

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU6

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 det pågående arbetet inom EU med det s.k. mobilitetspaketet samt den pågående utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg. Eftersom tunga godstransporter på väg i många fall är av gränsöverskridande karaktär framhåller utskottet även behovet av gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätthålla en konkurrenssituation som bygger på lika villkor.

I betänkandet finns 22 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Lika villkor inom åkerinäringen i EU.....	8
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen	14
Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna.....	31
Sanktionsavgifter.....	35
Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning	38
Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner.....	42
Beställaransvar och cabotagetransporter	45
Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare.....	48
Säkra rast- och uppställningsplatser	50
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen	53
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation	58
Främjande av digitalisering och delningsekonomi	61
Reservationer	65
1. Lika villkor inom åkerinäringen i EU, punkt 1 (M, KD).....	65
2. Lika villkor inom åkerinäringen i EU, punkt 1 (V)	65
3. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (M)	66
4. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (SD).....	67
5. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (C)	70
6. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (KD)	71
7. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (L)	72
8. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (M, SD, KD)	73
9. Sanktionsavgifter, punkt 5 (SD)	74
10. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 6 (SD, KD).....	75
11. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 7 (SD).....	75
12. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 7 (KD)	76
13. Beställaransvar och cabotagetransporter, punkt 8 (SD).....	77
14. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare, punkt 9 (SD)	78
15. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 10 (M, KD).....	78
16. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 10 (SD).....	79
17. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (SD).....	80
18. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (KD)	81
19. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (SD).....	81
20. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (KD)	82
21. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (M, KD).....	83
22. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (SD, V).....	83
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	85

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20	85
---	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Yrkestrafikfrågor

1. Lika villkor inom åkerinäringen i EU

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,

2019/20:1397 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 28.

Reservation 1 (M, KD)

Reservation 2 (V)

2. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,

2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),

2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2,

2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

Reservation 3 (M)

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (KD)

Reservation 7 (L)

3. Möjlighet till övervakning av lastbilars position

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del.

4. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:887 av Lars Beckman (M),

2019/20:2458 av Mattias Karlsson i Luleå (M) och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63.

Reservation 8 (M, SD, KD)

5. Sanktionsavgifter

Riksdagen avslår motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47.

Reservation 9 (SD)

6. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44.

Reservation 10 (SD, KD)

7. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2403 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (KD)

8. Beställaransvar och cabotagetransporter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:613 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 3 och 46.

Reservation 13 (SD)

9. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:171 av Magnus Ek (C),

2019/20:2402 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 95.

Reservation 14 (SD)

10. Säkra rast- och uppställningsplatser

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 65 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 68 och 69.

Reservation 15 (M, KD)

Reservation 16 (SD)

*Taxifrågor***11. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:823 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 84 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48.

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (KD)

12. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 85 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 87.

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (KD)

13. Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 25.

Reservation 21 (M, KD)

Reservation 22 (SD, V)

Stockholm den 28 januari 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jasenko Omanovic (S), 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 Helena Antoni (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 50 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2019/20 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

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 på lika villkor. Mot bakgrund av den pågående processen finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (M, KD) och 2 (V).

Bakgrund

Europeiska kommissionen presenterade i maj 2017 den första av tre delar i det s.k. mobilitetspaketet. En andra del presenterades i november 2017, och en 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 föreslår kommissionen att reglerna om kör- och vilotiderna ändras, t.ex. föreslås ändringar i referensperioderna för hur veckovilan ska tas ut och nya bestämmelser om krav på företag för att göra det möjligt för förare att återvända hem med jämna mellanrum. I förslagen ingår även att nya smarta färdskrivare ska introduceras för att säkerställa effektivare kontroller. 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 samordningen medlemsstaterna emellan skärps.

Inom ramen för den andra delen av mobilitetspaketet lämnade kommissionen bl.a. ett lagförslag om ändring av 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 som kontrollen pågår. Vidare föreslås ändrade regler om stödåtgärder för att främja nya investeringar i omlastningsterminaler. 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 man fastställer 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.

Motionerna

Peter Persson m.fl. (S) föreslår i motion 2019/20:1194 i denna del en översyn av kombidirektivet 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 enligt motionärerna 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.

