks ha anpassat sig till nya bestämmelser, t.ex. kravet på att vara ansluten till en redovisningscentral. Transportstyrelsen menade att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd, taxiförarlegitimation och liknande och att taxibranschens bekymmer i stället var de som inte officiellt kör taxi men som trots det kör människor mot betalning, s.k. svarttaxiverksamhet. Genom plattformar på diverse sociala medier blir det möjligt för dessa att marknadsföra sina illegala tjänster på ett sätt som riskerar att skada den seriösa taxinäringen. Transportstyrelsen pekade på att dessa brott även är svåra att upptäcka och lagföra för polisen och att det krävs rejäla resurser för att bekämpa dem. Transportstyrelsen menade att detta är en utmaning för samhället eftersom svarttaxiverksamhet är en del i den svarta ekonomin som undanhåller skatteintäkter, snedvrider konkurrens och riskerar att finansiera kriminell verksamhet. Transportstyrelsen framhöll att det är nödvändigt att se problematiken i det sammanhanget för att motivera mer omfattande insatser mot denna typ av verksamhet. Transportstyrelsen pekade även på att det finns indikatorer på att bestämmelser om exempelvis priser inte tillämpas på ett korrekt sätt och att det i andra undersökningar har noterats anmärkningsvärt låga jämförpriser bland företagen. Transportstyrelsen konstaterade att det därför är viktigt att delar av det som kontrolleras i tillståndsmätningen även följs upp på andra sätt för att stävja fusk som inte nödvändigtvis märks vid en första anblick.

Transportstyrelsen genomförde under hösten 2022 en tillståndsmätning av regelefterlevnaden för de som utför taxitrafik och i juni 2023 presenterades resultaten av detta arbete i en rapport (TSG 2021-5583). I rapporten redovisar Transportstyrelsen att regelefterlevnaden är hög inom de flesta kontrollerade områden och att detta gäller såväl krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden som bl.a. krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation råder det enligt Transportstyrelsen närmast fullständig regelefterlevnad. Jämfört med de tidigare mätningarna har inga större resultatmässiga förändringar skett. I tillståndsmätningen framkommer dock att även om det skett en smärre förbättring för den personliga tidboken, är detta ändå ett område som tydligt sticker ut i negativ bemärkelse eftersom nästan var femte förare gjorde sig skyldig till överträdelser gentemot detta regelverk. Transportstyrelsens sammanfattande slutsats är att resultaten i tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden är hög och att de flesta aktörer är måna om att följa de regelverk som finns. Enligt Transportstyrelsen är taxibranschens främsta bekymmer inte fusk bland de som har tillstånd att bedriva trafiken. I stället är konkurrensen från s.k. svarttaxiverksamhet ett större problem.

### *Transportstyrelsens undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor*

Transportstyrelsen konstaterade i redovisningen av regeringsuppdraget om fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg att det fanns upplevda problem med hög prissättning, huvudsakligen i storstadsregionerna och främst i Stockholm, men att det också är mycket svårt att kvantifiera problemet.

Transportstyrelsen presenterade i september 2022 rapporten Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor. Rapporten baseras på intervjuer som genomfördes i juli–augusti 2022 och motsvarande undersökning har gjorts flera gånger tidigare, varav den senaste 2019. Undersökningen visar bl.a. att medianen för högsta jämförpris varierar över landet. Under sommaren 2022 var detta belopp i Göteborg 414 kronor, i Malmö 317 kronor och i Stockholm 367 kronor. Det högsta jämförpriset har efter att den nya regeln införts varit 515 kronor. Åren innan bestämmelsen trädde i kraft observerades belopp om upp till 2 250 kronor. Den undersökning som Transportstyrelsen presenterade 2022 visar att närmare var tredje resenär kunde använda prisinformationen som angavs på fordonet, vilket är en ökning från 2019 då var fjärde kund använde informationen. Enligt Transportstyrelsen visar detta sammantaget att bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift har fått önskad effekt.

### **Pågående arbete**

#### *Ny gräns för när taxiförare ska lämna prisuppgift*

Den 1 januari 2015 infördes en skyldighet att lämna prisuppgift vid taxifärd (prop. 2013/14:241, bet. 2014:15:TU4, rskr. 2014/15:26). I enlighet med taxitrafiklagen innebär det att en taxitrafiktillståndshavare som tillämpar ett körpris över 500 kronor ska se till att en prisuppgift lämnas och som ska ange ett högsta pris för färden. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Denna skyldighet ska inte gälla tillståndshavare som tillämpar fast pris.

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet presenterade den 1 december 2023 en promemoria som bl.a. innehåller förslag om att skyldigheten att lämna prisuppgift vid taxifärd om jämförpriset överstiger en viss nivå ska knytas till en andel av prisbasbeloppet i stället för en bestämd beloppsgräns. I promemorian konstateras att det nu har gått åtta år sedan skyldigheten att lämna prisuppgift infördes och att det mot bakgrund av inflationen bör införas en höjning av den storlek på jämförpriset som ska föranleda skyldigheten. Vidare anges att mot bakgrund av den inflationstakt som rått de allra senaste åren bör inte bara en höjning av nivån göras, utan en koppling till det s.k. prisbasbeloppet bör också ersätta det tidigare belopp som har angetts i lagen.

Promemorian har sänts ut på remiss och svar ska ha kommit in till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 1 mars 2024.

Regeringen har aviserat att den i maj 2024 kommer att överlämna en proposition till riksdagen i frågan.

