

# Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU11

## Yrkestrafik och taxi

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika yrkestrafik- och taxifrågor, bl.a. om genomförande av olika översyner samt frågor relaterade till tillsyn och kontroller inom området. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda utredningar och översyner samt till att det nyligen har genomförts flera regeländringar inom såväl yrkestrafik- som taxiområdet. Utskottet hänvisar vidare till den nationella godstransportstrategin som regeringen presenterade i juni 2018 och som är inriktad på att identifiera områden där det behövs åtgärder för att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. vikten av att det ska råda konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporter på väg som utförs inom EU. Eftersom tunga godstransporter på väg i många fall är av gränsöverskridande karaktär framhåller utskottet även behovet av gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätta en konkurrens-situation som bygger på lika villkor.

I betänkandet finns 18 reservationer (M, SD, C, KD, L).

### *Behandlade förslag*

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Lika villkor inom åkerinäringen i EU.....	7
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen .....	11
Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna.....	27
Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning.....	37
Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkerinäringen .....	41
Beställansvar .....	43
Yrkeskompetensbevis .....	45
Säkra rast- och uppställningsplatser .....	48
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation .....	50
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen .....	53
Främjande av digitalisering och delningsekonomi .....	58
Reservationer .....	61
1. Lika villkor inom åkerinäringen i EU, punkt 1 (M).....	61
2. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (M) .....	62
3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (SD).....	63
4. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (C, L).....	65
5. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (KD).....	66
6. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (SD).....	67
7. Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 3 (KD) .....	69
8. Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning, punkt 4 (SD) .....	70
9. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkerinäringen, punkt 5 (KD) .....	71
10. Beställansvar, punkt 6 (SD).....	71
11. Yrkeskompetensbevis, punkt 7 (SD) .....	72
12. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 8 (SD).....	73
13. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 9 (SD).....	73
14. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 9 (KD) .....	74
15. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (SD).....	75
16. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (KD) .....	75
17. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 11 (M) .....	76
18. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 11 (KD) .....	77
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	78
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19 .....	78

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Yrkestrafikfrågor*

### **1. Lika villkor inom åkerinäringen i EU**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 4,

2018/19:2107 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2018/19:2279 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19.

*Reservation 1 (M)*

### **2. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21 och 43,

2018/19:1228 av Jan R Andersson (M),

2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2018/19:2672 av Hans Ekström m.fl. (S),

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkandena 1–3,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C, L)*

*Reservation 5 (KD)*

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

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:177 av Thomas Morell (SD),

2018/19:597 av Hans Rothenberg (M),

2018/19:734 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2018/19:737 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2018/19:738 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 19 och 23 samt

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53.

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (KD)*

**4. Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:588 av Åsa Coenraads (M) och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 20.

*Reservation 8 (SD)*

**5. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkerinäringen**

Riksdagen avslår motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50.

*Reservation 9 (KD)*

**6. Beställaransvar**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22.

*Reservation 10 (SD)*

**7. Yrkeskompetensbevis**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:921 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall  
(båda M) och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4.

*Reservation 11 (SD)*

**8. Säkra rast- och uppställningsplatser**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 36.

*Reservation 12 (SD)*

*Taxifrågor***9. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 50 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 42 och 73.

*Reservation 13 (SD)*

*Reservation 14 (KD)*

**10. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:735 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9,

2018/19:2185 av Serkan Köse m.fl. (S) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71.

*Reservation 15 (SD)*

*Reservation 16 (KD)*

**11. Främjande av digitalisering och delningsekonomi**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23.

*Reservation 17 (M)*

*Reservation 18 (KD)*

Stockholm den 28 mars 2019

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Denis Begic (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 49 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2018/19 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet bjöd utskottet in företrädare för Svenska Taxiförbundet och Uber att lämna information om taxirelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 7 mars 2019. Utskottet bjöd vidare in företrädare för Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Åkeriföretag att lämna information om yrkestrafikrelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 12 mars 2019. Utskottet bjöd slutligen in företrädare för Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen att lämna information om yrkestrafik- och taxirelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 14 mars 2019.

# Utskottets överväganden

## Lika villkor inom åkerinäringen i EU

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regleringen av åkerinäringen inom EU. Utskottet pekar på det pågående arbetet på EU-nivå och att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i detta arbete för att främja konkurrens och lika villkor. Mot bakgrund av den pågående processen finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (M).

### Motionerna

Lars Mejern Larsson m.fl. (S) efterfrågar i motion 2018/19:1788 yrkande 4 krafttag mot illegal cabotage trafik. Motionärerna pekar på att det är positivt att regeringen har vidtagit flera åtgärder mot utländska lastbilsföretag som olagligt utnyttjar EU-regler och kör transporter illegalt på de svenska vägarna. Motionärerna anser att dessa äventyrar såväl svenska arbetstillfällen som trafiksäkerheten. Motionärerna anser dock att regeringen bör överväga fler åtgärder mot illegal cabotage trafik och stå upp för en seriös åkerinäring. Enligt motionärerna är det en grundläggande del i den svenska modellen och något som i allra högsta grad gynnar värmlänningar och värmländskt näringsliv.

Pia Nilsson m.fl. (S) betonar i motion 2018/19:2107 behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotage trafiken och för ordning och reda på våra vägar. Motionärerna konstaterar att den seriösa åkerinäringen under lång tid har brottats med en snedvriden konkurrens från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk och anser att detta inte är rimligt. Motionärerna framhåller samtidigt att regeringen har vidtagit en mängd åtgärder mot olaglig cabotage trafik men att det för svenska åkeriföretag och förare är viktigt att EU tar fram striktare cabotage regler som ska gälla inom hela unionen. Enligt motionärerna får arbetet med att ytterligare vässa regelverken inte avstanna.

Camilla Waltersson Grönvall (M) anser i motion 2018/19:2279 yrkande 1 att Sverige tydligare ska driva åkerifrågorna i Europa med målet att samma villkor ska gälla för alla länder. Motionärerna framför vidare i yrkande 2 att Sverige ska driva frågan om kontroll av åkeribranschen inom EU hårdare. Motionärerna anser att det är oacceptabelt att vissa företag på den fria inre marknaden har lärt sig olika länders svagheter och anpassat verksamheten efter detta för att undvika skatter, kontroller och avgifter. Enligt motionärerna bör sådant förfarande bekämpas aktivt i varje enskilt EU-land. Det är viktigt att varje land uppfyller minimikraven från EU på fungerande företags- och vägkontroller och att länderna på så sätt ser till att företagen följer gällande

regelverk. Sverige bör enligt motionärerna här driva en stringent linje för att få EU att prioritera åkerinäringens problem på den fria marknaden så att de länder som brister i nationella regelverk och interna kontroller blir skyldiga att rätta till dessa. Likaledes bör Sverige driva frågan om att EU-länder bör leverera den lagstiftning och de kontrollsystem som krävs för att upprätthålla en sund åkerinäring inom den fria inre marknaden.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 19 behovet av att verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otilbörlig konkurrens. Motionärerna pekar på att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotiderna. Motionärerna menar att Sveriges åkeriföretag inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa eftersom det snedvrider konkurrensen. Motionärerna framhåller att det är centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad.

### Utskottets ställningstagande

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

Utskottet vill peka på att kommissionen i maj 2017 presenterade den första av tre delar i det s.k. mobilitetspaketet. En andra del presenterades därefter i november 2017 och en ytterligare tredje del presenterades i maj 2018.

Den första delen av mobilitetspaketet var särskilt inriktad på vägtransporter och innehöll bl.a. tre lagförslag med bäring på yrkestrafik. Kommissionens tre förslag innebär bl.a. att det införs tydligare regler för cabotagetransporter och regler som gör det lättare att kontrollera cabotagetransporter, samtidigt som kraven för etablering av företag skärps för att motverka s.k. brevlådeföretag. Vidare föreslås att reglerna om kör- och vilotider ändras; t.ex. föreslås ändringar i referensperioderna för hur veckovilan ska tas ut och nya bestämmelser om krav på att företag ska möjliggöra för förare att återvända hem med jämna mellanrum. Förslagen innebär även ett tidigareläggande av kravet på installation av nya s.k. smarta färdskrivare. Dessutom föreslås specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Samtliga förslag innebär även att kraven på återrapportering från medlemsstaterna till kommissionen och kraven på samordning medlemsstaterna emellan skärps.



Inom ramen för den andra delen av mobilitetspaketet lämnade kommissionen bl.a. ett lagförslag om ändring av det s.k. kombitransportdirektivet. Förslaget innehåller nya krav på vilka uppgifter som ska kunna uppvisas vid en kontroll samt på att dessa uppgifter ska kunna uppvisas för en kontrolltjänsteman under den tid kontrollen pågår. Vidare föreslås ändrade regler om stödåtgärder för att främja nya investeringar i omlastnings-terminaler. Kommissionen föreslår också att medlemsstaterna ska utse en behörig myndighet för att främja samarbete mellan medlemsstaterna genom att utbyta relevant information och praxis.

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

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att infrastrukturministern vid flera tillfällen har kommit till trafikutskottet för överläggningar om de olika delarna av mobilitetspaketet.

I samband med förhandlingarna om mobilitetspaketet deltar företrädare för den svenska regeringen i rådsmöten och rådsarbetsgruppsmöten. Utskottet kan konstatera att rådet länge var splittrat vad gäller förslagen i den första delen av mobilitetspaketet. Vid rådet för transport, telekommunikation och energis (TTE-rådet) möte den 3 december 2018 kunde dock EU:s transportministrar slutligen enas och anta allmänna inriktningar i fråga om förslagen i det första mobilitetspaketet samt förslaget om ändring av kombidirektivet i det andra mobilitetspaketet. I ett pressmeddelande från regeringen i december 2018 pekar infrastrukturministern på resultatet från rådsmötet den 3 december och att transportministrarna då enades om att det ska bli sund konkurrens inom transportnäringen och bättre arbetsvillkor för yrkeschaufförerna. Vidare framhålls att Sverige har varit pådrivande i förhandlingarna om nya regler för vägtransporter och att dessa regler är en förutsättning för att skapa bättre ordning och reda på vägarna. Utskottet välkomnar i likhet med infrastrukturministern att Sverige har fått gehör för de krav man ställt om utstationering och ökad kontroll och reglering av kombinerade transporter. I den överenskommelse som uppnåddes i december vid mötet mellan EU:s transportministrar konstaterar utskottet att bl.a. följande ingår:

- Det blir striktare regler för cabotage transporter. Enligt överenskommelsen får lastbilar från andra EU-länder även fortsättningsvis köra högst tre cabotage transporter under sju dagar efter att de kommit till Sverige med en internationell transport. Däremot måste lastbilen därefter stanna utanför Sverige i minst fem dagar, dvs. en s.k. avkylningsperiod, innan den åter kan köra nya cabotage transporter i Sverige.
- Reglerna för utstationering av förare vidgas, skärps och tydliggörs.

- Nya smarta färdskrivare kommer att introduceras för att säkerställa effektivare kontroller. Det kommer att öka möjligheten att kontrollera bl.a. cabotage- och utstationeringsregler. Enligt de nya reglerna är det inte tillåtet att ta veckovila i fordonet.
- Undantaget för kombinerade transporter, som har gjort det möjligt för åkerier från andra länder att köra i Sverige utan att registrera sina lastbilar i landet, tas bort. Detta undantag i kombidirektivet har kritiserats av bl.a. arbetstagarorganisationer och åkeriföretag i Sverige och har inneburit att chaufförer från låglöneländer har kört i Sverige under villkor som är sämre än de som gäller för svenska chaufförer.

I Europaparlamentet bereds förslagen i de olika delarna av mobilitetspaketet av utskottet för transport och turism (TRAN-utskottet). Vad gäller förslagen i den första delen av mobilitetspaketet om cabotage, kör- och vilotider samt utstationering noterar utskottet att ledamöterna i Europaparlamentet har haft svårt att enas om en ståndpunkt. I juni 2018 justerade TRAN-utskottet tre betänkanden som behandlar förslagen, men dessa fick inte majoritet i kammaren och ärendena hänvisades därför åter till utskottet för fortsatt beredning. TRAN-utskottet röstade på nytt om betänkandena den 10 januari 2019, men endast betänkandet som behandlar förslaget om cabotage röstades igenom. I korthet föreslår Europaparlamentet att cabotagetransporter ska tillåtas i högst tre dagar och att lastbilen efter det måste lämna värdlandet i åtminstone 60 timmar, för en s.k. avkylningsperiod, innan en ny cabotage-transport kan påbörjas. Vidare föreslås att lastbilen måste återvända till etableringslandet åtminstone var fjärde vecka.

Först efter att Europaparlamentets ledamöter har röstat igenom betänkandena i kammaren kan de interinstitutionella förhandlingarna mellan parlamentet och rådet påbörjas. Utskottet konstaterar att de ändringar av regler som gäller för gränsöverskridande transporter och genomförandet av det s.k. mobilitetspaketet behöver göras på EU-nivå och inväntar därmed den fortsatta beredningsgången. När det gäller regeringens linje i dessa frågor vill utskottet peka på att regeringen i den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni 2018 anger att den i samband med förhandlingarna om EU:s mobilitetspaket aktivt driver linjen att det måste råda sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater. I strategin pekar regeringen även på att Sverige i dessa frågor samarbetar särskilt med en grupp likasinnade medlemsstater inom den s.k. vägalliansen, som består av Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg samt de två icke-EU-medlemsstaterna Norge och Schweiz. Regeringen pekar också på att dessa länder träffas regelbundet för att utbyta övriga erfarenheter av utvecklingen av regelsystemet och av kontroller av vägtransporter.

Mot bakgrund av vad som här har anförts om det pågående arbetet på EU-nivå och att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i detta arbete för att främja konkurrens på lika villkor avstyrker utskottet motionerna

2018/19:1788 (S) yrkande 4, 2018/19:2107 (S), 2018/19:2279 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2018/19:2901 (M) yrkande 19.

## Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet framhåller bl.a. 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 ute på vägarna. Utskottet pekar vidare på att det är positivt att det vidtas åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna och understryker samtidigt vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för tillsyns- och kontrollinsatser. Utskottet välkomnar även vad regeringen framhåller i den nationella godstransportstrategin om vikten av väl fungerande och effektiva kontroller på vägtransportområdet liksom avsikten att se över hur regelefterlevnaden på väg kan förbättras för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten.

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

### Bakgrund

#### *Utskottets tidigare behandling*

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

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

#### *Den nationella godstransportstrategin*

Regeringen presenterade i juni 2018 strategin Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, som tagits fram

i dialog med berörda aktörer inom godstransportområdet. I strategin identifieras ett antal områden där det behövs åtgärder för att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. Med den nationella godstransportstrategin vill regeringen tydliggöra och möjliggöra samling kring inriktningen på utveckling av godstransportsystemet. Den nationella godstransportstrategin utgör en plattform för det fortsatta arbetet och innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden. I strategin framhålls att för att arbetet ska lyckas krävs att alla berörda tar ansvar och bidrar genom sina respektive verksamheter, liksom genom fortsatt dialog, kunskapsutbyte och samverkan.

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

## **Motionerna**

Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:164 yrkande 11 förändrade regler för samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Motionärerna pekar på att åkerinäringen är hårt ansträngd och att det krävs kraftigare åtgärder när det gäller cabotagetransporter. Motionärerna vill att lastbilar ska registreras vid ankomst till Sveriges gränser. Enligt motionärerna får polisen därigenom en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 1 att det införs en specialenhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Motionärerna pekar på att den svenska åkeribranschen sedan EU-inträdet har utsatts för en ökande konkurrens från övriga medlemsländer samtidigt som den gränsöverskridande tunga trafiken i princip har avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen och brister i kompetens, resurser och juridiska möjligheter. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det bör införas en specialenhet på ca 700 tjänstemän inom polisen vars uppgift ska vara att kontrollera den yrkesmässiga och den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 11 att befogenheterna för bilinspektörer utökas. Motionärerna pekar på att det är polisman med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer som arbetar ute på kontrollplatserna. För att effektivisera kontrollerna bör verksamheten enligt motionärerna skiljas från ordinarie verksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Motionärerna anser vidare att bilinspektör som tjänstebeskrivning ska slopas i samband med en sådan omorganisation och att det i stället ska inrättas en ny tjänstebeskrivning som ökar behörigheten hos denna personalgrupp. Genom detta skulle dagens tjänst som bilinspektör utgå och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. Motionärerna anser dessutom att personalen ska kunna vara beväpnad, och ha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning. Därigenom skulle personalen enligt motionärerna ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning.