Pia Nilsson m.fl. (S) betonar i motion 2019/20:1397 behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotagetrafiken 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 cabotagetrafik men att det för svenska åkeriföretag och förare är viktigt att EU tar fram striktare cabotageregler som ska gälla inom hela unionen. Enligt motionärerna får arbetet med att ytterligare vässa regelverken inte avstanna.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2019/20:1623 yrkande 10 att regeringen bör verka för att nuvarande kombidirektiv avskaffas. Motionärerna pekar på att syftet med direktivet var lovvärt eftersom det skulle främja att godset i ökad utsträckning kunde transporteras på järnväg eller vatten men att det sedan dessvärre inte kunnat påvisas någon tydlig miljöeffekt. Kombidirektivet är enligt motionärerna otydligt och komplicerat, vilket inneburit att det har varit svårt att kontrollera att enskilda lastbilstransporter verkligen utförs enligt kombidirektivets regelverk. I stället har kombidirektivet i sin nuvarande form bidragit till en alltmer osund konkurrens och social dumpning inom åkeribranschen. Motionärerna pekar vidare på att mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder i praktiken bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor genom att kombidirektivet gör att man kan komma runt

cabotagereglerna. Motionärerna konstaterar att det leder till snedvriden konkurrens och att arbetstagare utnyttjas vilket är en oacceptabel situation.

Jessika Roswall m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 28 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 otillbörlig 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 åkeriföretag i 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 liksom tidigare år framhålla vikten av att det ska råda konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporter på väg som utförs inom EU. Utskottet vill samtidigt peka på att det 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 framhålla att detta innebär att det krävs gemensamma åtgärder på europeisk nivå för att upprätthålla en konkurrens på lika villkor.

Pågående översyn av EU:s regelverk

Utskottet påminner om att kommissionen sedan maj 2017 har presenterat tre delar i det s.k. 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, men att EU:s transportministrar till slut kunde enas vid TTE-rådsmötet den 3 december 2018 och anta allmänna inriktningar när det gäller 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 rådsrådet 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.

Utskottet noterar att Europaparlamentet därefter intog sin ståndpunkt den 4 april 2019 i första läsningsen om tre av förslagen i det första mobilitetspaketet och att dessa avsåg kör- och vilotider, utstationering på vägområdet samt

tillträdesförordningarna. I oktober 2019 påbörjades därefter interinstitutionella förhandlingar mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen, och i december 2019 nåddes en preliminär överenskommelse om rättsakterna om yrkestrafik i det första mobilitetspaketet. Överenskommelsen, som därefter godkändes av Coreper den 20 december 2019, innefattar nya regler om arbetsvillkor för förare, särskilda regler för utstationering av förare vid vägtransporter, tillträde till godstransportmarknaden och bättre kontrollmöjligheter. Den överenskomna texten beräknas kunna antas formellt av rådet och parlamentet under första halvåret 2020.

När det gäller reglerna för transporter som utförs på en nationell marknad utanför transportföretagets eget land (s.k. cabotagetransporter) innebär överenskommelsen att det nuvarande systemet som tillåter högst tre transporter under sju dagar, inte kommer att ändras. För att förhindra systematiskt cabotage införs dock en karenperiod på fyra dagar innan ytterligare cabotagetransporter kan utföras i samma land med samma fordon. Vidare får ett medlemsland tillämpa samma regler för vägdelen i en kombinerad transport på sitt territorium.

När det gäller reglerna om utstationering av förare klargör dessa hur yrkesförare inom gods- och passagerartransporter kommer att omfattas av principen om samma lön för samma arbete på samma plats. Enligt överenskommelsen är den allmänna regeln att om en transport är organiserad så att kopplingen mellan förarens arbete och etableringslandet förblir intakt, kommer föraren att undantas från bestämmelserna om utstationering. Det betyder att bilaterala transporter uttryckligen undantas. Under resan till destinationslandet och tillbaka tillåts en ytterligare lastning eller lossning av gods i båda riktningarna utan att den omfattas av systemet för utstationering. Som ett alternativ får två ytterligare sådana aktiviteter genomföras på tillbakaresan, men då får i gengäld inga genomföras under utresan. Transitering undantas också. För alla andra typer av verksamheter, inklusive cabotagetransporter och vägdelen i en kombinerad transport, gäller systemet med utstationering från första dagen. Liknande regler kommer att gälla för transport av passagerare, med ytterligare ett stopp under bilaterala transporter. Reglerna för utstationering skapar också ett enhetligt administrativt förfarande som bygger på ett kommunikationsverktyg (IMI-systemet) som ska tas fram av kommissionen och som transportföretaget ska använda för att skicka sina utstationeringsdeklarationer till den behöriga myndigheten senast i samband med att en utstationering påbörjas. Systemet ska även användas av transportföretaget för att lämna information som den behöriga myndigheten begär. Arbetsmarknadens parter ska av den behöriga myndigheten kunna ges tillgång till informationen som skickats via IMI-systemet.

För att säkerställa lika villkor mellan företag som använder olika fordon innebär den överenskommelse som nåddes i december 2019 att reglerna för tillträde till den europeiska marknaden för godstransporter på väg, liksom reglerna för kör- och vilotider, kommer att utvidgas till att omfatta lätta lastbilar som används i internationella transporter (lätta nyttofordon på över

2,5 ton) med en övergångsperiod på 21 månader för marknadsövervakningen och till mitten av 2026 för regler om färdskrivare och kör- och vilotider.