### **Skriftlig fråga och interpellation om en översyn av taxibranschen**

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i maj 2023 en skriftlig fråga om huruvida han avser att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen med lösningar som kan leda till en väl fungerande bransch med ordning och reda i framtiden (fr. 2022/23:614). Statsrådet pekade bl.a. på att den öppning av taxitrafikmarknaden som gjordes 1990 har gynnat taxikunderna med minskade väntetider och att en rad regeländringar därefter har genomförts för att minska skatteundandragande, annat fusk och en upplevd överprissättning som har funnits i branschen. Statsrådet pekade även på att reglerna för taxitrafik främst är till för att skapa förutsättningar för en god skattekontroll samt skydd för beställare och användare av tjänsterna och att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna, bl.a. eftersom det skapar ojämna konkurrensförhållanden gentemot företag som sköter sig och påverkar arbetsförhållandena för förare negativt. Statsrådet ansåg att det inte räcker med väl utformade regler för att komma till rätta med problemen inom taximarknaden, även kontrollerna av regelefterlevnaden behöver vara tillräckliga. Enligt statsrådet är satsningen på att öka antalet polisanställda av stor vikt i sammanhanget och Polismyndigheten kommer även att fortsätta tillväxten. Statsrådet påminde även om att Transportstyrelsen i statsbudgeten för 2022 tilldelades ytterligare permanenta resurser för att myndigheten skulle kunna utöka sin tillsyn av yrkestrafik, däribland av tillståndsinnehavare inom taxitrafikbranschen. Statsrådet hänvisade även till att Transportstyrelsen i årsredovisningen för 2022 redovisat att tillsynen har ökat på området till följd av satsningen. Statsrådet ansåg att det behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler och kontrollmöjligheter för att kunna utveckla taxitrafikmarknaden och skydda den från oseriösa aktörer behövs. Statsrådet uttalade att han följer utvecklingen noggrant och att resultatet av den tillståndsmätning för taxitrafiken som Transportstyrelsen planerade att presentera senare under 2023 är av stort intresse i det sammanhanget. Statsrådet uttalade slutligen att han i detta skede inte planerar att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen.

I september 2023 besvarade statsrådet Andreas Carlson även en interpellation som bl.a. handlade om att föreslå en helhetsöversyn av taxibranschen (ip. 2022/23:416). I svaret påminde statsrådet om att han tidigare besvarat en liknande frågeställning och att han då framfört att han i dagsläget inte har för avsikt att initiera en helhetsöversyn av taxibranschen, utan förutsätter att myndigheterna både genomför och följer upp sin del av det här viktiga arbetet. Statsrådet underströk samtidigt att alla ska kunna känna sig trygga när de reser med taxi.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om en översyn av regelverket för taxibranschen, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte då motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. utredningen om kontroller på väg som presenterades våren 2021. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

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

Utskottet instämmer i vad infrastrukturministern har uttalat om att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna och att det därför behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler och kontrollmöjligheter för att kunna utveckla taxitrafikmarknaden och skydda den från oseriösa aktörer. Utskottet delar även uppfattningen att det inte räcker med väl utformade regler för att komma till rätta med problemen inom taximarknaden, eftersom det samtidigt behövs att man genomför tillräckligt med kontroller av regelefterlevnaden. Utskottet ser därför positivt på den pågående satsning som görs för att öka antalet polisanställda och att man tillför Transportstyrelsen ytterligare permanenta resurser för att utöka tillsynen av yrkestrafik och tillståndshavare inom taxibranschen.

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

Utskottet välkomnar slutligen infrastrukturministerns uttalande om att han noggrant följer utvecklingen och att regeringen har aviserat att den senare under året kommer att återkomma till riksdagen med en proposition med förslag till skärpta krav vid lämnandet av prisuppgift i samband med taxifärd. Med anledning av vad som här anförts och de åtgärder som vidtagits finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2023/24:254 (S) yrkandena 1 och 5, 2023/24:414 (SD) yrkandena 5 och 6, 2023/24:1177 (S) och 2023/24:2625 (S) yrkande 38.



## Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till de åtgärder som vidtas och som på olika sätt underlättar kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. Utskottet framhåller även betydelsen av kontroller och tillsyn för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad.

Jämför reservation 11 (S).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 37 i denna del behovet av att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. taxibranschen. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Serkan Köse (S) anser i motion 2023/24:254 yrkande 2 att strängare kontroller och regleringar bör införas för nya aktörer inom taxibranschen. För att upprätthålla ordning och reda i branschen är det enligt motionären av största vikt att nya aktörer följer samma regler och beskattningsstruktur som etablerade taxibolag.

Motionären framhåller vidare i yrkande 3 att polisens och Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen bör stärkas. Detta behövs enligt motionären för att effektivt kunna övervaka och reglera branschen.

Robert Stenkvist (SD) anser i motion 2023/24:5 att kontrollerna av taxiförarens tillstånd och legitimation bör öka. Ett ökat antal kontroller av tillstånd och legitimationer ska enligt motionären tillförsäkra trafiksäkerheten.

### Bakgrund

#### *Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen*

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Tillsynen är i princip en fortlöpande vandelsprövning där Transportstyrelsen drar in taxitrafiktillståndet om företaget exempelvis har skulder, inte uppfyller kravet om laglydnad eller inte skickar in informationen från taxametrarna till en redovisningscentral. Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxi utgår från ett riskbaserat arbetssätt. Kontrollerna och tillsynsaktiviteterna görs

genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. De sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna eller att återkalla tillstånd att bedriva verksamhet. I en tillsyn tittar Transportstyrelsen på olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror på hur den sammanlagda bilden ser ut.

Transportstyrelsen är också den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om att bl.a. bevilja och återkalla taxiförarlegitimationer. När det gäller tillsynen mot personer som har taxiförarlegitimation är syftet att värna om trafiksäkerheten och säkerheten för passagerare, som bedöms befinna sig i en utsatt situation under en taxiresa. Transportstyrelsen kan i sin tillsyn återkalla taxiförarlegitimationen för personer som dömts för allvarliga brott eller som fått medicinska diagnoser som gör dem olämpliga att köra taxi. Varje vecka samkörs brottsregistret med vägtrafikregistret, vilket innebär att Transportstyrelsen får in ungefär 250 underrättelser per vecka om personer med taxiförarlegitimation som dömts för brott. De flesta underrättelserna gäller brott av ringa betydelse och leder inte till någon varning eller återkallelse av legitimationen. Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med taxitrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. Som nämnts tidigare i betänkandet finns sedan ett antal år tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som tagits fram av och drivs av bl.a. Svenska Taxiförbundet. Denna tjänst kan användas av taxiföretag och andra för att bl.a. kontrollera att förarnas taxiförarlegitimationer och körkort är giltiga. I de fall där en tillståndshavare inte uppfyller det lagstadgade ansvaret att kontrollera att taxiförarna har giltig behörighet riskerar tillståndshavaren böter eller fängelse i upp till sex månader.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen omfattade myndighetens tillsynsverksamhet för taxi i januari 2024 drygt 72 800 giltiga taxiförarlegitimationer och drygt 9 300 giltiga taxitrafiktillstånd.