Motionärerna föreslår i yrkande 12 att antalet kontrollplatser för vägtrafik utökas. Motionärerna pekar på att polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet och att dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. Enligt motionärerna torde dessa platser i dag vara tillräckliga så länge det finns personal som kan utföra kontroller. Motionärerna menar samtidigt att behovet av kontrollplatser för tung trafik behöver ses över när nya vägsträckor ska byggas.

Motionärerna efterfrågar vidare i yrkande 14 en ökning av kontrollerna av farligt gods. Motionärerna framhåller att det i transporter som klassificeras som farligt gods finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö. Därmed ställs det väsentligt högre krav på de förare som utför den här typen av transporter. Enligt motionärerna utförs dock många transporter av farligt gods av förare som varken har rätt kompetens eller kör fordon som har rätt utrustning för den här typen av transporter. Motionärerna anser därför att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av fordonen som transporterar farligt gods.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 15 att kontrollerna av lastsäkring ska öka. Motionärerna pekar på att lastsäkring är ett av de viktigaste momenten en yrkesförare ska ägna sig åt eftersom löst eller dåligt säkrat gods på flaket kan glida av eller välta fordonet. Motionärerna konstaterar att dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter och miljön. Motionärerna anser därför att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg även ska ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller.

I yrkande 16 anför motionärerna att antalet portabla vågar ska öka. Enligt motionärerna är det i förebyggande syfte viktigt att tunga fordon kan vägas när och var som helst på vägnätet och att det därmed inte blir möjligt för ett överlastat fordon att välja en annan väg för att undvika vägning. Förutom haveririsken för överlastade fordon orsakar de även skador på vägnätet. Enligt

motionärerna ska de portabla vågarna i första hand användas på det mindre vägnätet. Motionärerna anser att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg ska ha tillgång till portabla vågar. Motionärerna föreslår också i yrkande 17 att företagsbaserade fordonsvågar ska nyttjas. Motionärerna pekar på att det finns flera företag ute i landet som har vågar där tunga fordon kan vägas och att dessa vågar kalibreras varje år. Enligt motionärerna borde dessa vågar även kunna användas för vägning av tunga fordon och fordonskombinationer. Motionärerna anser att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg ska ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 18 en ökning av antalet kontroller av färdskrivare. För att tillskansa sig fördelar på den seriösa åkerinäringens bekostnad förekommer det enligt motionärerna ett omfattande fusk med färdskrivare och förarens aktiviteter. Motionärerna framhåller att detta är synnerligen allvarligt för trafiksäkerheten eftersom trötta förare utgör en stor olycksrisk.

Motionärerna föreslår i yrkande 21 att kontrollen i företagens lokaler återförs till den enhet som utför kontroll på väg. Motionärerna pekar på att Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att genomföra företagskontroller men att förekomsten av fusk med t.ex. manipulerade färdskrivare och förarkort upptäcks i alltför låg utsträckning vid kontroller i företagens lokaler. Motionärerna anser att det finns ett behov av omstrukturering då det finns fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten. Då ledtiden från att en vägkontroll uppdagar fusk till att en kontroll i företaget genomförs kan minskas avsevärt vill motionärerna flytta över Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller till en ny särskild polisenhet vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

Motionärerna efterfrågar vidare i samma motion yrkande 43 en ökning av antalet vägkontroller för att minska negativ miljöpåverkan. Enligt motionärerna finns oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden, vilket medför en kraftigt ökad miljöpåverkan i form av bl.a. ökat vägslitage, nedskräpning och ökade koldioxidutsläpp. Enligt motionärerna kan detta delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och en mer förnuftig politik.

Jan R. Andersson (M) föreslår i motion 2018/19:1228 en översyn av övervakningen av tung trafik. Övervakningen av den tunga godstrafiken på väg fungerar enligt motionären inte tillfredsställande i dag och utgör ett växande samhällsproblem med bl.a. hastighetsöverträdelser och fusk med kör- och vilotidsregler. Enligt motionären medför detta både allvarliga säkerhetsrisker och snedvridning av konkurrensen. Motionären pekar på att polisen bland övriga uppgifter har svårt att prioritera övervakningen av den tunga trafiken. För att få till stånd en effektiv övervakning behöver den automatiska trafiksäkerhetskontrollen enligt motionären byggas ut, och det behöver även

inrättas en särskild enhet inom Polismyndigheten med ansvar för att beivra och utreda brott inom tunga godstransporter på väg. Enligt motionären kan man här titta på erfarenheterna från den tyska polisenheten BAG eller delegera delar av trafikövervakningen till exempelvis Trafikverket eller någon annan myndighet med kompetens inom vägtrafiken.

Peter Persson m.fl. (S) föreslår i motion 2018/19:2241 en översyn av kombidirektivet samt möjligheten att ge berörda myndigheter möjligheter att utbyta information för att få ordning och reda på vägarna. Enligt motionärerna finns det i dag på många kombiterminaler i Sverige aktörer från andra EU-länder som bedriver stadigvarande verksamhet utan kontroll eller uppföljning. Enligt kombidirektivet får åkerier från andra EU-länder fritt konkurrera på den svenska marknaden i de fall då godset lastas från eller till tåg under förutsättning att det sker från och till närmaste lämpliga omlastningspunkt. Motionärerna menar att denna definition dock verkar tillämpas helt utifrån de oseriösa åkeriernas vinstintresse och inte med miljömässig, trafiksäkerhetsmässig eller arbetsrättslig hänsyn. Nuvarande situation innebär att det bedrivs olaglig inrikestrafik och att polisen saknar möjlighet att kontrollera om en lastbil kör en tillåten kombitransport eller en cabotagetransport. Följden blir snedvriden konkurrens från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk och att seriösa företag konkurreras ut. Enligt motionärerna behöver fler myndigheter än Arbetsmiljöverket ta krafttag mot detta, och det krävs också att samarbetet och informationsutbytet förbättras mellan myndigheterna. Motionärerna pekar även på att det i dag finns legala hinder för tillräckligt informationsutbyte som behöver undanröjas.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 20 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska olagliga cabotagetransporter. Motionärerna pekar på den hårda konkurrenssituationen i transportnäringen och på att antalet utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage minskar antalet trafikpoliser och tunga trafikkontroller, vilket enligt motionärerna riskerar att leda till ökat fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbils-trafiken. Motionärerna anser att en minskning av fusk på vägarna måste vara prioriterad och att det behövs ytterligare åtgärder, t.ex. att det införs krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Motionärerna vill även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Motionärerna pekar också på att bemanningen för tillsyn av tunga godstransporter på väg skulle kunna förstärkas genom upphandling av kompetens inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

Hans Ekström m.fl. (S) anser i motion 2018/19:2672 att förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län bör studeras i

infrastrukturplaneringen. Motionärerna pekar på att antalet lastbilstransporter ökar och att det förekommer problem hos somliga av aktörerna inom transportnäringen när det gäller bl.a. överlast, surring av gods samt kör- och vilotider. Ibland fuskas det enligt motionärerna medvetet, ibland omedvetet. Enligt motionärerna är ett viktigt incitament för att stävja dessa missförhållanden ökade fordonskontroller, och det är därför glädjande att hundratals poliser utbildades i detta under 2018. Enligt motionärerna har polisens grupp som arbetar med tung trafik i Södermanlands län uppmärksammat att det råder stor brist på kontrollplatser i länet och att detta leder till färre kontroller eftersom det försvårar polisens arbete. Enligt motionärerna finns det vidare stora behov av fler fordonsvågar i Södermanland.

Roza Güclü Hedin m.fl. (S) framför i motion 2018/19:2678 yrkande 1 att det bör övervägas ett införa obligatorisk gps-övervakning av all utländsk trafik som kör i Sverige. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 2 behovet av fler kontroller på vägarna av all yrkestrafik. I samma motion påtalas vidare i yrkande 3 behovet av utökat samarbete mellan myndigheter för att minska fusk. Motionärerna pekar på att den svenska åkerinringen är hårt drabbad av osund konkurrens och lönedumpning och att många chaufförer arbetar under omänskliga förhållanden till löner och villkor som inte följer svenska lönenivåer och kollektivavtal. Oseriösa transportköpare utnyttjar denna situation, och därmed dumpas villkor och löner. Enligt motionärerna är den nuvarande situationen oacceptabel då den hotar seriösa företag och arbetsgivare.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 51 att alla EU-länders fordonsregister ska vara öppna för alla medlemsländers kontrollerande myndigheter. Motionärerna pekar på att om den fria rörligheten ska fungera inom EU måste transparens och lika villkor råda inom unionen. Enligt motionärerna är flera EU-länders fordonsregister i dag inte tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter. För att den gemensamma marknaden ska fungera borde enligt motionärerna alla register vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter. Motionärerna framhåller vidare i samma motion yrkande 52 behovet av ökad samverkan mellan myndigheter för att motverka fusk inom transportbranschen. Enligt motionärerna behövs samverkan mellan olika myndigheter, t.ex. Skatteverket, polisen och Transportstyrelsen, för att motverka fusk inom svenska åkerier. Enligt motionärerna är ett problem som snedvrider konkurrensen att Transportstyrelsens företagskontroller bara berör de företag som är registrerade i Sverige. Motionärerna pekar vidare på att de utländska företagen kontrolleras av polisen men att det är få trafikpoliser som har kompetens att kontrollera den yrkesmässiga trafiken. Enligt motionärerna är sannolikheten att en utländsk förare fastnar i en kör- och vilotidskontroll därför liten.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 20 att det ska utredas hur rättsvårdande myndigheter kan få utökade befogenheter för elektronisk övervakning av yrkestrafiken. Enligt motionärerna kommer det aldrig att finnas tillräckligt många trafikpoliser för



att kontrollera alla lastbilar som passerar in i och ut ur Sverige. Tack vare den nya tekniken kan dock yrkestrafiken enligt motionärerna övervakas på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt för att se till att lagar och regler efterföljs; t.ex. kan man införa krav på en gps-mottagare i varje lastbil som kör i Sverige. Genom detta underlättas möjligheten att se till att kör- och vilotidsregler följs och att eurovinjettavgiften betalas. Motionärerna anser därför att det bör övervägas att utreda hur rättsvårdande myndigheter kan få ökade befogenheter när det gäller elektronisk övervakning av yrkestrafiken i syfte att värna likvärdig konkurrens mellan svenska och utländska aktörer och bekämpa brottslighet inom yrkestrafiken.

## Utskottets ställningstagande

### *Översyn av kontrollverksamheten för yrkesmässiga godstransporter*

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

Efter att trafikutskottet genomförde uppföljningen av yrkesmässiga godstransporter på väg 2011/12 har regeringen låtit genomföra ytterligare och återkommande uppföljningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Detta har genomförts genom samarbete mellan Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Trafikverket och Skatteverket genom s.k. tillståndsmätningar av bl.a. tunga godstransporter på väg. Den första genomfördes under 2012 och den senaste under 2015. I den senaste tillståndsmätningen framkom att regelefterlevnaden fortfarande var låg när det gällde kör- och vilotider, fordons tekniska beskaffenhet, lastsäkring och hastigheter. En motsvarande uppföljning av regelefterlevnaden för tunga godstransporter på väg genomförs under våren 2019.

Utskottet välkomnar att det efter utskottets uppföljning 2011/12 har genomförts ett antal åtgärder för att förbättra kontrollmöjligheterna och regelefterlevnaden och därmed främja sund konkurrens inom yrkestrafiken och ökad trafiksäkerhet. Utskottet noterar här exempelvis att det har införts möjligheter till s.k. klampning, sanktionsväxling och stärkt beställansvar men också att regeringen har låtit genomföra uppföljningar av de reformer som genomförts.

Utskottet vill samtidigt peka på att det är ett antal myndigheter som sorterar under olika departement som utövar olika typer av kontroller och tillsyn som rör åkeribranschens verksamhet. Här kan bl.a. nämnas Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket. Samverkan och utbyte sker mellan dessa myndigheter likväl som med tillsynsmyndigheter i andra europeiska länder. Någon mer genomgripande belysning av förutsättningarna för dessa myndigheters tillsyn och kontrollverksamhet och dessas betydelse för att främja trafiksäkerheten och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen finns i dag inte att tillgå.

Utskottet välkomnar därför att regeringen i den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni 2018 framhåller vikten av väl fungerande och effektiva kontroller på vägtransportområdet och att den även avser att se över hur regelefterlevnaden på väg kan förbättras för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten. Utskottet anser i likhet med vad regeringen anger i godstransportstrategin att detta exempelvis kan handla om förstärkt myndighetssamordning eller om hur modern teknik kan användas för att effektivisera kontrollerna.

#### *Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för genomförandet av företagskontroller och vägkontroller*

Kontroller på väg av yrkestrafiken utförs främst av bilinspektörer och polismän med specialistkompetens inom Polismyndigheten. Även tulltjänstemän utför vissa kontroller på väg, och Tullverket har samma möjlighet som Polismyndigheten att hindra fortsatt färd genom s.k. klampning. Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet av yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

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

Utskottet vill peka på att det när det gäller kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsreglerna i dag finns en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller. Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden om att öka andelen

vägkontroller, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU14). Utskottet vill nu liksom tidigare peka på att det inte skulle vara förenligt med gällande EU-regler att öka andelen vägkontroller i förhållande till företagskontroller i Sverige eftersom andelen vägkontroller redan uppgår till 50 procent.

Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla vikten av en väl fungerande kontrollverksamhet och att detta inbegriper såväl företagskontroller som vägkontroller. Det är enligt utskottets mening därför positivt att det vidtas åtgärder för att åstadkomma förbättringar. Utskottet vill som exempel på detta uppmärksamma en av de åtgärder som vidtagits för att underlätta polisens arbete såväl som överföringen av information. Enligt Polismyndigheten har ett nytt it-system för rapportering av flygande inspektioner tagits i drift som baseras på en applikation för mobiltelefoner och surfplattor. Enligt Polismyndigheten kommer it-systemet att förbättra och förenkla rapporteringen av flygande inspektioner. Systemet har funktioner dels för rapportering till Transportstyrelsen, dels för uppföljning av verksamheten med flygande inspektioner.

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

En förutsättning för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg är att det bedrivs en väl fungerande och effektiv kontrollverksamhet ute på vägarna. Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. Bilinspektörer har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd, utföra kontroller av förarens kör- och vilotider m.m. Till skillnad från en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter. Bilinspektörerna saknar också i övrigt polisära befogenheter.

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

Utskottet har återkommande behandlat motioner om kontroller och tillsyn av åkerinringen, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU14). Utskottet pekade då liksom tidigare på att antalet trafikpoliser i Sverige har minskat sett över tid och att denna utveckling är olycklig sett i relation till de senaste decenniernas betydande ökning av de tunga godstransporterna på väg. Mot bakgrund av den nuvarande situationen vill utskottet ånyo framhålla behovet av att det vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt säkra tillgången på poliser och bilinspektörer med den kompetens som krävs för att säkerställa en god övervakning av de tunga godstransporterna på väg.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Polismyndighetens anslag i enlighet med budgetpropositionen för 2017 har ökats med 25 miljoner kronor per år för 2017–2020 som en engångssatsning för att motverka illegal cabotageverksamhet samt med 10,7 miljoner kronor fr.o.m. 2017 för att utveckla arbetet med flygande inspektioner. Av Polismyndighetens regleringsbrev framgår vidare att myndigheten ska vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotage transporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Enligt uppgift från Polismyndigheten har de som en del i detta medverkat vid Transportstyrelsens framtagande av föreskrifter för flygande inspektion samt kompetenskrav för besiktningsmän. I regleringsbrevet anges vidare att en redovisning ska göras i årsredovisningen t.o.m. 2020 av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete inklusive kontroller av cabotage transporter och flygande inspektioner av nyttofordon (Ju2016/08896/LP, delvis).

När det gäller kompetensfrämjande insatser för att genomföra kontroller av tunga godstransporter på väg har utskottet fått uppgifter från Polismyndigheten om att de har slutit avtal med en extern leverantör som kommer att validera polisens bilinspektörer så att de uppnår den kompetens som numera krävs enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Vidare har utbildningar tagits fram för att säkerställa kompetensen hos de poliser som har förordnande att genomföra inspektioner. Enligt Polismyndigheten har de tagit fram kravspecifikationer enligt de nya kraven för att underlätta rekrytering av nya bilinspektörer med anledning av de höjda kraven. Syftet med detta är att inom yrkestrafiken använda tekniska specialister för att frigöra poliser till det polisiära uppdraget.