För att motverka fenomenet med s.k. brevlådeföretag innehåller överenskommelsen skärpningar när det gäller kopplingen mellan transportföretagets etableringsort och dess verksamhet. För att säkerställa att denna koppling är äkta måste lastbilar som kör internationella transporter återvända till företagets operativa centrum minst en gång var åttonde vecka. Meningen med denna åttaveckorsperiod är att förare ska kunna återvända hem med fordonet i slutet av sin andra arbetscykel om fyra veckor.

När det gäller regeringens linje i frågorna om mobilitetspaketet vill utskottet i sammanhanget påminna om att regeringen redan i den nationella godstransportstrategi som presenterades i juni 2018 framhållit 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 erfarenheter av utvecklingen av regelsystemet och kring kontroller av vägtransporter.

Utskottet vill avslutningsvis även påminna om att infrastrukturministern har informerat och överlagt med trafikutskottet vid flera tillfällen om de olika delarna av mobilitetspaketet. Utskottet kan vidare konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2020 anger att förhandlingarna om mobilitetspaketet förutses fortsätta in på det nya året och att den svenska regeringen även i fortsättningen kommer att verka för Sveriges prioriteringar i mobilitetspaketets olika delar (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Översyn av kombidirektivet

När det gäller frågan om en översyn av kombidirektivet kan utskottet konstatera att det i den andra delen av det s.k. mobilitetspaketet som kommissionen presenterade i november 2017 finns ett förslag om ändringar av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (det s.k. kombidirektivet). Syftet med kombidirektivet är att utveckla och förbättra användningen av kombinerade transportformer av gods. Det övergripande syftet som anges för ändringsförslagen i kombidirektivet är att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter och därmed främja övergången från vägtransporter till andra transportsätt. Kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet är nära sammankopplat med förslagen i det första mobilitetspaketet, särskilt förslaget om ändrade cabotagebestämmelser.

Samtidigt som kombidirektivet är ett instrument för att främja en kombinerad användning av olika sätt att transportera gods anser dock utskottet

att den nuvarande utformningen av de gemensamma regler som anges i kombidirektivet inte på ett tillräckligt effektivt sätt säkrar en konkurrens på lika villkor inom EU. Utskottet noterar att kommissionen i samband med sitt arbete med mobilitetspaketet bl.a. har låtit utvärdera kombidirektivet inom ramen för det s.k. Refitprogrammet och då konstaterat att direktivet även fortsättningsvis är relevant men också att direktivet behöver revideras eftersom omoderna bestämmelser, svårigenomträngliga och tvetydiga skrivningar samt ett alltför begränsat tillämpningsområde hindrar dess effektivitet. Kommissionen menar att direktivets huvudsakliga problem är definitionen av kombinerad transport, begränsningarna i fråga om skatteincitament och de omoderna bestämmelserna om transportdokument.

I rådets allmänna inriktning som uppnåddes i december 2018 vid mötet mellan transportministrarna ingick bl.a. ett ändringsförslag av den bestämmelse som i dag gör det tillåtet för åkerier att utföra ett obegränsat antal vägtransporter i ett annat land ifall de är en del av en kombinerad transport. Utskottet ser positivt på den överenskommelse som nåddes i december 2019 och som i denna del innebär att ett medlemsland får tillämpa samma tidsregler som för cabotage för vägdelen i en kombinerad transport på sitt territorium.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis peka på att de regeländringar som behövs för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter och genomförandet av det s.k. mobilitetspaketet behöver göras på EU-nivå. Utskottet kan konstatera att en preliminär överenskommelse nåddes om rättsakterna i det första mobilitetspaketet i december 2019 och att det reviderade regelverket beräknas kunna antas formellt under första halvåret 2020. Mot bakgrund av att Sverige har intagit en aktiv och tydlig hållning i arbetet för att främja konkurrens på lika villkor samt det pågående arbetet på EU-nivå finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1194 (S) i denna del, 2019/20:1397 (S), 2019/20:1623 (V) yrkande 10 och 2019/20:2597 (M) yrkande 28.

Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet framhåller att en förutsättning för att upprätthålla såväl en hög trafiksäkerhet bland de tunga gods-transporterna på väg som konkurrens på lika villkor är att de ansvariga myndigheterna bedriver en väl fungerande tillsyns-verksamhet och att det genomförs effektiva kontroller ute på vägarna. Utskottet understryker vikten av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom samtliga berörda myndigheter för tillsyns- och kontrollinsatser och välkomnar även den utredning som regeringen har tillsatt med uppdraget att se över hur kontroll-verksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs samt lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utskottet anför också att det är angeläget att skyndsamt se över möjligheten att ställa krav på att ett icke manipulerbart satellitnavigationssystem är installerat i utlandsregistrerade yrkesmässiga fordon som trafikerar det svenska vägnätet.

