SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2289

av Ann-Christine Frohm m.fl. (SD)

Yrkestrafik som håller Sverige rullande

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om yrkestrafikens betydelse för Sverige som modern industri- och välfärdsnation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande beställaransvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med kapacitet för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och utföra fler kontroller av farligt gods, lastsäkring, yrkestrafiktillstånd och färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bruket av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för YKB och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett avlångt land som präglas av stora avstånd mellan råvaror, industri, hamnar och konsumenter. Yrkestrafiken knyter ihop dessa platser. Varje dag fraktar lastbilar, tåg och fartyg de varor som håller industrin och handeln i gång. För exportindustrin, som är avgörande för Sveriges välstånd, är pålitliga och snabba godstransporter helt nödvändiga för att nå ut på den globala marknaden.

En väl fungerande yrkestrafik är därför en absolut förutsättning för att Sverige ska fungera, växa och vara konkurrenskraftigt. Det är tack vare yrkestrafiken som färskvaror, mediciner, byggmaterial och drivmedel når ut till både storstäder och glesbygd. Dessutom sköter yrkestrafiken viktig samhällsservice som sophämtning, snöröjning och akuta transporter till sjukhus och räddningstjänst.

Yrkestrafik handlar också om kollektivtrafik. En välfungerande persontrafik vidgar arbetsmarknadsregioner, vilket gör att företag lättare hittar rätt kompetens och att människor kan bo kvar på mindre orter men ändå pendla dit jobben finns.

Yrkestrafiken är således inte bara en servicefunktion, den är själva fundamentet som bär upp det moderna svenska samhället.

En förutsättning för att yrkestrafiken ska fungera och inte bli utkonkurrerad av mindre nogräknade aktörer är att regelverken är tydliga och att rättsvårdande myndigheter också tillser att de efterlevs. Rätt utformade och tillämpade kan de regler och lagar som politiken stiftar uppfattas som ett stöd för en hel bransch snarare än att ses som onödig byråkrati som komplicerar tillvaron. På oss vilar därför ett ansvar att se till att få hela Sveriges hjul att snurra.

Straffskärpning vid beställaransvar

Dagens beställaransvar gällande cabotagereglerna är för svagt utformat och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som sker. Lagändringen den första juli 2018 skulle ge ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknades. Två ärenden rapporterades i enlighet med lagändringen 2018, och båda slutade med friande domar i hovrätt. Lagändringen 2018 var således alltför svag. Straffet vid otillåtet cabotage är i dagsläget enbart böter, vilket får den omedelbara konsekvensen att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk hemvist. Av den anledningen behöver en straffskärpning gällande beställaransvaret införas. Den ska gälla olaga yrkesmässig trafik, såsom otillåten cabotage-/kombitransport, och därmed stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska åkeriaktörer. Det är viktigt för myndigheternas trovärdighet att straffen är lika oavsett nationalitet på den som begår brottet.

Straffskärpning vid otillåten cabotagetrafik

Cabotagetransporter innebär att en utländsk bil passerar gränsen och lossar inom Sverige. Kraven på cabotagetrafik är tydligt reglerade i yrkestrafiklagstiftningen och en skärpning av dessa regler antogs i EU med det nya mobilitetspaketet. Det har under flera år rapporterats att en stor mängd lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Dessa lastbilar och åkerier snedvrider därmed konkurrensen mot svenska åkerier. Rättvisa villkor inom vägtransportområdet behöver upprätthållas. Sverigedemokraterna vill införa en betydande straffskärpning gällande otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

Utöka antalet rastplatser för tung trafik

Rätt placerade, skötta och utnyttjade rastplatser med fungerande rotation ger yrkesförarna bättre förutsättningar att efterleva kraven i regelverket för kör- och vilotider.

Utbudet av rastplatser utmed landets vägar är dock för litet. Platserna är dessutom ofta upptagna av en omfattande närvaro av olika aktörer, som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar, som väntplatser eller som improviserade campingplatser. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan vilket leder till problem för de yrkesförare som måste ta sina lagstadgade raster eller dygnsvila.