Utskottet vill här även peka på att Polismyndigheten under hösten 2017 inventerade behovet av utbildning i regelverket för internationella godstransporter och med utgångspunkt från detta tog fram en kursplan. Under det första halvåret 2018 genomgick totalt närmare 400 poliser och bilinspektörer en obligatorisk utbildning för alla som arbetar i en trafikgrupp eller motsvarande. När det gäller det totala antalet bilinspektörer inom Polismyndigheten uppgick de 2016 till 73, 2017 till 78 och 2018 till 74. Enligt uppgift från Polismyndigheten har en pilotutbildning genomförts under januari 2019 för att validera tio besiktningsmän till de nya kraven. Vidare pågår planering inom Polismyndigheten för att genomföra en ny grundutbildning för bilinspektörer med start i september 2019.

Enligt Polismyndigheten har antalet redovisade ärenden till Transportstyrelsen om överträdelse av cabotageregler ökat till följd av den genomförda utbildningsinsatsen. Under 2016 uppgick antalet ärenden om sådana överträdelse som rapporterades till Transportstyrelsen till totalt 61. Utskottet välkomnar den positiva utveckling som därefter skett av Polismyndighetens förutsättningar att genomföra kontroller av sådana överträdelse och konstaterar att antalet ärenden för 2018 ökat till 221.

### *Myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärdering*

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

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

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

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

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

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 bör varje medlemsstat föra ett nationellt register över de vägtransportföretag som har fått tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Minimikrav på de uppgifter som ska föras in i dessa register och gemensamma regler för sammankopplingen av dessa register till ERRU fastställs i kommissionens beslut (EU) 2016/48020. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelse och information om gemenskapstillstånd. Utskottet vill här peka på att syftet med ERRU är att underlätta samarbetet mellan nationella myndigheter för att främja och förenkla den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden av EU:s vägtransportlagstiftning samt göra den mer kostnadseffektiv. En förutsättning för detta är att alla medlemsstater är anslutna och använder systemet för att utbyta uppgifter.

I en rapport från EU-kommissionen den 18 februari 2019 (COM(2019) 84) redovisas att sammankopplingarna av nationella register skulle ha uppnåtts senast den 31 december 2012 men att det förekommit kraftiga förseningar i några av medlemsstaterna innan detta kunnat uppnås. Under rapporteringsperioden den 1 januari–31 december 2016 kopplade dock samtliga medlemsstater samman sina nationella elektroniska register för vägtransportföretag.

I rapporten redovisas att flera medlemsstater påpekat att deltagandet i ERRU lett till ett förbättrat samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samtidigt som det bidragit till att förbättra effektiviteten i ländernas nationella elektroniska register. Av rapporten framgår vidare att ett betydande informationsutbyte om allvarliga överträdelse och anseende har registrerats och att detta gällt särskilt i Belgien, Tjeckien, Tyskland, Estland, Kroatien, Italien, Lettland, Slovenien och Sverige. Större delen av utbytet rörde framställningar om kontroller av anseende som hade skickats till och från andra medlemsstater. I rapporten pekar EU-kommissionen på att informationsutbytenas volym har ökat betydligt jämfört med den föregående rapporteringsperioden och att medlemsstaterna generellt använder plattformen i större utsträckning. Utskottet anser att det är viktigt att informationsutbytet mellan länder fungerar väl och välkomnar därmed den utveckling som skett i frågan.

### *Trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon*

Av Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 framgår att myndigheten ska vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotage transporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Enligt uppgifter som trafikutskottet har fått från Polismyndigheten har de med anledning av detta tillsammans med Trafikverket inventerat trafikkontrollplatserna i landet. Detta har resulterat i att Trafikverket nu planerar en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser så att dessa kvalitativt uppnår de tekniska krav som ställs i EU-direktiv och Transportstyrelsens föreskrifter.

När det gäller fordonsvågar finns det ett antal sådana i olika delar av landet som Trafikverket förvaltar. Det primära syftet med vågarna är att de ska användas för polisens kontroller, men även allmänheten har tillgång till de vågar som inte har bom för inpassering, dvs. sådana som är öppna. Enligt Trafikverket kan de dock inte garantera att alla vågar alltid är i funktion. Trafikverket förvaltar en eller flera fordonsvågar i följande län: Dalarna, Gävleborg, Jämtland, Jönköping, Kalmar, Norrbotten, Skåne, Södermanland, Uppsala, Värmland, Västerbotten, Västernorrland, Västmanland, Västra Götaland och Östergötland.

Utskottet noterar vidare att det med dagens teknik finns möjligheter att kontrollera t.ex. förekomsten av för tungt lastade fordon genom automatisk fordonsvägning (weigh-in-motion, WIM). Redan 2010 installerades det första WIM-systemet och detta gjordes på den högratifierade vägsträckan på E4/E20 vid Hallunda söder om Stockholm. WIM-systemet finns nu även installerat i Nynäshamn, Kalmar och Göteborg. Systemet är utformat så att en givare i vägbanan väger fordonen när de passerar, och samtidigt detekterar hastighet, fordonets längd och axelavstånd. När fordonet åker förbi registreras om och var det är lastat mer än tillåtet. Polisen använder WIM för att identifiera fordon med överlast.

Polisen använder vidare s.k. portabla fordonsvågar i samband med bl.a. flygande inspektioner av tunga godstransporter på väg. I Rikspolisstyrelsens författningssamling finns föreskrifter och allmänna råd om vägning av fordon med portabla fordonsvågar (RPSFS 2011:5 FAP 335-1). I föreskrifterna anges att det bara är den som har nödvändig kompetens och är väl förtrogen med vågarna och de förhållanden som kan påverka vägningsresultatet som får väga fordon med portabla fordonsvågar.

Enligt uppgifter som trafikutskottet har fått från Polismyndigheten finns det för närvarande ca 345 portabla fordonsvågar som används inom myndigheten, och det pågår en översyn av såväl antalet vågar som metoder vid vägning med portabla vågar. Enligt Polismyndigheten börjar deras vågar att närma sig den tekniska maxåldern, och det börjar även bli svårt att få tag i reservdelar. Enligt Polismyndigheten är därför en ny upphandling på gång, men myndigheten ska först bestämma vilken metod som ska användas m.m. Enligt Polismyndigheten görs en stor mängd vägningar på fasta vågar, vilket enligt Polismyndigheten är betydligt bättre, inte minst ur arbetsmiljösynpunkt.

### *Kontroller av lastsäkring*

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

övertäckt. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindrande av fortsatt färd, körförbud och ordningsböter.

Att kontrollera att lasten är säkrad är en obligatorisk del i de kontroller som polisen genomför av tunga godstransporter på väg. Inom Polismyndigheten gör både poliser och bilinspektörer dessa lastsäkringskontroller. Bilinspektörer har bl.a. befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd samt utföra kontroller av förarens kör- och vilotider. Till skillnad från en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter.

När det gäller frågan om att öka antalet lastsäkringskontroller vill utskottet peka på att det i Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 bl.a. anges att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras.

### *Kontroller av farligt gods*

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras på rätt sätt under en transport. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ger ut föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng. Dessa föreskrifter benämns i dagligt tal ADR-S och anger bestämmelser och förutsättningar som ska vara uppfyllda vid nationell och internationell transport av farligt gods på väg.

Polismyndigheten genomför i enlighet med direktiv 95/50/EC tillsyn av transporter av farligt gods på väg och i terminal. När det gäller resurser samt genomförande av kontroller av farligt gods har utskottet fått följande information. Målsättningen är enligt Polismyndigheten att dessa kontroller ska uppgå till 7 000 per år. Under 2018 genomfördes i praktiken 5 596 tillsyner. Totalt finns det enligt Polismyndigheten ca 100 poliser som uppfyller kompetenskraven för att utföra kontroller av farligt gods och som i någon omfattning arbetar med tillsyn. För närvarande genomgår ett tiotal poliser grundutbildning i kontroller av farligt gods.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Polismyndigheten förs en dialog med MSB om antalet tillsyner, och MSB har i samband med detta inte fört fram några synpunkter på den nivå som råder i dag. Enligt Polismyndigheten ligger Sverige i en internationell jämförelse på en bra, och nästan hög, nivå i förhållande till medborgarantal och trafikintensitet.

I en granskningsrapport från Polismyndighetens internrevision som presenterades i januari 2018 konstateras att det krävs lång erfarenhet varvat med specialistutbildningar för att få en tillräcklig kompetens inom kontroller av farligt gods (dnr A040.119/2017). En anledning till detta som anges är att



regelverken för tung trafik och farligt gods är mycket omfattande och i vissa avseenden svårtillgängliga. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla vikten av att det även fortsättningsvis genomförs tillräckligt många kontroller av farligt gods för att upprätthålla en god trafiksäkerhet på vägarna och att det därför är viktigt att långsiktigt säkra tillgången till väl utbildad personal som uppfyller kompetenskraven för kontroller av farligt gods.

### *Översyn av kombidirektivet*

Kommissionen har låtit utvärdera direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, det s.k. kombidirektivet, inom ramen för det s.k. Refitprogrammet. I utvärderingen konstaterade kommissionen att direktivet även fortsättningsvis är ett relevant instrument för att främja en kombinerad användning av olika sätt att transportera gods. Kommissionen menade dock att direktivet behöver revideras eftersom omoderna bestämmelser, svårgenomträngliga och tve tydiga skrivningar samt ett alltför begränsat tillämpningsområde hindrar dess effektivitet. Kommissionen menade att direktivets huvudsakliga problem rör definitionen av kombinerad transport, begränsningarna i fråga om skatteincitament och de omoderna bestämmelserna om transportdokument.

Kommissionen presenterade därefter den 8 november 2017 den andra delen i det s.k. mobilitetspaketet. Ett av förslagen i paketet innebär ändringar av kombidirektivet. Det övergripande syfte som kommissionen anger med ändringsförslagen i kombidirektivet är att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter och därmed främja övergången från vägtransporter till andra transportsätt.

I december 2018 uppnåddes en överenskommelse vid mötet mellan EU:s transportministrar där det bl.a. ingick att undantaget för kombinerade transporter, som har gjort det möjligt för åkerier från andra länder att köra i Sverige utan att registrera sina lastbilar i landet, tas bort. Detta undantag i kombidirektivet har kritiserats av bl.a. arbetstagarorganisationer och åkeriföretag i Sverige, och har inneburit att chaufförer från låglöneländer har kört i Sverige under villkor som är sämre än de som gäller för svenska chaufförer.

Efter att ministerrådet enades i december 2018 och att TRAN-utskottet bl.a. behandlade frågan om kombidirektivet den 10 januari 2019 fortsätter nu processen med förhandlingar mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och EU-kommissionen. Utskottet vill framhålla vikten av regler som medverkar till konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen och följer därför den fortsatta förhandlingsprocessen på EU-nivå med stort intresse.

### *Möjlighet till övervakning av lastbilars position*

I den första delen av mobilitetspaketet föreslår kommissionen att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter m.m. ändras vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. Föraren ska enligt gällande bestämmelser registrera i vilket land ett arbetspass inleds, och detsamma ska

göras i samband med att arbetspasset avslutas. Enligt kommissionens förslag ska förordningen ändras så att fordonets position även ska registreras i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar gränsen. Ändringen innebär att det tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivare efter att ha passerat en gräns, vid den första lämpliga platsen att stanna på. Detta ska göra det möjligt att på ett mer exakt sätt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Enligt kommissionen kommer den föreslagna ändringen att göra det lättare att kontrollera och övervaka att sociallagstiftningen efterföljs. Skyldigheten ska inte gälla förare som använder smarta färdskrivare som automatiskt registrerar gränspassager.

Utskottet noterar att kommissionen som skäl för en förordningsändring anger att syftet är att göra kontrollen av att sociallagstiftningen efterföljs mer kostnadseffektiv och att potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen bör utnyttjas fullt ut. Enligt kommissionen bör därför färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport.

Utskottet noterar vidare att det under förhandlingarnas gång i rådet under 2018 dessvärre visade sig att den s.k. smarta färdskrivaren, där intentionen varit att den skulle kunna introduceras i juni 2019, inte har den tekniska prestanda som krävs för att gränspassager ska registreras automatiskt, vilket är en förutsättning för att kunna kontrollera t.ex. regler om utstationering. Kommissionen har därför tillsammans med branschen arbetat fram en modell för hur en andra generations smarta färdskrivare ska se ut. Rådet har i december föreslagit att denna smarta färdskrivare ska introduceras 2022 och eftermonteras senast 2024.

I Europaparlamentets beredning av förslaget om smarta färdskrivare har ledamöterna i Europaparlamentet haft svårt att enas om en ståndpunkt, och fortsatt beredning pågår i TRAN-utskottet. Först efter att Europaparlamentets ledamöter har röstat igenom betänkandet i kammaren kan de interinstitutionella förhandlingarna mellan parlamentet och rådet påbörjas. Utskottet följer de fortsatta förhandlingarna på EU-nivå och inväntar att dessa ska leda till överenskommelser som innebär att kontrollerna av de yrkesmässiga godstransporterna på väg kan bedrivas på ett mer effektivt sätt än vad som gällt hittills.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att ansvariga myndigheter bedriver en väl fungerande tillsynsverksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna. Utskottet vill här framhålla vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas. Utskottet anser att det är positivt att frågor relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga

godstransporterna på väg har lyfts fram på EU-nivå i mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna. Detta är sammantaget enligt utskottets mening viktiga och nödvändiga steg i rätt riktning. Utskottet avser att fortsätta följa frågan liksom hur resultaten av tillsyns- och kontrollverksamheten utvecklas över tid. Mot bakgrund av de förslag som presenterats på EU-nivå samt de insatser och utvecklingsåtgärder som vidtas i Sverige inom området har utskottet för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2018/19:164 (SD) yrkande 11, 2018/19:1121 (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21 och 43, 2018/19:1228 (M), 2018/19:2241 (S), 2018/19:2427 (C) yrkande 20, 2018/19:2672 (S), 2018/19:2678 (S) yrkandena 1–3, 2018/19:2734 (KD) yrkandena 51 och 52 samt 2018/19:2901 (M) yrkande 20.

## Sanktionsavgifter samt avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och en översyn av sanktionsavgifterna. När det gäller kör- och vilotidsreglerna hänvisar utskottet bl.a. till pågående förhandlingar på EU-nivå med anledning av det s.k. mobilitetspaketet. Utskottet hänvisar vidare till att sanktionsavgifterna ändrades i mars 2018 och att syftet är att skapa större flexibilitet och proportionalitet i sanktionssystemet. Utskottet pekar även på vad regeringen anför i den nationella godstransportstrategin om att det kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om fler överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (KD).

### Bakgrund

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

För lätta fordon gäller nationella regler om kör- och vilotid, och för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk. För dessa transporter används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU. För svenska och utländska förare i Sverige gäller också

vägarbetstidslagen sedan den 1 juli 2005. För att kontrollera att regelverket följs görs både nationella och internationella kontroller av färdskrivare, diagramblad och förarkort. Kontrollerna utförs både på väg och genom företagskontroller.

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

## **Motionerna**

Thomas Morell (SD) föreslår i motion 2018/19:177 en skyndsam utredning av möjligheten att införa sanktionsavgifter för manipulerade färdskrivare och avgasreningsutrustning. Oavsett om utrustningen är i drift i samband med kontroll eller inte anser motionären att bara förekomsten av inkopplad manipulationsutrustning i ett fordon är en aktiv handling för att skaffa sig fördelar. Motionären pekar på att den otillåtna utrustningen utöver att ge upphov till ett miljöproblem även påverkar konkurrenssituationen negativt. Motionären pekar på en uppmärksammas dom från 2017 där ett utländskt åkeri friades från misstankar om brott där det funnits utrustning i fordonet som påverkade avgasreningen och en manipulerad färdskrivare. I detta fall hade åklagaren yrkat på en företagsbot om totalt 175 000 kronor. Åkeriägaren nekade i fallet till alla anklagelser och förnekade kännedom. Tingsrätten kom fram till att det inte gick att bevisa huruvida åkeriägaren hade kännedom om manipulationsutrustningen, och därmed friades åkeriägaren. Enligt motionären får den nuvarande situationen inom området dramatiska följder eftersom andra åkeriägare i Europa kommer att hävda att de saknar kännedom om eventuellt fusk vad gäller deras fordon. Då den nuvarande lagstiftningen är tandlös anser motionären att ett sätt att komma till rätta med detta kan vara att ersätta böter med sanktionsavgifter. Därigenom skulle det bli åkeriet som ska bevisa att det har gjort vad som krävs för att förhindra brott.