Jämför reservation 3 (M), 4 (SD), 5 (C), 6 (KD) och 7 (L).

Bakgrund

Utskottets tidigare behandling

I februari 2011 beslutade trafikutskottet att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg mot bakgrund av att bl.a. 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 eftersom dessa motverkar konkurrens på lika villkor.

Trafikutskottet pekar i det senaste budgetbetänkandet (bet. 2019/20:TU1) på att det sedan 2012 har vidtagits en rad åtgärder riktade mot yrkestrafik i syfte att främja transportpolitisk måluppfyllelse i allmänhet och sund konkurrens, trafiksäkerhet och en god arbetsmiljö inom yrkestrafiken i synnerhet. Bland dessa åtgärder nämns sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelse, klampning och ett tydligare beställaransvar. Utskottet framhåller i likhet med regeringen att för att reglerna för yrkestrafik ska få den styrande effekt som de

syftar till är det av stor vikt att kontrollverksamheten av yrkestrafiken är effektiv och av tillräcklig omfattning.

Den nationella godstransportstrategin

Regeringen presenterade i juni 2018 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 utvecklingen av godstransportsystemet. Den nationella godstransportstrategin utgör en plattform för det fortsatta arbetet och innehåller beskrivningar av nuläget 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 schysta 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 schysta villkor för vägtransporter också stärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Motionerna

Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:386 yrkande 11 förändrade regler 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 ankomsten 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.

Peter Persson m.fl. (S) pekar i motion 2019/20:1194 i denna del på behovet av att ge berörda myndigheter möjligheter att utbyta information för att få ordning och reda på vägarna. Enligt motionärerna innebär den nuvarande situationen att det bedrivs olaglig inrikestrafik och att detta snedvrider konkurrensen från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk och att

seriösa företag konkurreras ut. Motionärerna anser att fler myndigheter än Arbetsmiljöverket behöver 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.

Jan R Andersson (M) föreslår i motion 2019/20:1565 en översyn av övervakningen av tung trafik. Motionären pekar på att överskridna hastighetsbestämmelser, fusk med kör- och vilotidsregler inte bara medför allvarliga säkerhetsrisker utan även snedvrider konkurrensen och bidrar till dåliga förutsättningar för de åkare och chaufförer som sköter sig. 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 bland tunga godstransporter på väg. Enligt motionären kan man här titta på erfarenheterna från den tyska trafikpolisenheten Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eller delegera delar av trafikövervakningen till exempelvis Trafikverket eller någon annan myndighet med kompetens inom vägtrafiken.

Joakim Sandell m.fl. (S) efterfrågar i motion 2019/20:2074 delyrkande 2 ökade insatser för ordning och reda på vägarna. Motionärerna understryker att arbetet med ordning och reda på vägarna är avgörande för en god trafiksituation och ökad trafiksäkerhet. Vidare menar motionärerna att de i Öresundsregionen tydligt ser konsekvenserna av bl.a. olaga cabotagetransporter och behovet av stärkta möjligheter att kontrollera de transporter som skapar osund konkurrens på vägarna.

Fredrik Olovsson m.fl. (S) anser i motion 2019/20:2137 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. Motionärerna menar att ett viktigt incitament för att stävja dessa missförhållanden är ökade fordonskontroller. 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. Enligt motionärerna finns det vidare stora behov av fler fordonsvågar i Södermanland.

Jessika Roswall m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 27 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; man kan t.ex. införa

krav på en gps-mottagare i varje lastbil som kör i Sverige. På så sätt 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.

Helena Gellerman m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 10 på åkerinäringens villkor. Motionärerna menar att åkerinäringens betydelse för svenska företags konkurrenskraft och jobbtillfällena i Sverige inte kan understrykas nog. Motionärerna vill stärka arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet och pekar på att även om polisen har fått ökade befogenheter måste det kombineras med tillräckligt med trafikpoliser och utökade kontroller av tung trafik. Motionärerna menar att det annars finns risk för att fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri ökar. Motionärerna vill även bl.a. se krav på gps-sändare för utlandsregistrerade åkare enligt cabotagereguleringen liksom bättre samordning mellan olika myndigheter, allt för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 62 behovet av konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Motionärerna pekar på att svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen och att detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. Motionärerna menar att i stället borde en och samma kontrollmyndighet skanna hela vägtransportbranschen och finna de företag som missköter sig mest och att kontroll av dessa borde prioriteras. Enligt motionärerna bör polisen återfå ansvaret för kör- och vilotidskontroller även för svenska åkerier. Motionärerna pekar vidare på att flera EU-länders fordonsregister ännu inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara det sedan 2012. Motionärerna understryker att alla register borde vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter för att den gemensamma marknaden ska kunna fungera.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 31 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 det finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat i antal. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker resurserna dock inte till. Motionärerna anser att det är en prioriterad fråga att minska fusk på våra vägar och att det därför kan finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder som t.ex. 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 menar också att bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem i dag