Huvudprincipen för tillsyn på transportområdet är att den ska finansieras genom en avgift för tillståndshavare och därmed inte finansieras av skattekollektivet. I enlighet med denna princip och i egenskap av tillsynsmyndighet för taxitrafik har Transportstyrelsen bemyndigats att utöva tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation och personer som tillfälligt kör taxi i Sverige uppfyller de krav som gäller för att få utöva yrket. Under 2023 har därför en tillsynsavgift på 175 kronor införts för innehavare av taxiförarlegitimation. Tillsynen är till för att stärka trafiksäkerheten och passagerarnas krav på trygghet och säkerhet och se till att inga taxiförare är olämpliga. För att reglerna för taxiförare ska ha avsedd verkan behöver tillsyn utövas.

För att kunna driva verksamhet som redovisningscentral för taxi behövs tillstånd från Transportstyrelsen, som även är den myndighet som utövar

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

### *Andra myndigheters medverkan i kontroller av taxi*

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

### *Skattekontroll*

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

### *Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg*

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

Utredaren betonade att samverkan mellan kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten och att krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken ska

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

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

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas mer effektivt än i dag och för att samarbetet ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Utredningen var ute på remiss fram till september 2021 och bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kontroller och tillsyn inom taxi-branschen, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. de kontroll- och tillsynsåtgärder som vidtas. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla betydelsen av att det genomförs såväl effektiva kontroller och tillsyn som informationsinsatser för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet ser därför positivt på att det vidtas ett antal åtgärder som på olika sätt underlättar

kontrollerna av taxiförare och taxiföretag och att det även görs insatser för att sprida information till olika målgrupper om de regler som gäller inom taxiområdet. Utskottet vill också påminna om utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 och att några av de förslag som lämnades där är inriktade på hur mer effektiva kontroller kan organiseras samt utformningen av sanktioner för att få fler inom taxi och övrig yrkestrafik att följa det gällande regelverket på området och åstadkomma en sund konkurrens. Utredningens förslag bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2023/24:5 (SD), 2023/24:254 (S) yrkandena 2 och 3 samt 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 i denna del.

## Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att sänka åldersgränsen för taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till den proposition om sänkta ålderskrav för taxiförarlegitimation som regeringen har aviserat.

### Motionen

Serkan Köse (S) föreslår i motion 2023/24:254 yrkande 4 att regelverket för taxiförarlegitimation ses över. Motionären pekar på att det råder förarbrist inom taxibranschen och anser att en översyn bör göras med syftet att sänka åldersgränsen från 21 till 18 år för att därmed harmonisera åldersgränsen med liknande yrkesbranscher.

### Gällande rätt

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) får ett fordon föras i taxitrafik av den som har taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation gäller att personen ska ha fyllt 21 år, ha körkort med behörighet B sedan minst 2 år eller med behörighet D, uppfylla de medicinska kraven, uppfylla kravet på yrkeskompetens, uppfylla kraven på laglydnad samt ha avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

Det finns i enlighet med 3 kap. 3 § taxitrafiklagen även en möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation redan vid 18 års ålder måste man ha förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörighet B och i övrigt uppfyller de krav som anges i

3 kap. 3 § första stycket 3–5 taxitrafiklagen. För att pröva om sökanden uppfyller kraven på yrkeskompetens ska sökanden i enlighet med taxitrafiklagen genomgå ett skriftligt prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast sex månader och som längst fem år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter tio år.

Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla. Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar och i förekommande fall återkallar taxiförarlegitimationer.

## Bakgrund

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

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

## Pågående arbete

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet presenterade den 1 december 2023 en promemoria som bl.a. innehåller förslag om att ändra den nu gällande huvudregeln så att lägsta ålder för innehav av taxiförarlegitimation sänks från 21 till 20 år. Den föreslagna ändringen av åldersgränsen innebär att 20-åringar som har haft B-körkort i minst två år får ansöka om taxiförarlegitimation tidigare än i dag. De nya lag- och förordningsändringarna som är tänkta att träda i kraft den 1 januari 2025 skulle främst beröra innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare, offentliga beställare av taxitjänster och andra taxikunder. I promemorian gör man bedömningen att genom att sänka ålderskravet för att få taxiförarlegitimation får unga personer tidigare möjligheter till anställning som taxiförare. Vidare anges det att förslaget även underlättar taxiföretagens möjligheter att rekrytera förare. När det gäller trafiksäkerhet och taxiförares förmåga att bemöta taxiresenärer på ett bra sätt bedömer man att detta endast påverkas marginellt.

Det konstateras i promemorian att taxitrafik är en viktig del av transportsystemet och att tillhandahållandet av offentligt upphandlade tjänster med taxifordon i form av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor är av stor vikt för de personer som har behov av sådana transporttjänster. Svenska Taxiförbundet har framfört att det finns en stor och akut brist på taxiförare och att bristen kan förorsaka problem med att tillhandahålla taxitjänster i den omfattning som efterfrågas. I promemorian framförs att förslaget förväntas medföra en ökning av antalet personer med taxiförarlegitimation och därmed skapa ett större rekryteringsunderlag för taxibranschen.

När det gäller trafiksäkerhet och förmåga att bemöta taxiresenärer framförs det i promemorian att en taxiförare ska kunna klara av många olika situationer och att det är naturligt att mognad och erfarenhet blir större med ökad ålder och därmed förmågan att bemöta kunder på ett professionellt sätt. Sammantaget gör man dock bedömningen att effekterna såväl när det gäller de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna som förmågan att bemöta kunder blir marginella eftersom ålderskravet sänks med bara ett år.

Promemorian har sänts ut på remiss och svar ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 1 mars 2024. Regeringen har aviserat att den i maj 2024 kommer att överlämna en proposition till riksdagen i frågan.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regler. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att taxiförarnas pålitlighet, ärlighet och yrkeskicklighet har en avgörande betydelse för att resenärerna ska kunna känna sig trygga i samband med taxiresor. Med anledning av motionsförslaget om sänkt åldersgräns för att kunna beviljas taxiförarlegitimation konstaterar utskottet att det i enlighet med taxitrafiklagen redan finns vissa möjligheter för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation i sådana fall där ett antal förutsättningar som framgår av taxitrafiklagen är uppfyllda. Utskottet välkomnar i sammanhanget även vad regeringen har aviserat om att den senare under våren 2024 kommer att överlämna en proposition till riksdagen med förslag om att sänka ålderskravet för taxiförarlegitimation från 21 till 20 år. Utskottet ser positivt på detta och menar att det kan underlätta taxiföretagens möjligheter att rekrytera förare och ge unga personer tidigare möjligheter till anställning som taxiförare. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:254 (S) yrkande 4.