Hans Rothenberg (M) anser i motion 2018/19:597 att Sverige bör överväga att införa tolvdagarsregeln på nationell basis för enstaka inrikes persontrafikuppdrag vid en sammanhängande persontrafiktransport på mer än sex dygn. Motionären pekar på att en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport i dag kan skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder. Detta gäller under förutsättning att transporten varar minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland som omfattas av EU-förordning 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet än där transporten påbörjades samt att föraren efter tillämpningen tar ut antingen två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar. Enligt motionären skapar denna ordning en hel del

praktiska problem såväl för resenärer och bussbolag som för deras personal. Sverige behöver enligt motionären därför ett mer anpassat regelverk för bussresor som bättre tar hänsyn till de långa avstånd som präglar landet.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:734 behovet av att säkerställa kvaliteten i Transportstyrelsens information till allmänheten. Motionärerna menar att kraven på åkerier och förare har ökat avsevärt sedan Transportstyrelsen tog över ansvaret för företagskontrollerna av kör- och vilotider. Enligt motionärerna accepterar Transportstyrelsen ytterst sällan avsteg från kör- och vilotidsreglerna, och åkerierna påförs därmed höga sanktionsavgifter även för mer bagatellartade fel. För att kunna följa de krav som Transportstyrelsen ställer på åkeriföretagen och deras anställda efterfrågas olika typer av information. När åkeriföretag ringt Transportstyrelsens växelnummer för att komma i kontakt med handläggare och få besked har det dock i flera fall hänt att myndighetens handläggare gett ett felaktigt svar på den fråga som ställts. Enligt motionärerna är denna situation oacceptabel, och Transportstyrelsen måste därför säkerställa att den som svarar på frågor om t.ex. kör- och vilotider ger ett korrekt svar. Då Transportstyrelsen ställer hårda krav på regelefterlevnad måste myndigheten även själv kvalitetssäkra den information som lämnas till allmänheten.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:737 ett nationellt undantag i fråga om daglig körtid. Motionärerna pekar på att lagstiftningen som reglerar körtider, raster och viloperioder för förare av tunga fordon är omfattande och i hög grad styr förarens aktiviteter under ett arbetspass. Motionärerna pekar samtidigt på att grunden för den omfattande lagtexten är att öka trafiksäkerheten, säkra konkurrens på lika villkor och skydda föraren. Även om lagstiftningen i stora delar har fungerat väl sedan den stora revisionen 2007 finns det enligt motionärerna moment i texten som påverkar syftet med lagen och skapar onödig stress för förarna. Motionärerna hänvisar till EU-förordning 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägområdet och att vissa skrivningar har inneburit att tolkningen skapat en onödigt byråkratisk tillämpning av regelverket samtidigt som många förare lockas att köra för fort då de vet vilka konsekvenser några få minuter får för den totala körtiden. Motionärerna anser att yrkesförarna ofta hanterar oförutsedda situationer bra men att det ibland inte är möjligt att exakt förutse vad som väntar härnäst. Med ett mer flexibelt regelverk skulle man enligt motionärerna få ett lugnare tempo på vägarna, vilket till viss del skulle motverka den minutjakt som i dag präglar branschen. Mot denna bakgrund anser motionärerna att Transportstyrelsen så snart som möjligt bör ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa ett nationellt undantag vad gäller reglerna för maximal körtid.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:738 ett nationellt undantag när det gäller rastuttag för förare i bygg- och anläggnings- trafik. Motionärerna pekar på att det finns en omfattande lagstiftning som reglerar körtider, raster och viloperioder för förare av tunga fordon och att detta i hög grad styr förarens aktiviteter under ett arbetspass. Grunden för den

omfattande lagtexten är att öka trafiksäkerheten, säkra konkurrens på lika villkor och inte minst skydda föraren. Även om lagstiftningen i stora delar har fungerat väl sedan den stora revisionen 2007 finns moment i texten som allvarligt påverkar syftet med lagen. Motionärerna pekar på att uttaget av rast är ett sådant tillfälle när förare som kör inom det som kallas bygg- och anläggningstrafik ofta hamnar i en situation där kravet på rast står i konflikt med byggarbetarnas rastuttag. Denna situation skapar enligt motionärerna onödiga konflikter med byggnadsarbetare som inte förstår att föraren av lastbilen styrs av EU-förordning 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägområdet som i vissa delar är en striktare lagstiftning än den som styr byggarbetarnas rastuttag. Enligt motionärerna skapar situationen en onödig stress för förarna trots att dessa konflikter skulle kunna minimeras på ett enkelt sätt om man löste knuten i just rastuttaget. Motionärerna anser därför att Transportstyrelsen så snart som möjligt bör ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa ett nationellt undantag för godstransporter inom bygg- och anläggningstrafik.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 19 att tillämpningen av kör- och vilotider utreds. Motionärerna anser att tanken med regelverket för kör- och vilotider är bra men att det emellanåt upplevs som byråkratiskt, särskilt bland förare inom t.ex. anläggningstrafik. Motionärerna pekar på att de som fuskar mest i första hand ertappas av polis i samband med vägkontroller. Den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag är snarare en automatiserad kontroll, som stämmer av förarnas administrativa brister i hanteringen av färdskrivarna. Motionärerna anser att företagskontrollerna inte är effektiva om det är det medvetna fusket man vill komma åt. Motionärerna pekar på att lagstiftningens syfte i första hand är att komma åt de som fuskar medvetet och att kontrollerna därför måste styras i den riktningen. För att säkerställa att dessa kontroller utförs över huvud taget handlar det enligt motionärerna även om att motverka resursbristen inom polisen. Samtidigt menar motionärerna att det behövs en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller. Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 23 att det införs straffskärpningar för tung trafik och genomförs en översyn av sanktionsväxlingar. Motionärerna anser att det finns anledning att se över bl.a. nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter och att det måste bli en mer tydlig markering i systemet av sanktioner. Enligt motionärerna måste medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag. I det nuvarande systemet med mer eller mindre automatiserade kontroller framgår inte denna skillnad. Enligt motionärerna är det inte acceptabelt att vissa fel av mindre betydelse snabbt kan få oproportionerliga konsekvenser och ge höga sanktionsavgifter, samtidigt som den som uppenbart fuskar slipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det behövs en total översyn och revidering av gällande bötesbelopp och sanktionsavgifter liksom en översyn av sanktionsväxlingar.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) förespråkar i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 53 förenklade regler för skötsamma åkeriföretag. Motionärerna anser att regelverken inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk och att det kanske har blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Motionärerna menar att Transportstyrelsen dömer ut höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka. Enligt motionärerna är inte de färdskrivare som företagen måste ha installerade användarvänliga, och de skapar ofta misstag som gör att företaget påförs en sanktionsavgift. Enligt motionärerna behöver vidare Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen bli mer rättvis och rättssäker. I dag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar på Transportstyrelsens lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få företag fastnar i poliskontroller medför detta system enligt motionärerna en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

## Utskottets ställningstagande

### *Sanktionsväxling*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i utredningen Ett effektivare och trovärdigare straffsystem – sanktionsväxling (SOU 2013:38) gjordes överväganden om sanktionsväxling inom bl.a. det specialstraffrättsliga området yrkestrafik. I direktiven till utredningen pekade regeringen bl.a. på att bestämmelserna på transport- och trafikområdet är särskilt intressanta att analysera med utgångspunkt från om det går att vara mer återhållsam med användningen av straffrätt. Detsamma gällde områden där brott ofta kan begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet eller annars av en näringsidkare.

Utskottet noterar att det i utredningens genomgång av yrkestrafikområdet framkom att det inom detta område bör övervägas en mer generell sanktionsväxling från straff till avgift. Utredningen pekade på att de aktuella regleringarna inom yrkestrafikområdet i huvudsak avser näringsverksamhet och att det ofta borde finnas betydande ekonomiska vinster att göra för näringsidkare som väljer att åsidosätta reglerna. Utredningen konstaterade att det därmed finns risk för konkurrensnedvridning mellan näringsidkare som väljer att följa reglerna och näringsidkare som väljer att åsidosätta dem om det saknas en effektiv sanktionering av regelverket. I utredningen konstaterades vidare att det på goda grunder kan antas att endast en mindre del av överträdelsena av regleringarna upptäckts och lagförs. Utskottet noterar att utredningen pekade på att överträdelsena inom yrkestrafikområdet, i avvägningen mot andra överträdelser med strängare straffskalor, har låg prioritet hos de brottsutredande myndigheterna samtidigt som de straff som eventuellt döms ut i de flesta fall endast är böter eller penningböter. Utredningen menade att sådana sanktioner knappast har någon mer märkbar handlingsdirigerande effekt. Därmed menade utredningen att om det införs sanktionsavgifter i stället för

straff och utformningen bygger på att bli vinsteliminering, blir incitamenten för yrkestrafikföretagen att hålla sig till regelverket avsevärt starkare.

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

I den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni 2018 anger regeringen att den anser att det kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om fler överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. Utskottet anser att de hittills genomförda ändringarna när det gäller sanktionsväxling är viktiga steg i rätt riktning för att få bättre ordning och reda på de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Utskottet välkomnar samtidigt den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella godstransportstrategin när det gäller ytterligare belysningar i frågan om sanktionsväxling.

#### *Avvikelser från kör- och vilotidsregler samt nationella undantag*

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag gjort en översyn av möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. I uppdraget ingick att, i ljuset av Danmarks mer generösa tolkning av reglerna om kör- och vilotider, undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett liknande system i Sverige. I den delrapport som Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 med anledning av översynen konstaterade myndigheten att generell tolerans vad gäller kör- och vilotider inte är förenligt med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. Transportstyrelsen påpekade vidare att ett införande av toleranser dessutom skulle försvåra harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa (delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT).

När det gäller undantag från kör- och vilotidsreglerna konstaterar utskottet att det finns två sådana undantagstyper som tillämpas: gemensamma undantag inom EU och nationella undantag för Sverige.

Till de gemensamma undantag som gäller från kör- och vilotidsreglerna inom EU hör bl.a. vägtransporter med fordon eller en kombination av fordon som har en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget ligger, på villkor att det inte är förarens huvudsakliga uppgift att köra fordonen.

EU:s förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ger medlemsstaterna möjlighet att inom sitt eget territorium,



eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från vissa av artiklarna i förordningen och förena sådana undantag med särskilda villkor. Förare som utför transporter som står under nationella undantag omfattas dock fortfarande av vägarbetsstidslagen.

Utskottet konstaterar att det finns ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna i Sverige i dag. Enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen pågår för närvarande inga översyner av möjligheterna att införa nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna för daglig körtid eller rastuttag för förare i bygg- och anläggningstrafik.

### *Sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsregler och regler för internationella transporter*

Utskottet vill inledningsvis peka på att regeringen under 2015 införde regeländringar som innebär att transportföretag kan påföras sanktionsavgifter om de bryter mot de EU-regler som gäller vid tillfälliga inrikes godstransporter som utförs av företag etablerade i andra medlemsstater, s.k. cabotage-transporter. Syftet med reglerna är att åstadkomma ett effektivare sanktions-system som bidrar till att företagen avhåller sig från att begå sådana överträdelser. För att säkerställa att sanktionsavgiften betalas kan beslut om förskott fattas vid en vägkontroll i kombination med hindrande av fortsatt färd. Syftet med detta är att säkra verkställighet av sanktionen för den regelöverträdelse som gjorts.

Regeringen beslutade därefter i slutet av 2017 om ett nytt sanktionssystem som började gälla den 1 mars 2018. Det nya sanktionssystemet har bl.a. inneburit att

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

Utskottet anser att det uttalade syftet med de genomförda regeländringarna är vällovligt men också nödvändigt då det handlar om att skapa en större

flexibilitet och proportionalitet i sanktionssystemet på kör- och vilotidsområdet och har större fokus på att komma till rätta med de mest allvarliga överträdelserna av regelverket.

När det gäller eventuella behov av ytterligare regeländringar vill utskottet hänvisa till uppgifter från Transportstyrelsen om att det utöver de uppdrag och utredningar som myndigheten hittills har genomfört även pågår en ständig utveckling av myndighetens tillämpning. Detta beror bl.a. på de förändringar som görs av regelverken eller att dessa ersätts av nya regelverk. Enligt Transportstyrelsen arbetar de i samband med regelförändringar aktivt med att ta reda på vilken inverkan de har på myndighetens tillämpning och kontrollförfarande. Transportstyrelsens tillämpning kan också förändras av de vägledningar och genomförandebeslut som EU-kommissionen tar fram. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i första hand är domstolarna som bestämmer Transportstyrelsens tillämpning av reglerna. Eftersom Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet är det förvaltningsrätt, kammarrätt och slutligen Högsta förvaltningsdomstolen som gör detta. Enligt Transportstyrelsen tar myndigheten också hänsyn till de förhandsutlåtanden som ges av EU-domstolen. I frågor som ännu inte har prövats av domstolarna bestämmer Transportstyrelsen om den egna tillämpningen av regelverket. Transportstyrelsen har för ändamålet även inrättat en praxisgrupp som består av utredare, experter och jurister och som har till uppgift att löpande behandla frågor allteftersom dessa uppkommer i myndigheten. Utskottet ser positivt på detta.

### *Transportstyrelsens information*

Transportstyrelsen har ett övergripande ansvar för yrkestrafiken på väg. Det innebär att myndigheten bl.a. utfärdar tillstånd och utformar regelverk för yrkestrafik.

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen utöver möjligheten att kontakta myndigheten via t.ex. telefon även har lagt ut skriftlig information på sin webbplats [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se) som rör yrkestrafik på väg. På webbplatsen finns bl.a. information om vilka regler som gäller för kör- och vilotider samt undantag från regler, regler om färdskrivare och färdskrivarkort samt förarens och transportföretagets ansvar. På webbplatsen finns även information om tillämpningen av kör- och vilotidsregler och en vägledning för hur Transportstyrelsen tillämpar reglerna.

Utskottet ser också positivt på den information som företrädare för Transportstyrelsen lämnade vid trafikutskottets sammanträde den 14 mars 2019 om att myndigheten initierat ett arbete för att ge tidigt stöd till de företag som får höjt riskvärde i riskvärderingssystemet. Syftet med detta är att genom ökade informationsinsatser hjälpa företagen att få bättre kunskaper så att de själva kan initiera och vidta åtgärder som medverkar till att minska företagets riskvärde.

### *Manipulation av färdskrivare*

I enlighet med förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter pågår utvecklingen av en andra generationens digitala färdskrivare, s.k. smarta färdskrivare. Den nya färdskrivaren ska installeras i alla nyregistrerade fordon från juni 2019. De nya reglerna i förordningen innefattar bl.a. följande förändringar:

- automatisk positionering med GPS
- möjlighet för kontrolltjänstemän att läsa av vissa uppgifter på distans
- gemensamma krav på verkstäder inom EU
- högre säkerhet i systemet
- ITS/Interface (ett mer användarvänligt gränssnitt)
- utbildning av kontrolltjänstemän
- färdskrivarforum för diskussion om tekniska frågor om färdskrivare.

Som utskottet även har noterat tidigare i detta betänkande visade det sig under förhandlingarnas gång inom EU-institutionerna under 2018 att den s.k. smarta färdskrivaren, där intentionen varit att den skulle kunna introduceras i juni 2019, inte har den tekniska prestanda som krävs för att gränspassager ska registreras automatiskt, vilket är en förutsättning för att kunna kontrollera t.ex. regler om utstationering. EU-kommissionen har därför tillsammans med branschen arbetat fram en modell för hur en andra generationens smarta färdskrivare ska se ut. Rådet föreslog i december att denna smarta färdskrivare ska introduceras 2022 och eftermonteras senast 2024. I Europaparlamentets beredning av förslaget om smarta färdskrivare har ledamöterna i Europaparlamentet haft svårt att enas om en ståndpunkt, och fortsatt beredning pågår i TRAN-utskottet. Som tidigare sagts i betänkandet följer utskottet de fortsatta förhandlingarna i frågan på EU-nivå.

Utskottet vill även peka på att Transportstyrelsen i juni 2018 lämnade en framställan till regeringen med förslag till införande av en lag och förordning om förbud mot manipulation av färdskrivare (TSV 2016-4601). Enligt förslaget ska det införas en lag som reglerar förbud mot gärningar som rör manipulation och manipulationsutrustning. Enligt förslaget ska lagstiftningen bl.a. omfatta förare som framför fordon med installerad manipulationsutrustning till färdskrivaren och företag som brukar de fordonen i sin verksamhet. Den som erbjuder eller överlåter produkter som är konstruerade och/eller avsedda för manipulering av färdskrivare kommer enligt förslaget också att omfattas. I detta ingår tillverkning, distribution och överlåtelse av sådana produkter. Även försök och förberedelse till brotten blir straffbara enligt förslaget. I förslaget till ny lag föreslås att straffet ska vara böter eller fängelse i upp till två år.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår beredning av framställan. Mot bakgrund av det pågående beredningsarbetet och att utskottet inte har för avsikt att föregripa detta vill utskottet inte ta något initiativ i frågan utan ser fram emot resultatet av beredningen.