och att det därför behövs förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter. Enligt motionärerna skulle detta kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, t.ex. via besiktningsspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 12 att ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter införs. Yrkeskompetensbevis (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare, och inom EU finns ett gemensamt regelverk kring detta. Enligt motionärerna finns det dock en svart marknad där det erbjuds falska YKB, förarkort och körkort, vilket innebär att personer utan vare sig relevant utbildning eller rätt kompetens kan framföra tunga fordon på svenska vägar. När det gäller kontrollen av dessa förare är det enligt motionärerna av yttersta vikt att kunna säkerställa om en förare faktiskt har rätt behörigheter för att framföra den aktuella fordonskombinationen. Motionärerna menar att svensk polis och dess kontrolltjänstemän har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på yrkeskompetensbevisen och förarkorten och att risken att bli ertappad med falska handlingar är liten. Ett steg för att komma till rätta med detta är enligt motionärerna att det upprättas en gemensam databas inom EU, där polis och tjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 35 att befogenheterna för bilinspektörer utökas. Motionärerna pekar på att det är poliser med ett 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. På så sätt skulle dagens tjänst som bilinspektör utgå och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. Motionärerna anser dessutom att personalen ska kunna vara beväpnad, 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 37 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 38 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 fordon som transporterar farligt gods.

Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 39 att kontrollerna av lastsäkring ska öka. Motionärerna pekar på att lastsäkring är ett av de viktigaste momenten för en yrkesförare 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. Enligt motionärerna bör därför den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg även ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov även kunna bötfälla förare samt hindra fortsatt färd till dess att en brist är åtgärdad.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 40 att fler kontroller av färdskrivare utförs. 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 olycksrisk. Motionärerna anser att den särskilda enhet inom polisen som de föreslår ska utföra inspektioner på väg, även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av bl.a. manipulerade färdskrivare.

Motionärerna önskar i samma motion yrkande 41 att tillämpningen av kör- och vilotider utreds. Enligt motionärerna är det polisen som i första hand upptäcker dem som fuskar i samband med vägkontroller medan den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag snarare är en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna har i sin hantering av färdskrivarna. Motionärerna anser att den typ av kontroller som Transportstyrelsen utför inte är effektiv i kampen mot det medvetna fusket och att det behövs en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider eftersom det finns uppenbara brister i sättet att utföra dessa kontroller.

Motionärerna förslår vidare i yrkande 42 att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga. 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 haveririskerna för överlastade fordon orsakar de även skador på vägnätet. Enligt motionärerna ska de portabla vågarna främst användas på det mindre vägnätet. Motionärerna anser att den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, även ska ha tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar.

Motionärerna förslår vidare i samma motion yrkande 43 att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. Motionärerna pekar på att det finns ett flertal företag ute i landet som har vågar där tunga fordon

kan vägas. Dessa vägar genomgår enligt motionärerna årliga kalibreringar och torde därför även kunna användas för en situation där tunga fordon och fordonskombinationer ska vägas av kontrollpersonal. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör enligt motionärerna den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Motionärerna föreslår slutligen i yrkande 45 att fler tung-trafik-kontroller ska utföras i företagets lokaler. Motionärerna menar att Transportstyrelsen, som är den myndighet som ansvarar för att genomföra företagskontroller, trots tio års verksamhet, inte har lyckats att etablera en fungerande kontrollverksamhet. Motionärerna anser att det därför finns behov av omstrukturering eftersom fusket med exempelvis manipulerade färdskrivare och förarkort upptäckts i allt för låg utsträckning vid kontroller i företagets lokaler. Enligt motionärerna finns det fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten eftersom ledtiden från att en vägkontroll uppdragar fusk till att en kontroll i företaget genomförs avsevärt kan minskas. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet. Motionärerna anser att Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller ska flyttas över till den nya särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Översyn av kontrollverksamheten av 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 fördelas resurser till detta inom myndigheterna. 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 trafikutskottets uppföljning 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 i form av tillståndsmätningar av bl.a. tunga

godstransporter på väg. De två första genomfördes under 2012 och 2015 och den senaste under 2019. I den senaste tillståndsmätningen (TSG 2017-3925) redovisar Transportstyrelsen bl.a. att de ser ett flertal steg i positiv riktning när det gäller godsekipagens regelefterlevnad. Förbättringar har skett när det gäller t.ex. teknisk beskaffenhet och lastsäkring. Transportstyrelsen ser samtidigt oroande indikationer på att hastighetsefterlevnaden har försämrats, en ojämn utveckling när det gäller efterlevnaden av kör- och vilotider och att medan svenska förare har blivit bättre på att följa dessa regler visar utländska förare upp en sämre efterlevnad. Transportstyrelsen konstaterar att detta riskerar att få konsekvenser för såväl risken för olyckor som förutsättningarna för rättvisa villkor inom åkerinäringen.