## Taxi i körfält för fordon i linjetrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att utreda möjligheten för taxi att använda kollektiva körfält. Utskottet anser att nuvarande ordning för beslut om vilka som får använda kollektiva trafikfält är ändamålsenligt utformat och bör gälla tills vidare. Utskottet framhåller samtidigt att vägnätet behöver användas på de sätt som är mest effektiva, samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Jämför reservation 12 (SD).

## Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 7 att möjligheten för taxi att använda kollektiva körfält bör utredas. Taxi kan enligt motionärerna ses som en del av det kollektiva resandet och borde därför, där det är möjligt, få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än i dag.

## Gällande rätt

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt – om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen – cykel och moped klass II. Linjetrafik är yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden, vilket betyder att den går vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, och passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda



hållplatser. Linjetrafik ska vara allmänt tillgänglig. Transportstyrelsen pekar på att eftersom taxibilar inte är tidtabellsbundna får de inte köra i kollektivkör-fältet.

Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommunen är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelserna har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd lämpligast kan utformas i enlighet med gällande trafiklagstiftning. På kommunala vägar är det varje kommun som bestämmer om taxi eller andra fordon får köra i kollektivkör-fältet. För statliga vägar är det länsstyrelsen som beslutar. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om att öppna körfält för kollektivtrafik för annan typ av trafik, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det är en komplex fråga och att effekten enligt Trafikverket verkar variera beroende på typ av trafikmiljö, trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Utskottet pekade på att vägnätet behöver användas på de sätt som är mest effektiva samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Utskottet konstaterade även att det är en fråga där beslut fattas på lokal nivå och fann därmed inte skäl att ifrågasätta att det också är det mest ändamålsenliga. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att vägnätet behöver användas på de sätt som är mest effektiva samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Utskottet finner vidare inte skäl att ifrågasätta Transportstyrelsens tolkning av gällande regelverk och anser samtidigt att nuvarande ordning för beslut om vilka som får använda kollektiva trafikfält är ändamålsenligt utformat och därmed bör gälla tills vidare. Utskottet fortsätter dock att följa utvecklingen av trafikmiljön med dess avvägning mellan effektivitet och trafiksäkerhet noga. Utskottet avstyrker därmed motion 2023/24:414 (SD) yrkande 7.

## Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetsmiljörelaterade frågor inom åkeri- och taxibranschen. Utskottet hänvisar till EU:s mobilitetspaket och att det har genomförts regeländringar med anledning av detta. Utskottet pekar även på det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att åkeri- och taxibranschen följer gällande regler om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering.

Jämför reservation 13 (S).

### Motionen

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 35 i denna del att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken.

Motionärerna anser vidare i yrkande 36 att regeringen bör genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag. Enligt motionärerna ska det vara sjysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken där svenska löner och villkor ska gälla.

### Gällande rätt

Vid utstationering skickar en arbetsgivare som är etablerad i ett land en arbetstagare till ett annat land för att utföra en tjänst under en begränsad tid. I Sverige regleras utstationering av förare i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare och förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

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

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

Under utstationeringstiden ska ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och arbetstagaren.

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

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

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

## Bakgrund

### *Skärpta krav på yrkestrafiken med anledning av mobilitetspaketet*

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

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

### *Ändrade regler vid utstationering med anledning av mobilitetspaketet*

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

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

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

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

### *Utstationering och kollektivavtal*

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

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

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

Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) är ett av fjorton fackförbund som ingår i Landsorganisationen i Sverige. Transport, som organiserar medlemmar inom godstransport- och logistikföretag i Sverige, tillhandahåller bl.a. utstationeringsavtal för transportarbete och arbete som mekaniker.

### *Arbetsmiljöverkets tillsyn*

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

Arbetsmiljöverket är vidare Sveriges förbindelsekontor för utstationeringsfrågor. I detta uppdrag ingår att tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som gäller vid utstationering i Sverige. Detta görs bl.a.

genom information på myndighetens webbplats där det också finns kontaktuppgifter till arbetsmarknadens parter samt arbetstagarorganisationernas kollektivavtal för utstationerade. Arbetsmiljöverket förvaltar också ett register där arbetsgivarna ska anmäla sina utstationerade arbetstagare. Registret finns tillgängligt på myndighetens webbplats där det även publiceras statistik. Arbetsmiljöverket är också behörig myndighet för utstationeringsfrågor och kan därför begära bistånd av andra behöriga myndigheter inom Europeiska samarbetsområdet (EES). Arbetsmiljöverket ska på motsvarande sätt lämna bistånd till de andra behöriga myndigheterna inom EES. Detta innebär att Arbetsmiljöverket bl.a. lämnar information, gör registerkontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering. De behöriga myndigheterna kommunicerar med varandra genom EU-kommissionens digitala informationssystem för den inre marknaden (IMI).

I årsredovisningen för 2022 redovisar Arbetsmiljöverket att de under året har genomfört delar av det s.k. mobilitetspaketet tillsammans med Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket. Arbetsmiljöverket har bl.a. genomfört utbildningar om utstationering för tillsynsmyndigheterna. Arbetsmiljöverket pekar vidare på att det europeiska samarbetet om utstationering är viktigt för en gemensam och väl fungerande arbetsmarknad. Ansvaret för arbetet låg tidigare på EU-kommissionen, men har flyttats successivt till den Europeiska arbetsmyndigheten (ELA) som etablerades 2019.

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

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för yrkestrafiken och de samverkar bl.a. med Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten. Transportstyrelsen kontrollerar kontinuerligt om tillståndshavarna har obetalda skatter och avgifter och myndigheten får även underrättelser om missförhållanden som kan leda till en varning eller att tillståndet återkallas, t.ex. brott mot vilotidsreglerna.

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

Transportstyrelsen påminner om att den föregående tillståndsmätningen från 2019 om förarens sociala villkor delvis bekräftade den bild som under lång tid funnits i branschen om varierande arbetsvillkor i olika medlemsländer. Transportstyrelsen uppmärksammade då bl.a. att utländska förare oftare

övernattar i sina fordon, mer sällan återvänder till sin varaktiga bostad och i genomsnitt har betydligt lägre lön. Transportstyrelsen konstaterade att löner och villkor varierar så pass mycket mellan olika länder att det har påverkat konkurrensvillkoren på marknaden och medfört att svenska företag många gånger har svårt att konkurrera med företag från länder med lägre lönenivåer och andra arbetsvillkor.