### *Kör- och vilotidsregler för bussresor*

Motion 2018/19:597 (M) behandlar kör- och vilotidsreglerna för bussresor. Utskottet vill mot denna bakgrund påminna om att för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt gäller EU:s regelverk om kör- och vilotider. Huvudsyftet med kör- och vilotidsregler för busstransporter är liksom för tunga gods-transporter att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation och bidra till ökad trafiksäkerhet. För att säkerställa att reglerna följs för dessa transporter används färdskrivare. Företagen har en skyldighet att planera transporter så att reglerna kan följas.

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

Utskottet noterar i sammanhanget att EU-kommissionen inför att mobilitetspaketet presenterades gjorde en kartläggning där det även ingick en fråga om tolvdagarsregeln och om att införa denna även nationellt i medlemsstaterna. Sverige ställde sig positivt till ett sådant införande. När kommissionen därefter i maj 2017 presenterade sitt förslag fanns detta dock inte med som en del i förslaget.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att om en regeländring kring tolvdagarsregeln för enstaka inrikes persontrafikuppsdrag vid en sammanhängande persontrafiktransport på mer än sex dygn ska kunna komma till stånd måste det ske genom en ändring i gemenskapslagstiftningen. Därmed har svenska myndigheter inte mandat att införa detta i regelverket för nationella transporter.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att när det gäller kör- och vilotidsregler beslutas dessa gemensamt på EU-nivå samt att det i det s.k. mobilitetspaketet även har ingått förslag till ändringar som rör dessa regler och som för närvarande är föremål för förhandlingar. Utskottet välkomnar de ändringar i sanktionsavgifter som regeringen beslutat om och som gäller sedan mars 2018, där syftet är att skapa en större flexibilitet och proportionalitet i sanktionssystemet. Utskottet välkomnar vidare regeringens uttalanden i den nationella godstransportstrategin om att det kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om fler överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. Mot bakgrund av vad som har anförts finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och

avstyrker därmed motionerna 2018/19:177 (SD), 2018/19:597 (M), 2018/19:734 (SD), 2018/19:737 (SD), 2018/19:738 (SD), 2018/19:1121 (SD) yrkandena 19 och 23 samt 2018/19:2734 (KD) yrkande 53.

## Hindrande av fortsatt färd och förlängd klampning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hindrande av fortsatt färd och förlängd tid för klampning. Utskottet hänvisar bl.a. till de nya regler som infördes i juli 2018 och gällande delegationsordningar.

Jämför reservation 8 (SD).

### Bakgrund

#### *Hindrande av fortsatt färd*

På vägtrafikområdet finns ett antal författningar med bestämmelser om att ett fordons 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 fordons fortsatta färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare. Skälen till att hindra den fortsatta färden kan hänföras till att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas, t.ex. när en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Andra skäl kan vara att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. För att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess att förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av en polis, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning, dvs. vilket regelverk som ska tillämpas i det enskilda fallet.

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

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

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

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

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nu gällande lagstiftning bestå i högst 36 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats.

### **Motionerna**

Åsa Coenraads (M) framför i motion 2018/19:588 att klampning av bilar med hjälp av besiktningmän bör möjliggöras. Motionären pekar på att både svenska och utländska fordon trafikerar de nationella gränserna och att möjligheten att enkelt och snabbt göra det är en av de många fördelar med att ingå i EU. Motionären framhåller samtidigt att det krävs att nationella bestämmelser och lagar följs för att trafiksäkerheten ska kunna säkerställas. Enligt motionären upplever expeditörer att lastbilstransporter i Sverige i dag sker med osund konkurrens från företag som konsekvent bryter mot trafiksäkerhet, lagar och regler och att transportörerna i de flesta fall kommer från andra länder. Det finns i dag möjlighet för polis eller tull att klampa ett fordon för att hindra fortsatt färd, vilket har en direkt effekt på trafiksäkerheten. Motionären konstaterar samtidigt att metoden används alltför sällan eftersom polisen saknar resurser att utföra denna typ av kontroller. Enligt motionären är ett sätt att avlasta polisen och tullen samtidigt som trafiksäkerheten ökar att överväga att ta hjälp av godkända besiktningmän. Detta måste dock ske under kontrollerade former och alltid tillsammans med polis eftersom klampning är ett ingrepp i äganderätten.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 20 att tiden för klampning utökas. Motionärerna pekar på att beslut om klampning ska kunna fattas av personal på en kontrollplats och att detta således innebär att all kontrollpersonal med förordnande om flygande inspektion också ska kunna fatta nödvändiga beslut om detta. Motionärerna

vill dock se en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar tills dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

## Utskottets ställningstagande

### *Förlängd klampning*

Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan åtgärder i form av omhändertagande av viss egendom eller klampning av ett fordon ske för att säkerställa att fordonet inte kör vidare, om det vid en vägkontroll upptäcks att vissa regler på vägtransportområdet har överträtts.

Utskottet vill här peka på bakgrunden till nuvarande regler om tidsfrister för klampning. Riksdagen beslutade i november 2014 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att bl.a. utreda möjligheterna att låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Beslutet om ett tillkännagivande fattades i samband med att riksdagen beslutade om den nuvarande lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som trädde i kraft den 1 mars 2015.

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

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

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

timmar bedömde regeringen att den tidigare 24-timmarsgränsen kunde förlängas något utan att det skulle krävas att beslutet ska kunna överklagas. I propositionen uttalades vidare att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet därför kunde undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar.

Utskottet påminner om att utskottet i samband med beredningen av propositionen välkomnade det förslag som regeringen presenterat och som innebar en förlängning av tidsfristen för klampning (bet. 2017/18:TU14). Utskottet anser fortfarande i likhet med vad det då uttalade att det förslag som regeringen lämnade som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Utskottet vill nu liksom tidigare även framhålla vikten av en tidsfrist för klampning som gör det möjligt för Polismyndigheten och Tullverket att snabbt fatta effektiva beslut om klampning i de fall detta behövs för verkställighet av sanktionsavgifter eller för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller förare som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. När det gäller möjligheten att klampa fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten vill utskottet avslutningsvis än en gång peka på att de redan nu gällande reglerna innebär att en beslutad åtgärd får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den.

#### *Medverkan av besiktningsmän vid klampning*

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



myndighetsnivå. Det konstaterades även att ingen remissinstans hade framfört någon annan åsikt. Därmed ansåg regeringen att det saknades skäl att ändra den nuvarande ordningen. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314).

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som här har anförts och att utskottet anser att det nuvarande regelverket är till fyllest när det gäller möjligheterna till klampning vid överträdelser av gällande regelverk finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet de förslag som lämnas i motionerna 2018/19:588 (M) och 2018/19:1121 (SD) yrkande 20.

## Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkerinäringen

### **Utskottets förslag i korthet**

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

Jämför reservation 9 (KD).

### **Motionen**

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 50 att straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. Motionärerna anser att en möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU14). Utskottet pekade då på att de straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken, där det finns en uppräkningslista av olika brott och deras påföljder. Reglerna innebär

att den som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot miljöbalken kan dömas till böter eller fängelse. När företag bryter mot miljölagstiftning kan det också leda till företagsböter, näringsförbud och skadestånd. När det gäller företagsböter är detta numera en frekvent använd sanktion för brott mot miljölagstiftningen. Det har också blivit vanligare med större skadeståndsbelopp, och man tillämpar allt oftare ett nytt sätt att se på de krav på aktsamhet som kan ställas på en verksamhetsutövare. Utskottet konstaterade att det inte finns några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelse av miljöbalkens bestämmelser. Miljöbalkens bestämmelser ska därmed tillämpas för såväl åkeribranschen som andra branscher.

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

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

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

Utskottet vill avslutningsvis liksom tidigare framhålla vikten av att såväl inhemska som utländska åkeriföretag kan konkurrera på lika villkor och att de är skyldiga att följa gällande miljöregler liksom hastighets- och arbetstidsregler. Utskottet finner dock inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om en översyn av straffsanktionerna och avstyrker därmed motion 2018/19:2734 (KD) yrkande 50.

## Beställansvar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ett utökat beställansvar. Utskottet hänvisar till de regeländringar som nyligen har genomförts och konstaterar samtidigt att det fortfarande är för tidigt att dra slutsatser om vilka effekter de gjorda regeländringarna haft och behovet av ytterligare utökningar av beställansvaret.

Jämför reservation 10 (SD).

### Bakgrund

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

Straffansvaret gäller om beställningen har gjorts yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning. Enligt de nya reglerna gäller beställansvaret i följande situationer:

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

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

Då beställansvarsreglerna 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.

## Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 22 att det införs beställaransvar vid brott mot cabotage- och kombi-bestämmelser. Motionärerna anser att dagens utformning och tolkning av beställaransvaret är för svaga, vilket medför att de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som faktiskt begås. Motionärerna pekar på att den tidigare propositionen 2017/18:209 ger ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas men att den inte anger något beställaransvar när det är fråga om otillåtet cabotage eller brott mot kombidirektivet. Motionärerna vill därför att beställaransvaret utökas till att även omfatta brott mot bestämmelserna om cabotage- och kombitransporter.

## Utskottets ställningstagande

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

Riksdagen beslutade våren 2018 om ändringar i de straffrättsliga reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (prop. 2017/18:209, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). De skärpta reglerna om beställaransvaret för transportköpare gäller sedan den 1 juli 2018. Syftet med införandet av de nya reglerna var att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet för att skapa ordning och reda på vägarna. De nya reglerna innebär att beställaransvaret skärps och att det har införts en uttrycklig skyldighet för en beställare som anlitar ett transportföretag att kontrollera att företaget har rätt tillstånd för att utföra transporten. Vidare utvidgades kretsen av beställare/transportköpare som kan hållas ansvariga för om en transport skett utan rätt tillstånd till att omfatta alla som har ingått avtal om den aktuella transporten, dvs. även underentreprenörer som t.ex. lastbilscentraler eller motsvarande. Därmed kan samtliga beställare i en avtalskedja dömas till ansvar om beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Endast yrkesmässiga beställare kan dömas till ansvar.

Utskottet vill också framhålla att regeringen har beslutat om ändringar som innebär att beställaransvaret sedan den 1 juli 2018 utökats till att omfatta internationella transporter och s.k. cabotagetransporter. I förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges i 6 a § att om internationell godstrafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd eller om en transport har utförts i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om denne

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i artikel 8 i nämnda EU-förordning inte var uppfyllda eller
2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaksamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

Utskottet kan konstatera att de ändringar som nyligen har gjorts i regelverken för beställaransvaret är viktiga för att öka regelefterlevnaden och skapa bättre ordning och reda på vägarna. Det är dock enligt utskottets mening för tidigt att redan nu dra slutsatser om vilka effekter regeländringarna har haft och om det behöver göras ytterligare utökningar av beställaransvaret. Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:1121 (SD) yrkande 22.

## Yrkeskompetensbevis

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildningskrav och register för kontroll av yrkeskompetensbevis. Utskottet hänvisar bl.a. till att kravet på yrkeskompetensbevis är reglerat i yrkesförardirektivet. Vidare hänvisar utskottet till att det i enlighet med ett EU-beslutat ändringsdirektiv som rör ändringar i yrkesförardirektivet och körkortsdirektivet till maj 2021 ska tas fram ett nätverk för informationsutbyte om yrkesförarkompetens på EU-nivå.

Jämför reservation 11 (SD).

### Bakgrund

Yrkeskompetensbevis kan utfärdas till den som har genomgått en grundutbildning med godkänt prov eller en fortbildning och har körkort för det fordonsslag som utbildningen avser. Yrkeskompetensbeviset gäller därefter i fem år. För att få ett nytt bevis krävs att föraren går en återkommande fortbildning. En fortbildning omfattar minst 35 timmar och ges av utbildare som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens. Fortbildningen får delas upp i delkurser som ska vara minst sju timmar vardera.

Rätten att få ut ett yrkeskompetensbevis förfaller ett år efter genomförd fortbildning och två år efter avlagt prov vid grundutbildning.

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

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

## Motionerna

Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) föreslår i motion 2018/19:921 att utbildningskraven på yrkeskompetensbevis för förare med lång körvana och yrkeskunskap ses över. Motionärerna pekar på att yrkeskompetensbevis infördes för att höja statusen på chaufförsyrket samtidigt som det ansågs viktigt att yrkeskåren skulle ha en kontinuerlig utbildning i ämnen som ekokörning och säkerhetstänk. Utbildningen innefattar en grundutbildning samt fortbildning vart femte år. Motionärerna konstaterar samtidigt att branschen har svårt att rekrytera arbetskraft med rätt kompetens och att kraven på yrkeskompetensbevis slår undan den för branschen viktiga kompetensgruppen med före detta yrkeschaufförer som hjälper till att köra vid sjukdomsfall och i semestertider. Dessa är enligt motionärerna rutinerade och säkra förare med stor kunskap. Kraven på yrkeskompetensbevis har dock medfört att dessa seniora förare har försvunnit, vilket minskar den värdefulla kompetensförsörjning som säkerställer att den ordinarie yrkeskåren kan ta ledigt eller vara hemma när de är sjuka. Enligt motionärerna vore det därför rimligt att överväga ett undantag för förare med lång körvana och yrkeskunskap.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 4 att det införs ett EU-gemensamt register för kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Motionärerna pekar på att yrkeskompetensbevis syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare och att regelverket är EU-gemensamt. Motionärerna pekar på att det finns en svart marknad där det erbjuds falska yrkeskompetensbevis, förarkort, körkort m.m. vilket medför att tunga fordon framförs på svenska vägar av förare som varken har relevant utbildning eller rätt kompetens. Vid en fordons- och förarkontroll granskas förarens behörigheter och att fordonskombinationen framförs på ett i övrigt trafiksäkert sätt, och det är här av yttersta vikt att kunna säkerställa om personen faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Polisen i Sverige har enligt motionärerna dock ytterst begränsade möjligheter att kontrollera bl.a. yrkeskompetensbevisen och förarkortens äkthet, och risken att bli ertappad med falska handlingar är därmed liten. Enligt motionärerna behövs det därför en gemensam databas inom EU, där polis och tjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att bestämmelserna om yrkesförarkompetens för förare av person- eller godstransporter har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG, vilket har genomförts genom lagen om yrkesförarkompetens (2007:1157) och tillhörande förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens. Kravet om att ha yrkesförarkompetens för förare av godstransporter trädde i kraft den 10 september 2009. För de förare som hade ett körkort för tung lastbil utfärdat före det datumet fanns en möjlighet för varje medlemsstat att medge en s.k. hävdvunnen rätt att i

avvaktan på genomförd utbildning fortsätta köra lastbil under en övergångstid av maximalt sju år. Sverige valde att utnyttja den möjligheten, vilket innebar att en förare kunde vänta t.o.m. den 10 september 2016 innan de skulle ha genomgått fortbildningen.

Då kravet på yrkesförarkompetens är reglerat i yrkesförardirektivet är det inte möjligt att nationellt införa andra undantag än de som anges i direktivet (artikel 2). Genom det ändringsdirektiv som beslutades i april 2018 utökas i viss mån de transporter som en förare får köra utan att ha ett yrkeskompetensbevis. Det kommer dock även fortsättningsvis att krävas att förare som kör yrkesmässig trafik har ett yrkeskompetensbevis. Direktivet möjliggör inte för någon särreglering för förare med lång körvana och yrkeskunskap. Utskottet kan konstatera att det i dag inte finns någon möjlighet för Sverige som medlemsstat att förlänga tiden ytterligare. Därmed skulle varje förare ha genomfört sin fortbildning före den 10 september 2016 för att kunna fortsätta köra lastbil efter det datumet.