Det statliga vägnätet måste därför kompletteras med ytterligare rastplatser med kapacitet för tung trafik utmed de större vägarna. Trafikverket ska också ges i uppdrag att åtgärda brister samt arbeta med säkerhets- och trygghetsaspekter. Övervakningen måste skärpas för att stävja överträdelser av den maximala parkeringstiden, nedskräpning, nedsmutsning och annan oönskad aktivitet.

En utökning av antalet kontrollplatser

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet. Dessa ägs och förvaltas av Trafikverket och används för att utföra fordonskontroller. Även om alla fordonskategorier kan tas in för kontroll är det i första hand yrkestrafikens regelefterlevnad som kontrolleras.

Under en typisk fordonskontroll kontrolleras bland annat förarens behörighet att framföra det aktuella fordonet, att kör- och vilotider efterlevs, att godset är korrekt lastsäkrat, att tillåtna lastvikter inte överskrids och att fordonet är i trafiksäkert skick. Då yrkestrafiken omfattar väldigt många olika typer av transporter är kontrollerna som genomförs också anpassade utifrån det. Exempel på detta är transporter av farligt gods enligt ADR eller dispenstransporter av lång, bred eller tung last.

Att det genomförs regelbundna och effektiva kontroller på väg är en förutsättning för att Polisen ska kunna upptäcka aktörer som exempelvis saknar gällande försäkring, trafiktillstånd eller på annat sätt inte lever upp till de regler som reglerar yrkestrafiken. Att Polisen under dessa kontroller även ges möjlighet att upptäcka illegala transporter av vapen, sprängämnen, narkotika, alkohol och andra varor som ingår i de kriminellas ekonomiska flöde är naturligtvis positivt.

Vår uppfattning är att fordonskontrollerna ska utökas till att bli fler och att en översyn av behovet av fler nya kontrollplatser bör göras. Vid nybyggnad av vägar och reinvestering i befintliga vägar ska även Polisens behov av kontrollplatser beaktas. Kontrollplatsernas standard skiljer sig dessutom åt på ett icke önskvärt sätt. Eftersträvansvärt är att de är utrustade med byggnader för förhör och avrapportering, vågutrustning samt besiktningsgrop med bromsprovare. Slutligen menar vi att yrkestrafikens komplexitet ställer stora krav på den kontrollerande Polisens kompetens

på området. Vi anser därför att svensk Polis, i likhet med vad som är vanligt förekommande i Europa, bör inrätta en särskild enhet vars huvudsakliga syfte och kompetens är att utföra fordonskontroller, inte minst kopplat till den yrkesmässiga trafiken.

Tillämpningen av kör- och vilotider

Regelverket kring kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor samt generera trygghet för yrkesförare. Tanken med regelverket är bra, men det upplevs emellanåt som byråkratiskt, särskilt av de förare som utför transporter inom exempelvis anläggningstrafik.

Det är polisens vägkontroller som i första hand upptäcker de förare som bryter mot regelverket. De kontroller som Transportstyrelsen utför hos företag har dessvärre utvecklats till att bli något som snarare kan betraktas som en automatiserad kontroll som identifierar de administrativa brister i förarnas hantering av färdskrivarna. Den metod som Transportstyrelsen tillämpar i sin kontroll är genom sin utformning inte effektiv i kampen mot det medvetna och systematiserade fusket. Tyvärr innebär detta att de aktörer som medvetet fuskar genom att exempelvis köra med fler förarkort eller manipulerad utrustning nästan alltid klarar sig i Transportstyrelsens företagskontroller.

Som ett led i att bättre komma åt det systematiska fusket menar vi att det är av stor vikt att även kontroller i företagets lokaler genomförs av de enheter som har kompetens att utföra färdskrivarkontroll på väg. För att detta ska vara möjligt anser vi att Polisens resursbrist måste motverkas. Vi anser även att tillämpningen av kör- och vilotider behöver ses över och anpassas till det nyligen antagna mobilitetspaketet.