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

Transportstyrelsen pekar i tillståndsmätningen för 2022 på att det har skett en utveckling mot förbättrade arbetsvillkor, särskilt bland utländska förare. Bland annat har andelen förare som återvänder till sin varaktiga bostad enbart ett par gånger per halvår i stort sett halverats och förarna tvingas i mindre utsträckning än tidigare att övernatta i sitt fordon under längre perioder. Enligt Transportstyrelsen tycks det även ha skett en kraftig ökning av utländska förares löner. Transportstyrelsen konstaterar att branschens arbetsvillkor tycks ha förbättrats på sistone även om det är svårt att dra en rät linje mellan resultaten i tillståndsmätningen och mobilitetspaketets genomförande. Det är dock än så länge för tidigt att säga om, och i sådana fall i vilken grad, detta har påverkat marknads konkurrensvillkor. Enligt Transportstyrelsen skulle det faktum att andelen svenska förare, företag och fordon har ökat kunna indikera att de svenska företagens konkurrenskraft stärkts eller att utländska företag upplever att det inte är lika attraktivt att bedriva yrkestrafik i Sverige.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen senast i betänkande 2022/23:TU6 Yrkestrafik och taxi. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkanden med hänvisning bl.a. till den översyn av yrkestrafiken som presenterades våren 2021 och myndigheternas arbete inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

i maj 2022 beslutade om ett antal nya regler för att genomföra och komplettera EU:s mobilitetspaket i den del som avser särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. Vid utstationering ska därmed arbetsgivare inom vägtransportsektorn i likhet med inom andra sektorer anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket. Utskottet vill peka på att uppgifterna som arbetsgivaren anmäler vid utstationering används för att se till att utstationerade arbetstagare i Sverige får de arbets- och anställningsvillkor som de har rätt till enligt Sveriges lagar och kollektivavtal. Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att arbetsgivare följer gällande regler om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering inom åkeri- och taxibranschen. Utskottet vill även peka på att det redan finns möjlighet för utstationerande arbetsgivare att teckna kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation eller bli medlem i en svensk arbetsgivarorganisation och på så sätt bli omfattad av ett svenskt kollektivavtal. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2023/24:2625 (S) yrkandena 35 i denna del och 36.



# Reservationer

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

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 35 och 37, båda i denna del, och  
avslår motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 4, 53, 56 i denna del, 58, 61, 65 och 72,  
2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 8,  
2023/24:782 av Johanna Haraldsson (S),  
2023/24:1251 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 47–49.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det ska vara sjysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Mot bakgrund av de betydelsefulla insatser som den tidigare socialdemokratiska regeringen genomfört och som bl.a. innebär att EU:s hårdaste sanktioner vid fusk införts anser vi att det är av yttersta vikt att det sker ett kontinuerligt arbete för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Därmed anser vi att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta.

För att säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi också att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion som ska få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. åkeri- och bussbranschen och därmed göra det svårare för oseriösa företag att bedriva verksamhet. Vi menar att en yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn och medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för de anställda. Genom att inrätta en yrkestrafikinspektion skulle vi även säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler.

## 2. **Reglering och kontroll av åkerinäringen, punkt 1 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1251 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 47–49,

bifaller delvis motionerna

2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 8 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 35 i denna del och avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 4, 53, 56 i denna del, 58, 61, 65 och 72,

2023/24:782 av Johanna Haraldsson (S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 i denna del.

### *Ställningstagande*

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

Jag anser vidare att teknikutvecklingen på trafikområdet bör kunna användas i större omfattning för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Med dagens digitala hjälpmedel är det ganska lätt för en oseriös aktör att skaffa sig information om var kontroller äger rum och hur man kan undvika dem genom

att välja en annan färdväg. Jag menar att en mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med större precision än i dag kan veta vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar. Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror. Det skulle på så sätt gå att avläsa registreringsnummer och lättare än i dag kartlägga körda rutter i tid och rum samt söka i riskvärderingssystemet och därmed med större precision välja ut fordon för kontroll från de åkerier som polisen vill bevaka noggrannare. Jag anser även att det finns anledning att gå vidare med krav enligt cabotageregelverket på icke manipulerbara gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet.

Jag vill vidare peka på att det svenska polisväsendet arbetar med många olika frågor och att övervakningen av trafiken och godstransporterna på väg ingår som en del i detta. För att genomföra flygande besiktningar och bedöma om en lastbilstransport sker i enlighet med gällande regler krävs specialkunskaper i att kontrollera bl.a. cabotage transporter, färdskrivare och lastsäkring. Att antalet trafikpoliser har minskat de senaste åren innebär färre kontroller på våra vägar. Jag vill peka på att det behövs fler kontrollanter och att dessa kan vara specialutbildade besiktningsspersoner. På det sättet behöver polisen bistå med en person som kan stå för själva trafikövervakningen medan kontrollanterna genomför kontrollerna. På så sätt kan det antal trafikpoliser som krävs frigöras medan kontrollerna blir mer effektiva.

För att komma till rätta med oseriösa aktörer inom yrkestrafiken behöver också arbetet från olika myndigheter samordnas i större utsträckning. I dag har vi ett drygt halvdussin myndigheter som är involverade i att utöva tillsyn över yrkestrafiken, där Polismyndigheten och Transportstyrelsen är de mest involverade. Det är här angeläget att samordna och utveckla det arbete som utförs när det gäller bl.a. tull, arbetsmiljö, skatter och sociala villkor. I detta förbättringsarbete kan även branschen ses som en viktig aktör.

### **3. Krav och behörigheter för yrkesförare, punkt 2 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13, 82 och 85 samt avslår motion

2023/24:2089 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

### *Ställningstagande*

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

Vi vill vidare också påminna om den situation som uppstod under våren 2020 när antalet utbildningar kraftigt reducerades och förare riskerade att mista sitt yrkeskompetensbevis. För att en förare ska få förnyad behörighet krävs att ett repetitionsprov genomförs vart femte år, och regeringen införde därför under pandemin ett temporärt undantag för att klara den akuta krisen. För att långsiktigt underlätta förnyelser av yrkeskompetensbevis anser vi att det vore bra att tillämpa samma metod som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) använder för de s.k. ADR-intygen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) för transporter av farligt gods. Vi anser att MSB har ett avsevärt bättre sätt att hantera övergången från ett utgående intyg till det förnyade intyget och att detta skulle vara ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg för yrkeskompetensbevis. Vi vill mot denna bakgrund peka på behovet av att förenkla övergången mellan det gamla och det nya intyget för yrkeskompetensbevis.