Även när det gäller frågan om register för kontroller av yrkeskompetensbevis vill utskottet peka på att det i april 2018 beslutades om ett ändringsdirektiv som rör ändringar i yrkesförardirektivet och körkortsdirektivet. Ändringarna ska vara genomförda till den 23 maj 2020 respektive den 23 maj 2021. När det gäller genomförandet av direktivet till det senare datumet, den 23 maj 2021, handlar det om bestämmelser kopplade till ett nätverk för informationsutbyte om yrkesförarkompetens. Därmed finns det ännu inte något färdigt system på EU-nivå för att utbyta information om yrkesförarkompetens. I enlighet med ändringsdirektivet ska det dock tas fram ett nätverk för informationsutbyte om yrkesförarkompetens på EU-nivå till maj 2021 som får användas för verkställighetsändamål, t.ex. i samband med kontroller av polisen. Vilka specifika uppgifter som ska utbytas och hur informationsutbytet ska gå till är ännu inte beslutat på EU-nivå. Utskottet noterar i sammanhanget att genom det tidigare nämnda ändringsdirektivet ändrades även regelverket för informationsutbyte av körkortsuppgifter, och enligt körkortsdirektivet är det nu möjligt att för kontrolländamål använda den gemensamma nätverksbaserade databasen Resper.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att ändringar av regler som rör yrkeskompetensbevis fattas på EU-nivå, och utskottet finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2018/19:921 (M) och 2018/19:1121 (SD) yrkande 4.

## Säkra rast- och uppställningsplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att öka antalet rastplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som pågår med säkra uppställningsplatser och att Trafikverket i juni 2018 fick regeringens uppdrag att göra en översyn av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar.

Jämför reservation 12 (SD).

### Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 36 behovet av att öka antalet rastplatser. Motionärerna pekar på att Trafikverket har tagit bort många rastplatser och att möjligheten att stanna därmed har blivit mer akut. Anledningen till att rastplatser stängts är problem med bl.a. nedskräpning, nedsmutsning, skadegörelse och stölder. Enligt motionärerna medför problemen bl.a. att yrkesförare undviker att köra in på rastplatser. Motionärerna anser att det behövs en utbyggnad av antalet säkra uppställningsplatser så att chaufförerna ges möjlighet att ta ut sin lagstadgade dygnsvila och slipper grov kriminalitet. Motionärerna menar att behovet av bevakade ytor ökar och att det i dag bara finns ett fåtal säkra uppställningsplatser. Enligt motionärerna måste samhället skyndsamt investera i ytterligare platser längs de större vägarna, och Trafikverket bör därför ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken, senast våren 2014. Riksdagen riktade då ett tillkännagivande till regeringen om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas (bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217).

Regeringen gav därefter i februari 2016 Trafikanalys i uppdrag att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys presenterade i september 2016 rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser (rapport 2016:16). I samband med utredningen genomfördes kartläggningar och intervjuer med chaufförer, branschrepresentanter, myndigheter och andra aktörer om förhållanden på befintliga uppställningsplatser och om utbud samt behov på området.

Av Trafikanalys rapport framgår att utbudet av uppställningsplatser huvudsakligen består av Trafikverkets rastplatser, vägkrogar och bensinstationer. De befintliga uppställningsplatserna är för få, och det är ofta trångt



på dem. I dagsläget finns det enbart två säkra uppställningsplatser i Sverige. Samtidigt som många anser att det inte finns tillräckligt med säkra uppställningsplatser är betalningsviljan för säkerheten låg; många chaufförer är inte beredda att betala något alls för att stå på en säker uppställningsplats. En aktuell problematik är dessutom att säkra uppställningsplatser som är under uppstart inte får tillstånd för kameraövervakning. Trafikanalys konstaterar att många aktörer är inblandade i frågan och att ansvarsfördelningen mellan det offentliga och branschen inte är helt tydlig. Många förare upplever att polisen inte är tillräckligt synlig eller utövar tillräcklig kontroll. Enligt Trafikanalys har transportbranschen möjlighet att ta större ansvar bl.a. genom att i större utsträckning använda tillgänglig teknik för att skydda både chauffören och godset och för de transportörer som de anlitar som underleverantörer. Men även transportköpare kan ställa krav på att chaufförerna erbjuds rimliga villkor. Det finns flera privata och lokala lösningar på uppställningsplatser men ingen samordning på statlig nivå. Trafikanalys konstaterar sammanfattningsvis att efterfrågan på uppställningsplatser är stor och att utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige i dag inte alls stämmer överens med efterfrågan. Trafikanalys pekar på att lastbilschaufförerna är en utsatt grupp. En genomgång av brottsstatistiken visar enligt Trafikanalys inte någon ökning av brottslighet på uppställningsplatser, samtidigt som de undersökningar som Trafikanalys genomfört visat att ett stort antal chaufförer upplever otrygghet och uppger sig ha blivit utsatta för brott. Mörkertalet kan vara stort. Enligt Trafikanalys är brottsutsattheten en tydlig indikator på behovet av trygga och säkra rastplatser.

I regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2017 (skr. 2017/18:75) som beslutades i mars 2018 anges att Regeringskansliet med anledning av riksdagens tillkännagivande från våren 2014 har analyserat Trafikanalys rapport och de förslag som lämnas i den. Vidare anges att Regeringskansliet avser att bjuda in representanter för transportbranschen och transportsäkerhetsrådet till ett möte för att få ytterligare underlag för ett ställningstagande. Ärendet bereds därmed vidare.

I den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni 2018 pekar regeringen på att Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Utskottet välkomnar regeringens konstaterande i strategin att goda sociala villkor för förare och en hög trafiksäkerhet är en prioriterad fråga och att det därför är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller sin dygnsvila. Utskottet delar regeringens uppfattning att även transportföretagen har ett stort ansvar för förarnas arbetsmiljö och att även transportköpare kan ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuds rimliga villkor. Regeringen pekar även på att staten i enlighet med det s.k. ITS-direktivet (Intelligent Transport Systems) har 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.

Mot bakgrund av att det är viktigt att tillgodose de behov som finns av säkra uppställningsplatser välkomnar utskottet vidare att regeringen i juli 2018 gav i uppdrag till Trafikverket att göra en översyn av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas och att analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. I uppdraget ingår vidare att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnader samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. I uppdraget ingår också att se över vilka utökade möjligheter den nya kameraövervakningslagen ger för en ökad säkerhet i detta sammanhang. Dessutom ingår i uppdraget att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Vid planeringen ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår i förordningen om Transeuropeiska transportnät (TEN-T-förordningen). Utskottet ser positivt på att det anges att uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter och försäkrings- och branschföreträdare. En samlad uppföljning av uppdragets genomförande ska ske genom att Trafikverket i anslutning till årsredovisningen årligen redogör för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.

Mot bakgrund av det arbete som pågår med säkra uppställningsplatser finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motion 2018/19:1121 (SD) yrkande 36.

## Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. sänkta ålderskrav för att beviljas taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till gällande regler och att det för närvarande inte har för avsikt att ta något initiativ i frågan.

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

### Bakgrund

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) får ett fordon föras i taxitrafik av den som har taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation gäller att personen

ska ha fyllt 21 år, ha körkort med behörighet B sedan minst två år eller med behörighet D, uppfylla de medicinska kraven, uppfylla kravet på yrkeskunnande, uppfylla kraven på laglydnad samt ha avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla. Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar och i förekommande fall återkallar taxiförarlegitimationer.

## **Motionerna**

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 50 sänkt åldersgräns för att kunna bli taxiförare. För att öka möjligheten för ungdomar att få sitt första jobb vill motionärerna att åldern för att kunna ta taxikort sänks från 21 till 20 år. Kravet att ha haft körkort i två år ska dock enligt motionärerna kvarstå.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2018/19:2734 yrkandena 42 och 73 att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation. Motionärerna pekar på att det inte är tillåtet för döva i Sverige att beviljas taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som har en taxiförarlegitimation ska kunna uppfatta på fyra meters avstånd vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Motionärerna anser att detta i de allra flesta fall är ett rimligt krav. Enligt motionärerna finns det dock de som inte kan göra sig förstådda med annat än teckenspråk, och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Motionärerna konstaterar att arbetslösheten bland döva är hög. Möjligheten för döva att beviljas taxilicens skulle enligt motionärerna möjliggöra nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva, och detta skulle enligt motionärerna både underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv.

## **Utskottets ställningstagande**

När det gäller motionsförslaget om sänkt åldersgräns för att kunna ta taxiförarlegitimation vill utskottet påminna om att det i enlighet med taxitrafiklagen finns en möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation. Reglerna för att få ta taxiförarlegitimation redan vid 18 års ålder ställer dock krav på att vederbörande inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning 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 yrkestrafiklagen (1998:490). För att pröva om sökanden uppfyller kraven i yrkeskunnande ska sökanden i enlighet med taxilagen genomgå ett skriftligt

prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast sex månader och som längst fem år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter tio år. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till regeringens proposition Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) där det framgår att anledningen till de krav som finns kopplade till att få taxiförarlegitimation bl.a. är att passageraren är i en utsatt position i förhållande till taxiföraren. För att resenären ska vara trygg är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkeskicklighet avgörande. Av propositionen framgår vidare att man också behöver ta hänsyn till att taxitransporter i stor utsträckning nyttjas av personer med svag ställning, som ensamresande barn, synskadade eller personer som har någon annan funktionsvariation, äldre och sjuka.

När det gäller frågan om dövas möjligheter att ta taxiförarlegitimation har följande inhämtats från Transportstyrelsen. EU:s direktiv om körkort (91/439/EEG) innehåller en bestämmelse om minimikrav för förare i fråga om hörsel. De svenska reglerna innehåller mer detaljerade krav än direktivet. Enligt 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd endast ges till den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Körkortstillstånd gäller endast under en viss tid. Transportstyrelsen har genom bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) utfärdat föreskrifter om medicinska krav för körkort (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2016:37). I dessa föreskrifter finns särskilda krav för taxiförare (3 kap. 3 § andra stycket). För taxichaufförer ska hörselförmågan vara sådan att innehavaren har möjlighet att kommunicera med passagerare och andra trafikanter. Detta krav kan anses uppfyllt om vanlig samtalsstämma uppfattas på fyra meters avstånd på ena örat med eller utan hörapparat. Det särskilda kravet på hörsel för taxichaufförer i de svenska föreskrifterna motiveras av att dessa förare ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet och/eller hjälp för att förhindra olycka t.ex. via av-/påstigning och för att informera passagerarna vid fara. Det finns således enligt Transportstyrelsen sakliga skäl för gällande bestämmelse. Enligt Transportstyrelsen kan det dock inte uteslutas att nya tekniska lösningar kan göra det möjligt att anse att även den som är döv har förmåga att kommunicera med icke döva passagerare. Den frågan får enligt Transportstyrelsen i så fall tas upp i en föreskriftsrevidering, men i dagsläget är ingen revidering av hörselkraven på gång. För att en döv chaufför ska kunna köra passagerare krävs i Sverige ett undantag (dispens) från de medicinska kraven enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen. En förutsättning för dispens är att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få taxiförarlegitimation och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 50 och 2018/19:2734 (KD) yrkandena 42 och 73.

## Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande bestämmelser och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer.

Jämför reservation 15 (SD) och 16 (KD).

### Bakgrund

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller en varning meddelas.

Transportstyrelsen är också den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om bl.a. beviljande och återkallande av taxiförarlegitimationer, och myndigheten utövar även tillsyn av taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller taxitrafiklagens krav. Av taxitrafiklagen framgår att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med yrkestrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. I annat fall riskerar den tillståndshavare som bryter mot detta böter eller fängelse i upp till sex månader.

### Motionerna

Richard Jomshof m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2018/19:735 yrkande 9 behovet av en trygghetsskapande taxinäringsreform. Motionärerna pekar på att det behövs en ändrad lagstiftning och ändrade rutiner för Transportstyrelsen

och taxibolagen för att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor. Motionärerna vill att taxibolagen och Transportstyrelsen ska vara skyldiga att tillsammans kontrollera taxiförare för lämplighet såväl vid nyanställning som fortlöpande under förarens yrkesverksamhet. Motionärerna anser att en person som nekats eller fått indragen taxilegitimation på grund av allvarlig brottslighet ska nekats möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år.

Serkan Köse m.fl. (S) föreslår i motion 2018/19:2185 att hela taxibranschen ses över med lösningar som leder till en väl fungerande bransch i framtiden. Enligt motionärerna har taxibranschen efter avregleringen 1990 förändrats till det sämre, och det finns många strukturella problem. Motionärerna pekar på att det är svårt att skapa goda arbetsförhållanden och villkor i en bransch utan ordning och reda. Enligt motionärerna är detta problem som drabbar avreglerade branscher som saknar tillräcklig tillsyn.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 71 att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändigt för att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs. Motionärerna pekar på att en ny lag om redovisningscentraler trädde i kraft den 1 januari 2017 och att taxitrafikföretagen sedan den 1 maj 2017 är skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur är skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Motionärerna pekar även på att det har införts ett krav om att taxichaufförer innan en resa påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden. Motionärerna konstaterar att även om den genomförda avregleringen av den svenska taximarknaden 1990 har lett till ett större utbud av taxiföretag och jobb har den även medfört att en del problem inom taxiverksamheten har uppkommit eller förstärkts. Enligt motionärerna luras bl.a. turister att betala hutlösa priser för taxiresorna, och chaufförerna har ibland svårt att hitta dit kunden ska. Det förekommer även att chaufförer blir föremål för både hot och våld.

## Utskottets ställningstagande

### *Tillsyn och kontroll*

Utskottet vill inledningsvis peka på att Transportstyrelsen enligt yrkes trafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Syftet med tillsynen av företag som har tillstånd att bedriva taxitrafik är att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensförhållanden som är lika för alla. Ett företag ska uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för att beviljas taxitrafiktillstånd. 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 annan näringsverksamhet som tillstånds-

havaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller en varning meddelas.

Utskottet vill peka på att Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxi utgår från ett riskbaserat arbetssätt. Kontrollerna och tillsynsaktiviteterna sker genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns det i dag ca 16 000 taxibilar med taxameter i Sverige. Den 1 maj 2018 infördes krav på att alla taxiföretag som har fordon med taxameter anmälda för taxitrafik ska föra över uppgifter till en redovisningscentral. Uppgifterna om körpass och kvitton ska överföras trådlöst till en redovisningscentral varje vecka. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen var i december 2018 ca 98 procent av de fordon som har taxameter och är anmälda för taxitrafik anslutna till en redovisningscentral.

Utskottet konstaterar att de sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna och att återkalla tillstånd att bedriva verksamhet. I en tillsyn tittar Transportstyrelsen på olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt för att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror på hur den sammanlagda bilden ser ut.

Utskottet vill avslutningsvis peka på de skärpta regler om beställares ansvar som infördes den 1 juli 2018 och som innebär att den som beställer taxitrafik ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Enligt de nya reglerna kan samtliga beställare i en avtalskedja hållas ansvariga om de känt till eller haft skälig anledning att anta att transporten var otillåten att utföra.

### *Kontroller av taxiförarlegitimationer*

Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om kontroll och indragning av taxiförarlegitimationer, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU17). Utskottet framhöll då bl.a. vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet framhöll vidare att det är av största vikt att taxiföretagen ges tillräckliga förutsättningar för att kunna uppfylla sin skyldighet att genomföra kontroller av taxiförarlegitimationer.

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

Utskottet anser att det är positivt att taxiföretagen sedan december 2014 har möjlighet att ansluta sig till en tjänst för automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer som tillhandahålls av Svenska Taxiförbundet genom systemet Behörighetskontroll Yrkesförare (BKY). Genom systemet erbjuds taxiföretagen tillgång till ett lätthanterligt verktyg för att uppfylla lagens krav och säkerställa att förarna har giltig behörighet. Systemet bygger på att Svenska Taxiförbundet har tecknat avtal med Transportstyrelsen om förmedling av behörighetsuppgifter samt ett personuppgiftsbiträdesavtal.

Användare som har ett relevant behov av kontrollen kan ansöka om att få Transportstyrelsens medgivande till direktåtkomst. Förutom taxiföretagen anses även taxis beställningscentraler ha ett relevant behov av förarkontroll. Svenska Taxiförbundet ansluter därefter beställningscentraler eller taxiföretag och förmedlar ansökan om medgivande för direktåtkomst till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter medgivande upprättar Svenska Taxiförbundet ett affärsavtal med beställningscentraler och taxiföretag. Tjänsten är utformad så att Transportstyrelsen öppnar en webb-service som Svenska Taxiförbundet kopplas upp mot. På samma sätt sker en uppkoppling mot taxiföretaget som laddar upp en fil med förarnas personnummer. Om filen skickas före kl. 17.00 får slutanvändaren svaret senast kl. 6.00 följande dag, och då har varje nummer försetts med uppgifterna Giltig, Ogiltig eller Saknas.

Utskottet noterar även att Svenska Taxiförbundet parallellt med utvecklingen av BKY-tjänsten för taxi förde diskussioner med de övriga branschförbunden inom yrkestrafiken. Det resulterade i att ett trepartssamarbete inleddes mellan Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet kontrolleras varje natt ca 62 000 taxi-, buss- och lastbilsförarens behörigheter (uppgiften avser februari 2019), och allt fler nya företag och förare ansluter sig till den digitala plattformen. Utskottet ser positivt på detta.