Utskottet ser positivt på att det efter trafikutskottets uppföljning har genomförts olika åtgärder för att förbättra kontrollmöjligheterna och regelefterlevnaden och därmed främja sund konkurrens inom yrkestrafiken och ökad trafiksäkerhet. Utskottet vill här bl.a. framhålla möjligheterna till s.k. klampning, sanktionsväxling och stärkt beställaransvar samt även att regeringen har låtit genomföra uppföljningar av de reformer som genomförts.

Utskottet kan samtidigt konstatera att det är ett antal myndigheter som sorterar under olika departement och utövar olika typer av kontroller och tillsyn som rör åkeribranschens verksamhet. Till dessa hör bl.a. Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket. Samverkan och utbyte sker mellan dessa myndigheter liksom med tillsynsmyndigheter i andra europeiska länder. Utskottet har vid tidigare tillfällen påtalat att det inte finns någon mer genomgripande belysning att tillgå när det gäller förutsättningarna för dessa myndigheters tillsyn och kontrollverksamhet och dess betydelse för att främja trafiksäkerheten och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen. Utskottet har därför också tidigare särskilt uppmärksammat att regeringen i den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni 2018 aviserade en översyn av hur regelefterlevnaden på väg kan förbättras för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten och att detta t.ex. kan handla om förstärkt myndighetssamordning eller om hur modern teknik kan användas i syfte att effektivisera kontrollerna. Mot denna bakgrund ser utskottet mycket positivt på att regeringen i augusti 2019 beslutade att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget är att regeringen anser att det finns skäl att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet för att få en samlad bild av hur och i vilken omfattning den bedrivs av behöriga myndigheter samt vilken effekt den har på hur yrkestrafikens regler följs. Regeringen anger i direktiven att utredaren ska ta ställning till hur befintliga strukturer kan förbättras men även arbeta fram ett alternativt förslag som innebär att vissa uppgifter överförs till någon annan myndighet än den som i dag har ansvaret eller till en ny myndighet. Utredaren ska därför enligt direktiven

- kartlägga och analysera myndigheternas nuvarande kontrollverksamhet av yrkestrafik på väg, bl.a. när det gäller hur och i vilken omfattning kontrollerna sker och den effekt de har för hur regler följs och därmed för brottsbekämpning, trafiksäkerhet, miljö, arbetsmiljö och sund konkurrens
- göra en internationell utblick över hur kontrollverksamhet av yrkestrafik på väg har utformats för att regler ska följas bättre
- föreslå åtgärder för att stärka kontrollverksamheten och ytterligare förbättra hur regler följs – t.ex. genom nya arbets sätt, effektiv användning av tekniska möjligheter, ökad myndighetssamordning och mer informationsutbyte
- ta ställning till om en förändrad organisation för att bedriva kontroll av yrkestrafik på väg kan leda till en förbättring av hur regler följs med hänsyn tagen till resurseffektivitet och lämna förslag på en samlad organisation för kontrollverksamheten som innebär att vissa uppgifter överförs till någon annan myndighet än som i dag har ansvaret eller till en ny myndighet samt föreslå direktiv till en genomförandeutredning.

Enligt direktiven till utredningen ska översynen redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021. Som framgår av direktiven är det ett stort antal frågor av hög angelägenhetsgrad som ska belysas och analyseras, och utskottet ser därför med stort intresse fram emot det kommande resultatet av utredningen.

Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för att genomföra företagskontroller och vägkontroller

Kontroller på väg av yrkestrafiken utförs främst av bilinspektörer och poliser 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 kan konstatera att när det gäller kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsreglerna finns det i dag en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som

genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller. Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden om att öka andelen vägkontroller, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU11). Utskottet vill nu liksom tidigare peka på att det utifrån de regler som gäller nu 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.

Polismyndighetens kontroller av tunga godstransporter på väg

En förutsättning för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor för de tunga godstransporterna på väg är att det bedrivs en väl fungerande och effektiv kontrollverksamhet ute på vägarna. Utskottet har återkommande behandlat motioner om kontroller och tillsyn av åkerinäringen, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU11). Utskottet pekade då på att antalet trafikpoliser i Sverige minskat sett över tid och att denna utveckling är olycklig sett i relation till de betydande ökningarna som skett av de tunga godstransporterna på väg under de senaste decennierna. Mot bakgrund av den nuvarande situationen vill utskottet därför åter betona behovet av att det vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt säkra tillgången på poliser och bilinspektörer med den kompetens som krävs för att säkerställa en god övervakning av de tunga godstransporterna på väg.