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

#### 4. Beställansvar, punkt 5 (SD)

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

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1 och  
2023/24:415 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 11 och  
avslår motion  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 12.

##### *Ställningstagande*

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

Vi vill även uppmärksamma att trafikpolisen vid flera tillfällen har stoppat utländska dragbilar som kört gods för statligt ägda bolag och i samband med detta rapporterats för otillåten cabotage-transport eftersom de inte följt gällande regelverk. Vi vill framhålla att statligt ägda bolag ska följa gällande regelverk och ovillkorligen ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter än i dag.

## 5. Beställansvar, punkt 5 (MP)

av Linus Lakso (MP).

### *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

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 12 och avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1 och

2023/24:415 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

För ett effektivt genomförande av klimatpolitiken som ger resultat från åtgärder, insatser och investeringar i hela landet, anser jag att det behövs en bra genomförandestruktur med stödjande myndigheter. Jag kan konstatera att upphandling och transporter är stora utsläppsposter. För att understödja kommunernas och regionernas arbete på området vill jag därför införa en regional upphandlingssamordning och en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion.

## 6. Kontrollplatser och utrustning för kontroller av fordon, punkt 6 (SD)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56 i denna del och 59 samt

avslår motion

2023/24:1940 av Fredrik Olovsson m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Att det genomförs effektiva kontroller på väg innebär att man upptäcker aktörer som saknar gällande trafik tillstånd, men det ger även möjlighet att

upptäcka transporter av vapen, sprängämnen, narkotika, alkohol och andra varor som ingår i de kriminellas ekonomiska flöde. Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet, och de ägs och förvaltas av Trafikverket. I dagsläget torde antalet platser vara tillräckligt, men vid byggnation av nya vägsträckor bör behovet av kontrollplatser för tung trafik ses över. I de fall ytterligare kontrollplatser behövs för att täcka behovet bör dessa också ingå i planeringen av den nya eller ombyggda vägsträckningen. Vi anser att kontrollplatserna ska vara utrustade med byggnader för förhör och avrapportering, vågutrustning och besiktningsgrop med bromsprovare.

Det är viktigt att tunga fordon kan vägas när och var som helst på vägnätet och att det inte är möjligt för ett överlastat fordon att välja en annan väg för att undvika vägning. Vi anser därför att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och att dessa främst ska användas på det mindre vägnätet. Vi anser också att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör enligt vår uppfattning den särskilda enhet inom polisen som ska utföra kontroller av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att använda ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Vi anser slutligen att det ska säkerställas att fordon för kontroll på väg är rätt utrustade. De fordon som används för kontroll av den yrkesmässiga trafiken ska finnas i flera olika utföranden och vara utrustade med nödvändig teknisk utrustning för avrapportering, radioanrop och it-funktioner samt larmanordning.

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

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Vi vill peka på att rätt utnyttjade rastplatser med fungerande rotation ger yrkesförarna bättre möjlighet att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider. En ytterligare vinst är ökad tillgänglighet samt en vacker, lugn och trygg miljö för alla bilister. Vi kan samtidigt konstatera att utbudet av rastplatser utmed vägarna är för litet och att platserna ofta är upptagna av olika aktörer som använder rastplatserna för olika uppställningar, t.ex. som väntplatser eller som improviserade campingplatser. Dessvärre respekteras sällan gränsen på max

24 timmars användande av rast- och parkeringsplatser och detta har därmed blivit ett problem för privatbilister och de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila. Vi anser därför att samhället skyndsamt måste investera i ytterligare platser utmed de större vägarna. Trafikverket bör också få i uppdrag att åtgärda bister samt arbeta med säkerhets- och trygghetsaspekter. Vidare anser vi att övervakningen måste skärpas för att stävja överträdelser av den maximala parkeringstiden och komma tillrätta med nedskräpning, nedsmutsning samt annan grövre brottslighet.

## **8. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 8 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46 och

avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis peka på att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. De kranar som används är ofta tunga, och för att skydda vägnätet finns ett regelverk för var och hur dessa kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att i dessa fall få genomföra förflyttningar behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. I dag är både Trafikverket och respektive kommun involverade i dispenshanteringen och branschen efterlyser därför ett förenklat regelverk för att därmed få möjlighet att öka tiden hos kund och skapa större nytta. Jag anser att ett sätt att möta de utmaningar som finns kan vara att Trafikverket delegeras att efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, hantera all dispenshantering för transporter av mobila kranar och tunga fordon. Jag vill även påminna om att riksdagen våren 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om dispenshanteringen (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223) som anger att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket. Jag vill framhålla att detta är något som regeringen nu skyndsamt måste expediera. Därmed anser jag att Trafikverket bör delegeras



ett övergripande ansvar för dispenshantering för transporter av mobila kranar och tunga fordon.

### **9. Översyn av taxibranschen, punkt 10 (S)**

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 38,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkande 1,  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och  
2023/24:1177 av Linnéa Wickman och Jim Svensk Larm (båda S) samt  
avslår motionerna  
2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkande 5 och  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 6.

#### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att taxibranschen har stor betydelse för att människors vardag ska gå ihop och att samhällsservice som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts ska fungera. Efter att taxibranschen avreglerades 1990 kan vi i dag se flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt. Vi anser att avregleringen har gått för långt och att olika applikationstjänster förstör för seriösa aktörer genom att inte ta arbetsgivaransvar. Därigenom dumpas både priser och villkor. Vi vill därför att det ska genomföras en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den.

### **10. Översyn av taxibranschen, punkt 10 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkande 1,

2023/24:1177 av Linnéa Wickman och Jim Svensk Larm (båda S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 38 och  
avslår motion

2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Vi noterar att den svenska taxinäringen, efter att ha varit reglerad fram till 1990, på vissa håll i dag uppvisar orimligt stora variationer när det gäller både prissättning och kvalitet. En resa med två till synes lika bilar som tillhör olika bolag visar inte sällan oskäligt höga prisskillnader. Konkurrensituationen mellan olika förare och bolag leder i värsta fall till hotfulla situationer. Detta är något som även har föranlett flygplatser och tågstationer att anlägga bomsystem så att endast vissa bolag släpps in. I många länder råder inte fri prissättning på taxiresor, och ett oskäligt pris på en turists första taxiresa i Sverige kan påverka det generella intrycket av landet på ett negativt sätt. För att stävja dessa missförhållanden anser vi att regelverket för yrkesmässig trafik i personbefordran bör ses över.