### *Återkallelse av taxiförarlegitimationer*

När det gäller återkallelse av taxiförarlegitimationer regleras detta i taxitrafiklagen. Av 4 kap. 6 § framgår att en taxiförarlegitimation ska återkallas om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare. När en sådan återkallelse genomförs bestäms en tid under vilken föraren anses som olämplig att inneha taxiförarlegitimation. Enligt 4 kap. 7 § taxitrafiklagen utgör den lägsta tiden för återkallelse tre år och den högsta fem år. Den taxiförare som har bedömts som olämplig kan inte få en ny taxiförarlegitimation från Transportstyrelsen under tiden taxiförarlegitimationen är återkallad. Tidsgränsen för återkallelsen innebär inte att Transportstyrelsen automatiskt ska lämna tillbaka taxiförarlegitimationen efter att återkallelsetiden har gått ut. Om grunden för återkallelsen anses tillräckligt allvarlig kan Transportstyrelsen efter att återkallelsetiden har passerat fortfarande bedöma att den taxiförare som fått sin taxiförarlegitimation återkallad är olämplig att inneha legitimation.

### *Information*

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om information med anledning av de nya taxireglerna, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU17). Utskottet pekade då bl.a. på de åtgärder som myndigheterna vidtagit för att sprida kunskap om de nya taxiregler som införts.



Utskottet vill uppmärksamma att det på Transportstyrelsens webbplats finns information om vilka regler som gäller för taxitrafik. Denna information riktas till såväl taxibranschen som de kunder som vill resa med taxi. Det lämnas bl.a. information om reglerna om att alla taxifordon ska ha prisdekaler både inne i och utanpå fordonet, jämförpris och att kunden har rätt att få prisuppgift redan innan en resa startar. Det finns även information på engelska som beskriver prissättning och vad kunder ska vara uppmärksamma på. Transportstyrelsen gör även andra insatser för att sprida information. Exempelvis har Transportstyrelsen vid införandet av kravet på obligatorisk prisuppgift före taxifärden om jämförpriset överstiger 500 kronor genomfört informationsinsatser där myndigheten bl.a. skickade ut riktad information till samtliga tillståndshavare för taxitrafik. Utskottet vill även uppmärksamma att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har följt upp effekterna av kravet på obligatorisk prisuppgift vid taxiresor som infördes 2015. Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 en slutredovisning av uppföljningsuppdraget där myndigheten bl.a. konstaterar att den obligatoriska prisuppgiften vid taxiresor har haft en positiv effekt och att det övervägande flertalet taxiföretag har sänkt sina högsta jämförpriser till under 500 kronor (dnr TSV 2015-3533). Utskottet vill avslutningsvis även peka på att enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen informerar myndigheten även i samband med olika samverkansforum sådana aktörer som bl.a. Jernhusen, Swedavia och olika hotell om vikten av att de taxiföretag som de samarbetar med följer gällande regler. Utskottet anser att det är viktigt med information för att säkerställa att de regelverk som gäller för taxibranschen följs och välkomnar därmed att sådan information tillhandahålls på olika sätt och genom olika kanaler.

### *Sammanfattande ställningstagande*

När det gäller att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad vill utskottet betona vikten av såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser. Mot bakgrund av de åtgärder som här har beskrivits för att underlätta kontrollen av och i förekommande fall återkallelse av taxiförarlegitimationer samt de informationsinsatser som görs inom området anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2018/19:735 (SD) yrkande 9, 2018/19:2185 (S) och 2018/19:2734 (KD) yrkande 71.

## Främjande av digitalisering och delningsekonomi

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen. Utskottet hänvisar bl.a. till de regeländringar om en ny kategori taxitrafik som har beslutats träda i kraft under 2020 och 2021. Utskottet framhåller vidare att det ser fram emot att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utveckling som sker inom taxiområdet och återkomma till riksdagen om det uppstår behov av ytterligare regeländringar för att tillgodose behovet inom taxibranschen av ytterligare digitalisering och delningsekonomi.

Jämför reservation 17 (M) och 18 (KD).

### Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 72 att kravet på dubbel redovisning av taxametern avskaffas. Motionärerna konstaterar att det i dag görs både en digital och en manuell redovisning och att den manuella redovisningen borde kunna upphöra då taxibilen är uppkopplad mot en avläsningscentral. Enligt motionärerna bör taxiåkeriernas situation underlättas genom detta.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 23 en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen. Motionärerna pekar på att förutsättningarna för taxinäringen ändras i takt med att digitaliseringen gör nya landvinningar och att det därför behövs en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen och göra anpassningar efter hur verkligheten ser ut. Motionärerna anser att ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin och minska transporternas miljöpåverkan. Genom att koppla samman förare och kunder via digitala verktyg kan transaktionerna spåras för att säkerställa att alla betalar skatt och att regler följs. Motionärerna pekar på att en taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer och att det om dessa uppfylls därefter inte ska ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen. För att utveckla och bredda taxinäringen bör det enligt motionärerna införas en teknikneutral definition av taxameter.

### Utskottets ställningstagande

När det gäller digitalisering och delningsekonomi inom taxibranschen vill utskottet inledningsvis peka på att riksdagen i samband med sitt beslut i juni 2014 om propositionen Redovisningscentraler för taxi även riktade ett

tillkännagivande till regeringen om att den dåvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (prop. 2013/14:223, bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). I beredningen av propositionen pekade trafikutskottet bl.a. på att det är viktigt att möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs och att regeringen gör de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera befintliga kryphål. Utskottet anförde även att detta bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

Frågan utreddes sedan av en särskild utredare som i november 2016 lämnade betänkandet Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Regeringen överlämnade därefter i april 2018 propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) till riksdagen. I propositionen föreslogs en ny kategori av taxitrafik, och regeringen pekade på att den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den möjlighet till dispens från kravet på taxameter som för närvarande finns samt att förslaget syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxi- verksamhet. Regeringen pekade vidare på att det behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler, vilket gäller särskilt i perioder av snabb teknik- utveckling för att kunna utveckla taximarknaden. Vidare framhölls att sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik för när- varande utvecklas i snabb takt och att de möjligheter som därmed uppstår i möjligaste mån bör bejakas. Regeringen uttalade att regleringen så långt som möjligt bör vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning då digitalisering och automatisering kommer att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya produkter och tjänster på transportområdet. Regeringen konstaterade vidare att framförandet av fordon delvis kommer att bli automatiserat och att teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Regeringen menade att det därmed finns starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att vid utformningen av nya regler ta hänsyn till skyddsintressen för taxi.

Utskottet påminner om att riksdagen den 13 juni 2018 beslutade i enlighet med de föreslagna regeländringarna som kommer att träda i kraft den 1 september 2020 respektive den 1 januari 2021 (prop. 2017/18:239, bet. 2017/18:TU17, rskr. 2017/18:384). Beslutet innebär att det därmed införs en ny kategori taxitrafik som ska vara befriad från krav på taxameter men i stället ska vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställnings- central för taxitrafik och att fordonen förses med en särskild utrustning för taxifordon.

Utskottet noterar avslutningsvis att Regeringskansliet i oktober 2018 gav i uppdrag till Kommerskollegium att anmäla förslag till ändringar i taxi- trafikförordningen (2012:238) och förordningen (2016:623) om redovisnings- centraler för taxitrafik till Europeiska kommissionen. De föreslagna ändringarna syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxi- verksamhet genom att göra det möjligt för Skatteverket att ta del av olika uppgifter om taxi- verksamheten som sedan kan jämföras med

intäktsredovisningar som gjorts i beskattningssammanhang. Enligt uppgift från Näringsdepartementet har regeringen för avsikt att fatta beslut om förordningsändringarna under våren 2019. Med utgångspunkt från vad regeringen framhållit i den nyss nämnda propositionen som presenterades våren 2018 förutsätter utskottet att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utveckling som sker inom området och vid behov återkomma till riksdagen om det uppstår behov av ytterligare regeländringar inte minst mot bakgrund av digitalisering och delningsekonomi. Utskottet finner mot bakgrund av vad som här har anförts inte anledning att i dagsläget ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2018/19:2734 (KD) yrkande 72 och 2018/19:2901 (M) yrkande 23.

# Reservationer

## 1. Lika villkor inom åkerinäringen i EU, punkt 1 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19,  
bifaller delvis motion

2018/19:2279 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 2 samt  
avslår motionerna

2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 4 och

2018/19:2107 av Pia Nilsson m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det är viktigt och av central betydelse att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad och lika villkor för de tunga godstransporterna på väg. Den nuvarande situationen ser dock inte ut så, och detta leder dessvärre till att de åkeriföretag som sköter sig får svårt att konkurrera med andra företag som inte följer gällande regler. Vi kan konstatera att riksdagen tidigare har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotidsreglerna. Det visar på vikten av frågan, och vi menar att Sveriges åkeriföretag inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa då det snedvrider konkurrensen. Vi vill därmed framhålla behovet av att verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att mer effektivt motverka fusk och otilbörlig konkurrens.

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

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

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20,  
bifaller delvis motionerna

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 och  
2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkande 1 och  
avslår motionerna

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21  
och 43,

2018/19:1228 av Jan R Andersson (M),

2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S),

2018/19:2672 av Hans Ekström m.fl. (S),

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att det är viktigt att bedriva en ändamålsenlig tillsyn och kontroll för att kunna upprätthålla hög trafiksäkerhet inom åkeribranschen och konkurrens på lika villkor. Vi kan samtidigt konstatera att det aldrig kommer att finnas tillräckligt många trafikpoliser för att kontrollera alla lastbilar som passerar in i och ut ur Sverige. Tack vare den nya tekniken finns det dock möjlighet att övervaka yrkestrafiken på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt för att se till att lagar och regler efterföljs; t.ex. kan krav på en gps-mottagare i varje lastbil som kör i Sverige införas. Vi menar att detta skulle underlätta möjligheten att se till att kör- och vilotidsregler följs, att cabotage- och kombitrafikregler följs och att eurovinjettavgiften betalas. Med syftet att värna likvärdig konkurrens mellan svenska och utländska aktörer och bekämpa brottslighet inom yrkestrafiken anser vi att det bör utredas hur rättsvärdande myndigheter kan få utökade befogenheter till elektronisk övervakning av yrkestrafiken.

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

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

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

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11 och  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21  
och 43,

bifaller delvis motionerna

2018/19:1228 av Jan R Andersson (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 och

2018/19:2672 av Hans Ekström m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S),

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkandena 1–3,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

#### *Ställningstagande*

Vi kan dessvärre konstatera att det i dag råder en snedvriden konkurrens på de svenska vägarna och att det därför behövs ett antal kraftfulla motåtgärder för att råda bot på detta. Vi anser att det behövs förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter då åkerinäringen i dag är hårt ansträngd. Vi anser att lastbilar ska registreras redan vid ankomst till Sveriges gränser eftersom detta innebär att polisen vid en senare kontroll längs de svenska vägarna får en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotage-transport eller en olaglig inrikestransport.

Vi anser också att det behöver införas en specialenhet för att kontrollera den yrkesmässiga och den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs eftersom den svenska åkeribranschen alltsedan EU-inträdet har utsatts för en ökande konkurrens från övriga medlemsländer samtidigt som den gränsöverskridande tunga trafiken i princip har avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen och brister i kompetens, resurser och juridiska möjligheter.

Vi anser vidare att befogenheterna för bilinspektörer bör utökas. Det är i dag poliser med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer som arbetar ute på kontrollplatserna. För att effektivisera kontrollerna anser vi att verksamheten bör skiljas från ordinarie verksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller

av den yrkesmässiga trafiken. Vi anser även att bilinspektör som tjänstebeskrivning ska slopas i samband med en sådan omorganisation och att det i stället bör inrättas en ny tjänstebeskrivning som ökar behörigheten hos denna personalgrupp och att de ska utbildas till den högre tjänstenivån. Vi anser att de ska kunna vara beväpnade och ha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning.

Vi vill även peka på att antalet kontrollplatser för vägtrafik behöver utökas och att behovet av kontrollplatser för tung trafik behöver ses över när nya vägsträckor ska byggas.

I transporter som klassificeras som farligt gods finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö, och det ställs därmed väsentligt högre krav på de förare som utför den här typen av transporter. Vi kan dessvärre konstatera att många transporter av farligt gods utförs av förare som varken har rätt kompetens eller kör fordon som har rätt utrustning för den här typen av transporter. Vi anser därför att kontrollerna av farligt gods behöver öka.

Vi menar också att lastsäkring är ett av de viktigaste momenten en yrkesförare ska ägna sig åt eftersom ett löst eller dåligt säkrat gods på flaket kan glida av eller välta fordonet och därmed utgöra en stor fara för andra trafikanter och miljön. Vi anser därför att kontrollerna av lastsäkring ska öka.

Vidare vill vi peka på att det i förebyggande syfte är viktigt att tunga fordon kan vägas när och var som helst på vägnätet och att det därmed inte blir möjligt att ett överlastat fordon kan välja en annan väg för att undvika vägning. Därför anser vi att antalet portabla vågar ska öka. I sammanhanget anser vi också att företagsbaserade fordonsvågar bör kunna nyttjas samt att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg ska ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vägkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Vi anser även att antalet kontroller av färdskrivare behöver öka. För att tillskansa sig fördelar på den seriösa åkerinäringens bekostnad förekommer det ett omfattande fusk med färdskrivare och förares aktiviteter, och vi anser att detta är synnerligen allvarligt för trafiksäkerheten eftersom trötta förare utgör en stor olycksrisk.

Vi anser att kontrollen i företagets lokaler behöver återföras till den enhet som utför kontroll på väg. Det är i dag Transportstyrelsen som ansvarar för att genomföra företagskontroller, men förekomsten av fusk med t.ex. manipulerade färdskrivare och förarkort upptäckts i alltför låg utsträckning vid kontroller i företagets lokaler. Vi anser därmed att det finns ett behov av omstrukturering så att kontrollerna i företagets lokaler återföras till vägkontrollverksamheten. Då ledtiden från att en vägkontroll uppdagar fusk till att en kontroll i företaget genomförs kan minskas avsevärt vill vi att Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller flyttas till en ny särskild polisenhet vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

Vi vill slutligen peka på att antalet vägkontroller för att minska negativ miljöpåverkan behöver öka. Vi menar att det finns oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden, vilket medför



en kraftigt ökad miljöpåverkan i form av bl.a. ökat vägslitage, nedskräpning och ökade koldioxidutsläpp. Detta skulle delvis kunna undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och en mer förnuftig politik.

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

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

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

##### *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

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkande 1 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20 och

avslår motionerna

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21 och 43,

2018/19:1228 av Jan R Andersson (M),

2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S),

2018/19:2672 av Hans Ekström m.fl. (S),

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52.

##### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på den hårda konkurrenssituation som uppstått inom transportnäringen och problemet med att antalet utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet ökat. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför cabotagetransporter som inte är förenliga med gällande regler, kan vi samtidigt se att det inte finns tillräckligt med trafikpoliser och kontroller av tung trafik. Detta riskerar att leda till ökat fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken. Vi anser att en minskning av fusk på vägarna måste vara prioriterad och att det behövs ytterligare åtgärder, t.ex. att det införs krav på gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Vi vill även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

En förstärkt bemanning för tillsyn av tunga godstransporter på väg skulle enligt vår mening kunna ske genom upphandling av kompetens inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Mot denna bakgrund anser vi att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska olagliga cabotagetransporter.

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

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

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 51 och 52, bifaller delvis motionerna

2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S) och

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkande 3 och avslår motionerna

2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 11, 12, 14–18, 21 och 43,

2018/19:1228 av Jan R Andersson (M),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2018/19:2672 av Hans Ekström m.fl. (S),

2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis peka på att fusket inom åkerinäringen är utbredd och måste tas på stort allvar liksom att den svenska åkerinäringen i dag är utsatt för en hård och osund internationell konkurrens. För att den fria rörligheten ska fungera inom EU måste transparens och lika villkor råda inom unionen. Ett problem som försämrar möjligheterna till kontroller är att flera EU-länders fordonsregister i dag inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter. För att den gemensamma marknaden ska fungera anser jag därför att alla EU-länders fordonsregister ska vara öppna för alla medlemsländers kontrollerande myndigheter.