Medicinska krav på yrkesförare

Under senare år har de medicinska kraven på yrkesförare skärpts avsevärt. Detta har fått till följd att många yrkesförare dessvärre mist sina behörigheter trots att de haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Att nya bestämmelser tillämpas på ett sätt som förhindrar att nya tunga behörigheter medges till personer som inte möter de medicinska kraven är logiskt. Att yrkesförare som däremot kört prickfritt i 30 år eller mer plötsligt

inte längre anses vara dugliga i trafiken och över en natt fråntas sitt levebröd är emellertid orimligt.

Vår uppfattning är att de genom sin yrkesutövning mer än väl har bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de exempelvis har begränsat synfält eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Att tillämpa ett nytt regelverk på ett så strikt sätt att många dugliga yrkesförare mist sin möjlighet till försörjning måste betraktas som ett misslyckat myndighetsutövande. Vi menar att dessa förare rimligen ska tillåtas fortsätta sin yrkesutövning fram till pension givet att inga nya medicinska tillstånd som motiverar något annat tillstöter. På så sätt mildras den knivskarpa övergången av de skärpta medicinska kraven, och kompetenta yrkesförare kan förbli i tjänst. Vi menar också att de berörda körkortsinnehavarna, i de fall en körkortsåterkallelse är aktuell, ska ha rätt till en individuell prövning av sin lämplighet. Inte minst mot bakgrund av att nuvarande tillämpning tenderar att stå i strid med huvudregeln i svensk förvaltningsrätt, nämligen att gynnande myndighetsbeslut inte får upphävas.

Ökat bruk av TMA-fordon

Det finns en utbredd, och dessvärre tilltagande, problematik med fordonsförare som uppvisar en bristande respekt för skyltar och hinder på väg. Utvecklingen medför att arbete som utförs på eller nära väg är förenat med stora risker. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och om ständiga tillbud, men också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. De senaste åren har ett nytt fenomen dykt upp med hot, ibland dödshot, mot vägarbetare. Utvecklingen är alarmerande och oacceptabel. Enligt SOS International uppger en överväldigande majoritet av landets fordonsbärgare att de upplevt farliga situationer där de riskerat att bli påkörda.

Vår uppfattning är att staten på ett tydligt sätt måste värna säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar på våra vägar. Detta kan bland annat åstadkommas genom en ökad användning av Truck mounted attenuators, så kallade TMA-fordon, som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter om ett pågående arbete vid exempelvis underhåll av

väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonet varslar om ett hinder samtidigt som dess konstruktion fungerar som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse ett framförvarande hinder, har påkörningar alltså ändå skett. Utrustning i dessa TMA-fordon bör därför vidareutvecklas i syfte att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Vi anser att en ökad användning av TMA-fordon är nödvändig som ett led i att leva upp till moderna arbetsmiljökrav och som en konsekvens av att respekt för liv och hälsa ute på vägarna förefaller saknas hos vissa trafikanter.

Förenklad övergång mellan gammalt och nytt intyg för YKB

För förare av tunga fordon med behörigheterna C eller D, krävs i regel ett gällande yrkeskompetensbevis, YKB. Under våren 2020 uppstod en situation där förare riskerade att mista sitt YKB på grund av att antalet utbildningar kraftigt reducerades. Regeringen införde då ett undantag som klarade den akuta krisen. Ett repetitionsprov vart femte år krävs för förnyad behörighet. Med dagens system förnyas YKB i samband med att sista delkursen anmäls av utbildaren. Kurserna är kostsamma och dagens upplägg gör att det stora flertalet förare väljer att vänta så länge som möjligt med att gå den sista kursen, vilket inte sällan leder till att ett glapp i giltighetstiden uppstår då föraren inte kan vara yrkesverksam.

Problematiken skulle helt kunna undvikas genom att tillämpa samma metod som MCF gör med de så kallade ADR-intygen. Här gäller att: ”Repetitionsprov kan genomföras tidigast tolv månader före intygets utgångsdatum. Vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg giltigt i fem år, vars giltighetsperiod ska börja med utgångsdatumet på föregående intyg.” Detta vore ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till ett nytt intyg för YKB

Ann-Christine Frohm (SD)

Eric Palmqvist (SD) *Patrik Jönsson (SD)*

Liselotte Forsberg (SD)