Vi vill vidare uppmärksamma den kraftigt utbredda s.k. svarttaxiverksamhet som förekommer på en del håll i landet. En resenär som använder denna typ av tjänst omfattas inte av samma skydd som en vanlig taxiresenär vid t.ex. en eventuell olycka, ett rån eller vid sexuella ofredanden. Enligt en kartläggning som Svenska Taxiförbundet har gjort har svarttaxi via Facebook-grupper tagit ett järngrepp om taximarknaden i tio svenska städer. När kunderna flyttar över till den svarta marknaden drabbas detta de seriösa taxiföretagen som därmed kan köra med allt färre bilar på helgerna, och får se sin existens hotad. Denna utveckling innebär att allt fler orter i Sverige saknar taxitjänster, vilket ger problem för både det lokala näringslivet och samhället i stort. Kommuner och enskilda drabbas när skolskjuts, sjukresor och färdtjänst ska upphandlas eftersom det saknas lokala anbudsgivare.

I en svarttaxi är beloppet som redovisas i taxametern betydligt lägre än det som kunden faktiskt betalar och i genomsnitt är det bara tre av tio kronor som redovisas korrekt. Detta innebär att välfärden går miste om skatter, avgifter och moms men även att de seriösa företagen riskerar att slås ut eftersom dessa inte kan tävla långsiktigt mot företag som konkurrerar med priser baserade på obeskattad svart verksamhet. Mot denna bakgrund anser vi att det behövs skärpningar av lagstiftningen och straffen för att stävja alla typer av svarttaxiverksamhet. Denna revidering av regelverket behöver ske skyndsamt.

## **11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (S)**

av Matias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 i denna del och  
avslår motionerna  
2023/24:5 av Robert Stenkvist (SD) och  
2023/24:254 av Serkan Köse (S) yrkandena 2 och 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla betydelsen av att det ska råda sjysta villkor och rättvis konkurrens inom taxibranschen. Vi anser därför att det är av yttersta vikt att det görs kontroller som innebär att detta kan upprätthållas. För att säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion som skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. taxi och därmed göra det svårare för oseriösa företag att bedriva verksamhet. En yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som i sin tur kan medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i branschen. Genom att upprätta en sådan inspektion kan vi säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler.

## **12. Taxi i körfält för fordon i linjetrafik, punkt 13 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

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

### **13. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 14 (S)**

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 35 i denna del och 36.

### *Ställningstagande*

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

Vi vill vidare peka på problemen med dåliga arbetsvillkor som präglar taxibranschen, som även vittnar om en stor förarbrist. Det är inte ovanligt med brister i samband med offentliga upphandlingar av samhällsresor där skatte-medel går till oseriösa företag som vinner upphandlingar på lägsta pris genom låga löner, ohållbara arbetsvillkor och skatteundandragande. Vi ser dessvärre också att seriösa bolag som inte tummar på arbetsvillkor och löner riskerar att konkurreras ut. Framväxten av den s.k. gig-ekonomin har ökat konkurrensen ytterligare och förstärkt problematiken med förare som helt saknar den grundläggande tryggheten som ett kollektivavtal ger. Förutom att dessa otrygga anställningar skapar en stark ekonomisk stress och utsatthet för den enskilde föraren är det även en trygghetsfråga för resenärerna. Vi ser betydande risker

i att prispressen leder till kvalitetsbrister för att föraren inte får förutsättningar att klara sitt uppdrag eller förväntas arbeta mycket långa arbetspass.

Vi vill därför sammanfattningsvis framhålla vikten av att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla alla som kör yrkestrafik, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom transportsektorn. Vi anser också i sammanhanget att inrättandet av en yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn till gagn för anställda i branschen, ökad trafiksäkerhet och rättvis konkurrens.

# Särskilda yttranden

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

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi vill inledningsvis framhålla att det krävs krafttag när det gäller cabotage-transporterna på de svenska vägarna och att polisen behöver utveckla och stärka vägkontrollerna för att stoppa den olagliga trafiken. Vi vill understryka att polisen behöver ha goda möjligheter att kunna kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport.

Yrkeskompetensbevis (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare, och det finns ett gemensamt regelverk inom EU för detta. Det finns dock en svart marknad där det erbjuds falska bevis, förarkort och körkort. Eftersom risken att bli ertappad med falska handlingar är liten vill vi peka på betydelsen av en gemensam databas inom EU som är lättillgänglig och där polis och kontrolltjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

Ute på kontrollplatserna arbetar i dag poliser med särskilt förordnande för flygande inspektion och bilinspektörer, och i vissa fall kan besiktningstekniker hyras in av Polismyndigheten. För att effektivisera kontrollerna av den yrkesmässiga trafiken på väg anser vi att verksamheten på sikt borde kunna skiljas från den ordinarie polisverksamheten så att ansvaret läggs under en särskild enhet inom polisen som ska ha egen styrning, frikopplad från regioner och lokalpolisområden. Efter en sådan förändring borde även dagens tjänst som bilinspektör i praktiken kunna upphöra, och personal som uppfyller kompetenskraven utbildas till en högre tjänstenivå. Vi vill peka på att de som skulle arbeta inom en sådan särskild enhet och utföra kontroller på väg behöver ha alla nödvändiga befogenheter i sin tjänsteutövning. Eftersom vi anser att kontrollerna av bl.a. manipulerade färdskrivare och lastsäkring också behöver öka vore det positivt om även sådana uppgifter skulle kunna hanteras av ovan nämnda särskilda enhet inom polisen.

Vi vill i sammanhanget peka på att det i första hand är polisen som i samband med vägkontroller upptäcker de som fuskar, medan den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag snarare är en automatiserad kontroll av förarnas administrativa brister i hanteringen av färdskrivarna. Eftersom vi menar att Transportstyrelsens metoder för att genomföra företagskontroller är ineffektiva, anser vi att det finns ett stort behov av omstrukturering så att kontroller av tung trafik i stället blir utförda i företagets lokaler. Således skulle denna del av Transportstyrelsens företagskontroller kunna hanteras av den nya särskilda enheten inom polisen som beskrivits ovan. Vi anser att en samordning mellan vägkontroller och företagskontroller skulle kunna säkerställa att kontrollerna utförs på ett korrekt och rättssäkert sätt, vilket inte är fallet

med den nuvarande ansvarsuppdelningen mellan polisen och Transportstyrelsen.