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 och utföra kontroller av förarens kör- och vilotider m.m. Till skillnad från en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter. Bilinspektörerna saknar också i övrigt polisiära befogenheter.

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

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att i enlighet med budgetpropositionen för 2017 har Polismyndighetens anslag ökat 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. I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 pekade regeringen på att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Vidare

angavs att de åtgärder som myndigheten vidtar med anledning av dessa uppdrag ska redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020, och i denna redovisning ingår även att föra ett resonemang om vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till.

Utskottet vill också peka på att det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik ställs krav på att alla inspektörer som utför tekniska vägkontroller inom EU ska ha likvärdig kompetens och utbildningsnivå. Transportstyrelsen har med anledning av EU-direktivet ändrat sina föreskrifter för flygande inspektion. De bilinspektörer och poliser som i dag får utföra flygande inspektion har till den 20 maj 2020 på sig att validera sin kompetens. Enligt uppgift från Polismyndigheten har det till årsskiftet 2019/20 genomförts utbildningsinsatser inom myndigheten som innebär att 57 av de totalt 74 bilinspektörerna uppfyller kraven för flygande inspektion i enlighet med EU-direktivet, och samtliga bilinspektörer och poliser med förordnande för flygande inspektion kommer enligt myndigheten att uppfylla EU-kraven till maj 2020. Enligt Polismyndigheten har även tio nya bilinspektörer rekryterats, vilket innebär att det totala antalet bilinspektörer inom myndigheten nu uppgår till totalt 84.

Polismyndigheten redovisar i sin årsredovisning för 2018 att den har genomfört en utbildningsinsats om internationell trafik (som bl.a. innefattar cabotage) för nästan 400 poliser och bilinspektörer. Enligt Polismyndigheten har antalet redovisade ärenden till Transportstyrelsen om cabotage ökat till följd av utbildningsinsatsen. Utskottet noterar denna ökning och att antalet ärenden om sådana överträdelse som rapporterades till Transportstyrelsen under 2018 uppgick till totalt 221, vilket kan jämföras med 2016 då motsvarande antal var 61.

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 överträdelse eller allvarliga överträdelse 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 det 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 överträdelse som anges i nämnda förordnings artikel 6, dvs. bl.a. överträdelse av regelverken för kör- och vilotider och

färdskrivare, överlast, fordonens tekniska beskaffenhet och vägtrafiklagstiftning.

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

När det gäller myndighetssamverkan och kontroller utifrån riskvärderingssystem 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 överträdelser och information om gemenskapstillstånd. Utskottet vill här peka på att syftet med det europeiska registret för vägtransportföretag är att underlätta samarbetet mellan nationella myndigheter för att främja och förenkla den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden av EU:s vägtransportlagstiftning samt göra den mer kostnadseffektiv. En förutsättning för detta är att alla medlemsstater är anslutna och använder systemet för att utbyta uppgifter.

I en rapport från EU-kommissionen den 18 februari 2019 (COM(2019) 84) redovisas 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 har dock samtliga medlemsstater kopplat samman sina nationella elektroniska register för vägtransportföretag.

I rapporten redovisas att flera medlemsstater har påpekat att deltagandet i det europeiska registret för vägtransportföretag har lett till ett förbättrat samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samtidigt som det bidragit till att förbättra effektiviteten i ländernas nationella elektroniska register. Av rapporten framgår vidare att ett betydande informationsutbyte om allvarliga överträdelser 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 det goda anseendet som hade skickats till och mottagits 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 välkomnar detta.

När det gäller frågan om ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter kan utskottet konstatera att det i nuläget inte finns något sådant färdigt system på EU-nivå för att utbyta information om yrkesförarkompetens. Utskottet noterar samtidigt att det i enlighet med Europaparlamentets och rådets ändringsdirektiv (EU) 2018/645 ska tas fram ett nätverk för informationsutbyte om yrkesförarkompetens på EU-nivå till maj 2021. Detta nätverk ska få användas för verkställighetsändamål, t.ex. i samband med polisens kontroller. Vilka specifika uppgifter som ska utbytas och hur informationsutbytet ska gå till är dock ännu inte beslutat på EU-nivå. Utskottet noterar också att genom det tidigare nämnda ändringsdirektivet ändrades även regelverket för informationsutbyte av körkortsuppgifter, och enligt körkortsdirektivet är det nu möjligt att använda den gemensamma nätverksbaserade databasen Resper för kontrolländamål.

Utskottet välkomnar i sammanhanget även att den överenskommelse som gjordes i december 2019 om det första mobilitetspaketet även innefattar moderniserade regler för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna.