Jag anser vidare att det behövs bättre samverkan mellan olika myndigheter, t.ex. Skatteverket, Polismyndigheten och Transportstyrelsen, för att motverka fusk inom svenska åkerier. Ett problem som snedvrider konkurrensen är att Transportstyrelsens företagskontroller bara berör de företag som är registrerade i Sverige. När det gäller de utländska företagen kontrolleras dessa av polisen, men jag tvingas samtidigt konstatera att det finns få trafikpoliser med kompetens att kontrollera den yrkesmässiga trafiken. Detta innebär att sannolikheten att en utländsk förare fastnar i en kör- och vilotidskontroll är liten. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av ökad samverkan mellan myndigheter för att motverka fusk inom transportbranschen.

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

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

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2018/19:177 av Thomas Morell (SD),  
2018/19:734 av Thomas Morell m.fl. (SD),  
2018/19:737 av Thomas Morell m.fl. (SD),  
2018/19:738 av Thomas Morell m.fl. (SD) och  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 19 och 23,  
bifaller delvis motion  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 och  
avslår motion  
2018/19:597 av Hans Rothenberg (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att det finns problem med fusk med såväl manipulerade färdskrivare som avgasreningsutrustning. Oavsett om utrustningen är i drift i samband med kontroll eller inte anser vi att bara förekomsten av inkopplad manipulationsutrustning i ett fordon är en aktiv handling för att skaffa sig fördelar. Utöver att den otillåtna utrustningen kan ge upphov till ett miljöproblem påverkas även konkurrensituationen negativt. Vi anser att den nuvarande lagstiftningen är tandlös och att det krävs åtgärder. Ett sätt att komma till rätta med detta problem kan enligt vår mening vara att ersätta böter med sanktionsavgifter. Därigenom skulle åkeriet bli skyldigt att

bevisa att det har gjorts vad som krävs för att förhindra brott. Mot denna bakgrund föreslår vi en skyndsam utredning av möjligheten att införa sanktionsavgifter för manipulerade färdskrivare och avgasreningsutrustning.

Sedan kontrollen i företagets lokaler flyttades till Transportstyrelsen har det uppstått en orimlig obalans mellan kontroller på väg och de företagskontroller som genomförs genom s.k. skrivbordskontroller. Vi anser att antalet kontroller på väg är alltför få i förhållande till trafikmängden, men även att böterna för vissa brott är orimligt låga. Däremot blir Transportstyrelsens sanktionsavgifter, med den matematiska uppräkningsmetod som tillämpas, enligt vår mening orimligt höga för bagatellartade och administrativa förseelser. Även om Transportstyrelsen har förändrat sina sanktionsavgifter anser vi att de blir mycket omfattande även för mindre felaktigheter. Vi vill därmed framhålla att den obalans som finns mellan väg- och företagskontroller, böter och sanktionsavgifter måste åtgärdas.

Vi vill vidare peka på att kraven på åkerier och förare har ökat avsevärt sedan Transportstyrelsen tog över ansvaret för företagskontrollerna av kör- och vilotider. Vi menar att Transportstyrelsen ytterst sällan accepterar avsteg från kör- och vilotidsreglerna och att åkerierna därmed påförs höga sanktionsavgifter även för mer bagatellartade fel. För att kunna följa de krav som Transportstyrelsen ställer på åkeriföretagen och deras anställda efterfrågas olika typer av information. Då Transportstyrelsen ställer hårda krav på regelefterlevnad anser vi att myndigheten även själv måste kvalitetssäkra den information som lämnas till allmänheten. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att säkerställa kvaliteten i Transportstyrelsens information till allmänheten.

Lagstiftningen som reglerar körtider, raster och viloperioder för förare av tunga fordon är omfattande och styr i hög grad förarens aktiviteter under ett arbetspass. Även om lagstiftningen i stora delar har fungerat väl sedan den stora revisionen 2007 anser vi att det finns moment i lagtexten som skapar onödig stress för förarna. Vissa skrivningar har inneburit att tolkningen skapat en onödigt byråkratisk tillämpning av regelverket samtidigt som många förare lockas att köra för fort då de vet vilka konsekvenser några få minuter får för den totala körtiden. Vi anser att ett mer flexibelt regelverk skulle medföra ett lugnare tempo på vägarna samtidigt som dagens minutjakt som präglar branschen till viss del skulle motverkas. Transportstyrelsen bör enligt vår mening så snart som möjligt ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa ett nationellt undantag från reglerna för maximal körtid. Mot denna bakgrund föreslår vi ett nationellt undantag i fråga om daglig körtid.

Vidare vill vi påtala att uttag av rast är ett sådant tillfälle när förare som kör inom bygg- och anläggningstrafik ofta hamnar i en situation där kravet på rast står i konflikt med byggarbetarnas rastuttag. Vi menar att situationen skapar en onödig stress för förarna och att detta enkelt skulle kunna minimeras om man löste knuten i just rastuttaget. Vi anser därför att Transportstyrelsen så snart som möjligt också bör ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa ett nationellt undantag för godstransporter inom bygg- och anläggningstrafik.

Mot denna bakgrund föreslår vi ett nationellt undantag för rastuttag för förare i bygg- och anläggningstrafik.

Tanken med regelverket för kör- och vilotider är enligt vår mening bra även om det emellanåt upplevs som byråkratiskt. De som fuskar mest ertappas i första hand av polis i samband med vägkontroller medan Transportstyrelsens företagskontroller mestadels stämmer av förarnas administrativa brister i hanteringen av färdskrivarna. Vi anser dock att företagskontrollerna inte är effektiva om det är det medvetna fusket man vill komma åt och menar därför att kontrollerna i stället måste styras i riktning mot vägkontroller. För att säkerställa att dessa kontroller utförs över huvud taget behöver även resursbristen inom polisen motverkas. Eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller föreslår vi att tillämpningen av kör- och vilotider utreds.

Vi anser även att det finns anledning att se över nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter och att det måste bli en mer tydlig markering i systemet för sanktioner. Medvetet fusk och aktiva handlingar måste straffas hårdare än ett mänskligt misstag. Vi menar samtidigt att det inte är acceptabelt att vissa fel av mindre betydelse snabbt kan få oproportionerliga konsekvenser och ge höga sanktionsavgifter. Vi vill därför att det införs straffskärpningar för tung trafik och genomförs en översyn av sanktionsväxlingar.

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

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

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 och  
avslår motionerna  
2018/19:177 av Thomas Morell (SD),  
2018/19:597 av Hans Rothenberg (M),  
2018/19:734 av Thomas Morell m.fl. (SD),  
2018/19:737 av Thomas Morell m.fl. (SD),  
2018/19:738 av Thomas Morell m.fl. (SD) och  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 19 och 23.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att regelverken inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk, men att dessa samtidigt kan ha blivit alltför svåra att hantera för de laglydiga företagen som ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Jag anser att Transportstyrelsen dömer ut alltför höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka. Vidare anser jag inte att de färdskrivare som företagen måste ha installerade är användarvänliga och att detta ofta skapar misstag som gör att företaget påförs en sanktionsavgift. Jag anser även att Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen behöver bli mer rättvis och rättssäker. I dag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar på Transportstyrelsens lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få företag fastnar i poliskontroller anser jag att detta system medför en hög grad av slumpmässighet i tillsynen. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av att reglerna för skötsamma åkeriföretag förenklas.

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

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

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 20 och

avslår motion

2018/19:588 av Åsa Coenraads (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill peka på att beslut om klampning ska kunna fattas av personal på en kontrollplats och att detta således innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra flygande inspektioner också ska kunna fatta nödvändiga beslut i fråga om detta. Vi anser samtidigt att det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar tills dess att grunden för klampningen är åtgärdad. Detta beror på att det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna och därefter fortsätter färden så fort klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen i de fall som förare och åkeriägare väntar ut tiden blir begränsad eller inte får någon avgörande betydelse. Vi vill vidare peka på att i vissa fall kan en klampning

också innebära att föraren passar på att ta ut sin lagstadgade veckovila och att syftet med klampningen även då försvinner omedelbart. Mot denna bakgrund anser vi att tiden för klampning bör utökas.

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

## **9. Straffsanktioner mot miljöförseelser inom åkerinäringen, punkt 5 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50.

### *Ställningstagande*

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

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

## **10. Beställaransvar, punkt 6 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Vi anser att dagens utformning och tolkning av beställaransvaret är för svaga och att detta medför att de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som faktiskt begås. När det gäller beställaransvaret vill vi peka på att de ändringar i lagstiftningen som genomförts med anledning av proposition 2017/18:209 innebar ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknas men att propositionen inte anger något beställaransvar när det är fråga om otillåtet cabotage eller brott mot kombidirektivet. Mot denna bakgrund vill vi därför att beställaransvaret utökas och att det även införs ett beställaransvar vid brott mot cabotage- och kombibestämmelser.

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

### **11. Yrkeskompetensbevis, punkt 7 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och  
avslår motion

2018/19:921 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att yrkeskompetensbevis syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare och att regelverket är EU-gemensamt. Vi vill samtidigt peka på problemet med att det finns en svart marknad där det erbjuds falska yrkeskompetensbevis, förarkort, körkort, m.m. vilket medför att det framförs tunga fordon på svenska vägar av förare som varken har relevant utbildning eller rätt kompetens. Vid en fordons- och förarkontroll granskas förarens behörigheter och att fordonskombinationen framförs på ett i övrigt trafiksäkert sätt, och det är här av yttersta vikt att kunna säkerställa om personen faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Dessvärre kan vi konstatera att polisen i Sverige har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera bl.a. yrkeskompetensbevisen och förarkortens äkthet, och risken att bli ertappad med falska handlingar är därmed liten. Vi anser därför att det behövs en gemensam databas inom EU, där polis och tjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare



direkt på plats. Mot denna bakgrund anser vi att det bör införas ett EU-gemensamt register för kontroll av den yrkesmässiga trafiken.

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

## **12. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 8 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 36.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att Trafikverket har tagit bort många rastplatser och att möjligheten att stanna därmed har blivit betydligt sämre. Anledningen till att rastplatser stängts är problem med bl.a. nedskräpning, nedsmutsning, skadegörelse och stölder. Dessvärre medför detta problem för bl.a. yrkesförarna som undviker att köra in på rastplatser. Vi anser att det behövs en utbyggnad av antalet säkra uppställningsplatser så att chaufförerna ges möjlighet att ta ut sin lagstadgade dygnsvila och även slipper utsättas för grov kriminalitet. Vi menar att behovet av bevakade ytor ökar samtidigt som det i dag bara finns ett fåtal säkra uppställningsplatser. Samhället behöver enligt vår mening skyndsamt investera i ytterligare platser längs de större vägarna, och Trafikverket bör därför ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att öka antalet rastplatser. Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **13. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 9 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 50 och  
avslår motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 42 och 73.

### *Ställningstagande*

För att öka möjligheten för ungdomar att få sitt första jobb anser vi att åldern för att kunna ta taxikort bör sänkas från 21 till 20 år. Vi vill dock att kravet på att ha haft körkort i två år ska kvarstå. Mot denna bakgrund vill vi föreslå sänkt åldersgräns för att kunna bli taxiförare.

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

## **14. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 9 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 42 och 73 samt  
avslår motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 50.

### *Ställningstagande*

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

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

## **15. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:735 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9 och  
avslår motionerna

2018/19:2185 av Serkan Köse m.fl. (S) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71.

### *Ställningstagande*

För att taxinäringen ska kunna ha den viktiga trygghetsskapande samhällsfunktion som den bör ha anser vi att det behöver genomföras reformer. Vi anser att det behövs en ändrad lagstiftning och ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen för att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor. Vi vill att taxibolagen och Transportstyrelsen tillsammans ska vara skyldiga att kontrollera taxiförare för lämplighet såväl vid nyanställning som fortlöpande under förarens yrkesverksamhet. Vi anser vidare att en person som nekats eller fått indragen taxilegitimation på grund av allvarlig brottslighet ska nekats möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av en trygghetsskapande taxinäringareform.

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

## **16. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 10 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 71 och  
avslår motionerna

2018/19:735 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9 och

2018/19:2185 av Serkan Köse m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att den avreglering som genomfördes av den svenska taximarknaden 1990 har lett till ett större utbud av taxiföretag och jobb. Detta är positivt och välkommet. Jag kan samtidigt konstatera att reformen tyvärr även har medfört att en del problem inom taxiverksamheten har uppkommit eller förstärkts. Bland annat luras turister att betala utlösa priser för taxiresorna, och chaufförerna har ibland svårt att hitta dit kunderna ska. Det förekommer även att chaufförer blir föremål för både hot och våld. För att stoppa fusket inom taxibranschen har ett antal regelskärpningar gjorts som syftar till att motverka de problem som finns. Här kan nämnas att en ny lag om redovisningscentraler trädde i kraft den 1 januari 2017 och att taxitrafikföretagen sedan den 1 maj 2017 är skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Det har vidare införts ett krav om att taxichaufförer innan en resa påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden. För att säkerställa att reglerna följs är det dock viktigt att det bedrivs tillsyn och kontroller som riktas mot förekommande fusk inom taxibranschen. Jag vill mot denna bakgrund framhålla att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs.

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

### **17. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 11 (M)**

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

#### *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

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23 och avslår motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

### *Ställningstagande*

Vi kan se att förutsättningarna för taxinäringen ändras i takt med att digitaliseringen gör nya landvinningar. Vi menar att ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin och minska transporternas miljöpåverkan. Genom att koppla samman förare och kunder

via digitala verktyg kan transaktionerna spåras för att säkerställa att alla betalar skatt och att gällande regler följs. Vi anser att en taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer och att det om dessa uppfylls därefter inte ska ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen. För att utveckla och bredda taxinäringen bör det enligt vår mening införas en teknikneutral definition av taxameter.

För att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen och göra anpassningar efter hur verkligheten ser ut anser vi att taxiutbildningen och taxilagstiftningen bör ses över.

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

## **18. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 11 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72 och  
avslår motion  
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23.

### *Ställningstagande*

I dag lämnar taxiförarna både en digital och en manuell redovisning. Enligt min mening borde dock den manuella redovisningen kunna upphöra då taxibilen är uppkopplad mot en avläsningscentral; därigenom bör taxiåkeriernas situation underlättas. Jag anser därför att kravet på dubbel redovisning av taxametern bör avskaffas.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

*2018/19:164 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

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

*2018/19:177 av Thomas Morell (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om manipulerade färdskrivare och avgasreningsutrustning och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:588 av Åsa Coenraads (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra klampning av bilar med hjälp av besiktningsmän och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:597 av Hans Rothenberg (M):*

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

*2018/19:734 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa kvaliteten i Transportstyrelsens information till allmänheten och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:735 av Richard Jomshof m.fl. (SD):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en trygghetsskapande taxinärringsreform och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:737 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationellt undantag gällande daglig körtid och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:738 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationellt undantag gällande rastuttag för förare i bygg- och anläggningstrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:921 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M):*

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

*2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en dedikerad specialenhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett EU-gemensamt register för kontroll av den yrkesmässiga trafiken och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för vägtrafik och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna av farligt gods och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet portabla vågar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nyttja företagsbaserade fordonsvågar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återföra kontrollen i företagens lokaler till den enhet som utför kontroll på väg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa beställansvar vid brott mot cabotage- och kombibestämmelser och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa straffskärpningar för tung trafik och genomföra en översyn av sanktionsväxlingar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet vägkontroller för att minska negativ miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt åldersgräns för att kunna bli taxiförare och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1228 av Jan R Andersson (M):*

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

*2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krafttag mot illegal cabotagetrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2107 av Pia Nilsson m.fl. (S):*

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

*2018/19:2185 av Serkan Köse m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hela taxibranschen med lösningar som leder till en väl fungerande bransch i framtiden och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2241 av Peter Persson m.fl. (S):*

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

*2018/19:2279 av Camilla Waltersson Grönvall (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige tydligare ska driva åkerifrågorna i Europa med målet att samma villkor ska gälla alla länder och tillkännager detta för regeringen.



2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige hårdare ska driva frågan om kontroll av åkeribranschen inom EU och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

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

*2018/19:2672 av Hans Ekström 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.

*2018/19:2678 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa obligatorisk gps-övervakning av all utländsk trafik som kör i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler kontroller på vägarna av all yrkestrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad samarbete mellan myndigheter för att minska fusk och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla EU-länders fordonsregister ska vara öppna för alla medlemsländers kontrollerande myndigheter och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad samverkan mellan myndigheter för att motverka fusk inom transportbranschen och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att

säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kravet på dubbel redovisning av taxametern och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta att döva tar taxilicens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur rättsvårdande myndigheter kan få utökade befogenheter till elektronisk övervakning av yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomin i branschen och tillkännager detta för regeringen.