Vi vill även peka på att de s.k. lättlastare som väger upp till 3 500 kilo och som blivit allt vanligare på vägarna ännu inte omfattas av kravet på färdskrivare och att dessa fordon inte heller omfattas av vilotidsförordningen om de är utländska eftersom denna lagstiftning är en nationell bestämmelse. För att öka säkerheten på våra vägar skulle regelverket för dessa fordon behöva anpassas bättre till det nyligen antagna mobilitetspaketet.

Vi vill slutligen understryka att strävan att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste inkludera alla transportsätt och innehålla övergripande parametrar såsom konkurrens, tillväxt och globala utsläpp. Med bättre kontroller förbättras miljön samtidigt som den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens.

## **2. Sanktionsavgifter och böter vid regelöverträdelser, punkt 3 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Samtidigt som kraven på cabotagetrafik är tydligt reglerade i yrkestrafiklagstiftningen och en skärpning av dessa regler har antagits genom mobilitetspaketet kan vi se att det under flera år ändå har rapporterats om en stor mängd lastbilar som aldrig lämnar Sverige utan i stället kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Konsekvensen av att dessa lastbilar och åkerier inte följer gällande lagar och säkerhetsföreskrifter är att konkurrensen mot de svenska åkerierna snedvrids. Om nuvarande förhållanden inte förbättras anser vi att det behövs en straffskärpning när det gäller otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik för att upprätthålla de rättvisa villkor som behövs inom vägtransportområdet.

På motsvarande vis anser vi att det kan finnas anledning att även se över nuvarande bötesnivåer, sanktionsavgifter och sanktionsväxling eftersom vi menar att det måste bli en tydligare markering i sanktionssystemet så att medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag. Tyvärr har vi kunnat se att denna skillnad inte framgår i det nuvarande systemet med mer eller mindre automatiserade kontroller. I vissa fall kan fel av mindre betydelse snabbt få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som uppenbart fusk undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder.

## **3. Tidsfrist för klampning, punkt 4 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi vill peka på att beslut om klampning ska kunna fattas av personalen på en kontrollplats och anser att detta således innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroller på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut om klampning. Vi anser även att den maximala tiden för klampning

behöver utökas från dagens 36 timmar till dess att orsaken för klampningen är åtgärdad, eftersom vi vet att det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna för att därefter fortsätta färden när klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen i dessa fall blir begränsad eller att den inte får någon avgörande betydelse. Vi vill även peka på att en klampning i vissa fall också kan innebära att föraren passar på att ta ut sin lagstadgade veckovila och att syftet med klampningen även då försvinner. Mot bakgrund av att regeringen har aviserat en proposition om klampning väljer vi i dagsläget att avstå från att reservera oss och lämnar i stället ett särskilt yttrande i frågan.

#### **4. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 8 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi vill understryka att det nuvarande systemet för handläggning av ärenden om transportdispenser för vissa fordon är onödigt krångligt och tidskrävande. Det är inte rimligt att det vid t.ex. en tågurspårning eller annan större händelse finns tillståndskrav för att framföra ett nödvändigt fordon. Vi menar att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik. Det är redan i dag möjligt att i realtid sprida information digitalt om var fordon och vissa krantyper kan framföras och vi anser att informationen ska gälla oavsett om det är Trafikverkets vägar eller kommunala vägar. Genom att samordna informationen och kunna få ett beslut direkt kan transporter ske även vid akuta händelser. I ett sådant system skulle vissa vägsträckor kunna vara fördefinierade för undantag och för vissa modeller av t.ex. kranar. Det vore därför välkommet med en kraftig satsning på digitalisering av dispenshanteringen och så långt som möjligt automatiserade beslut.

Vi anser mot denna bakgrund att det är mycket positivt att Trafikverket har fått i uppdrag att utreda frågan om hur handläggningen av ärenden om transportdispenser kan underlättas och förenklas. Vi emotser resultatet av detta angelägna arbete med stort intresse.

#### **5. Miljöanpassade transporter och hållbart resursutnyttjande, punkt 9 (SD)**

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi anser att det är positivt att transportnäringen bidrar med egna lösningar för att främja ett hållbart resursutnyttjande genom t.ex. smarta logistikfunktioner som eliminerar tomkörningar och ökar fyllnadsgraden i fordonen. Vi anser därför att det är eftersträvänsvärt att premiera logistiklösningar som medverkar till leveranser på tider utanför höga trafiktoppar och övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle. Vi menar att Sverige på många sätt har ett väl utvecklat logistiksystem, men konstaterar samtidigt att det inte innebär att det är helt optimalt. Det finns enligt vår uppfattning fortfarande mycket som kan göras för att transporter av gods ska bli så energieffektiva som möjligt. Det finns en



rad företag som utvecklar logistiklösningar som leder till minskad miljöbelastning. Vi anser dock samtidigt att företagen får ta en orimligt stor del av kostnaderna för att förbättra vår gemensamma miljö. Därmed vill vi framhålla betydelsen av alternativa driftsformer för tunga fordon.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:5 av Robert Stenkvist (SD):*

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

*2023/24:254 av Serkan Köse (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra en granskning av taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa strängare kontroller och regleringar för nya aktörer inom taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka polisens och Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera och utvidga samarbeten mellan taxinäringen och kommunala samt regionala transporttjänster och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande beställansvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för införandet av ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagstiftningen och straffen gällande det som kallas svarttaxi och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser, åtgärda brister på befintliga rastplatser och skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att fordon för kontroll på väg är rätt utrustade och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och utföra fler kontroller av farligt gods, lastsäkring, yrkestrafiktillstånd och färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om portabla vågar och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för YKB och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:415 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

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

*2023/24:425 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

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

*2023/24:782 av Johanna Haraldsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i enlighet med förslagen i SOU 2021:31 Kontroller på väg förtydliga styrningen och att låta resurserna för kontrollverksamheten inom yrkestrafikområdet beslutas av regeringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1024 av Kalle Olsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en obligatorisk avgift för frakt till kund och vid returer och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1177 av Linnéa Wickman och Jim Svensk Larm (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1251 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C):*

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

*2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1940 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):*

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

*2023/24:2089 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

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

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

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

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken, samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna

inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den och tillkännager detta för regeringen.