Trafikkontrollplatser och utrustning för vägning av fordon

Som tidigare nämnts ska Polismyndigheten i enlighet med sitt regleringsbrev vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. I årsredovisningen för 2018 återrapporterar Polismyndigheten att den tillsammans med Trafikverket därför har genomfört en omfattande inventering av trafikkontrollplatserna i landet och att detta resulterat i att Trafikverket har påbörjat en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser så att dessa kvalitativt uppnår de tekniska krav som ställs i EU-direktiv och i Transportstyrelsens föreskrifter.

När det gäller fordonsvågar finns det ett antal sådana i landet som Trafikverket förvaltar. Det primära syftet med vågarna är att de ska användas för polisens kontroller, men även allmänheten har tillgång till dem som inte har bom för inpassering, dvs. 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 också i sammanhanget att det med dagens teknik finns möjligheter att kontrollera trafiken för t.ex. förekomst av för tungt lastade fordon genom automatisk fordonsvägning (weigh-in-motion, WIM). Redan 2010 installerades det första WIM-systemet, och detta gjordes på den högtrafikerade vägsträckan på E4/E20 vid Hallunda söder om Stockholm. WIM-systemet finns nu även installerat i Nynäshamn, Kalmar och Göteborg. WIM-systemet är utformat så att en givare i vägbanan väger fordonen när de passerar och att det samtidigt görs en detektering av 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 erforderlig kompetens och är väl förtrogen med vågarna och de förhållanden som kan påverka vägningsresultatet som får väga fordon med portabla fordonsvågar.

Enligt uppgift 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. Polismyndigheten uppger även att deras vågar börjar att närma sig den tekniska maxåldern och att det även börjar bli svårt att få tag i reservdelar. Därför är en ny upphandling på gång men myndigheten ska dessförinnan bestämma bl.a. vilken metod som ska användas. Enligt Polismyndigheten sker en stor mängd vägningar på fasta vågar, vilket de menar är mycket 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 lastsäkringen 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, och den nuvarande ordningen innebär att det både är poliser och bilinspektörer som genomför

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 och 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 vad som tidigare angetts i Polismyndighetens regleringsbrev om 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 för 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. Målsättningen är enligt Polismyndigheten att dessa kontroller ska uppgå till 7 000 per år. Under 2018 genomfördes i praktiken 5 596 tillsyner. Enligt uppgifter från Polismyndigheten förs en dialog med MSB om antalet tillsyner, och det har i samband med detta inte förts fram några synpunkter på det aktuella antalet tillsyner. 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 en lång erfarenhet varvad 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 om tung trafik och farligt gods är mycket omfattande och i vissa avseenden svårtillgängliga. Utskottet vill i likhet med tidigare år 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.

Möjlighet till övervakning av lastbilars position

En viktig del av den förbättrade kontrollen av yrkesmässiga godstransporter på väg är att ha en tillförlitlig metod för att registrera när och var en lastbil har passerat en gräns och att lokalisera var lastning och lossning äger rum.

Utskottet vill peka på att i den första delen av mobilitetspaketet föreslår kommissionen att förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid väg-

transporter m.m. ändras när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. I dag ska ett fordon position registreras automatiskt på platsen där den dagliga arbetspositionen inleds, var tredje timme under den sammanlagda körtiden och på platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas. Enligt kommissionens förslag ska förordningen ändras så att fordonets position även ska registreras automatiskt i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar en gräns och manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare. Ändringen innebär att det tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivare efter att ha passerat en gräns, vid den första lämpliga platsen att stanna på. Detta ska göra det möjligt att på ett mer exakt sätt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig. Enligt kommissionen kommer den föreslagna ändringen att göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen. Skyldigheten ska inte gälla förare som använder smarta färdskrivare som automatiskt registrerar gränspassager. Utskottet noterar att kommissionen som skäl för en förordningsändring angett att syftet är att göra kontrollen av efterlevnaden av sociallagstiftningen mer kostnadseffektiv och att potentialen i de nuvarande och framtida färdskrivarsystemen bör utnyttjas fullt ut. Enligt kommissionen bör därför också färdskrivarens funktioner förbättras så att den medger en mer exakt positionsbestämning, i synnerhet vid internationell transport.

Som utskottet även tidigare har konstaterat visade det sig under förhandlingarnas gång av kommissionens förslag under 2018 att den s.k. smarta färdskrivaren 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 versionens smarta färdskrivare ska se ut.

Den överenskommelse om det första mobilitetspaketet som gjordes i december 2019 innefattar regler som rör införandet av den andra versionen av smarta färdskrivare och som innebär en automatisering i tre etapper för fordon som utför internationella transporter. Överenskommelsen innebär att nya lastbilar måste vara utrustade med den andra versionens smarta färdskrivare under 2023. De fordon som har en analog eller digital färdskrivare måste få den andra versionens smarta färdskrivare eftermonterad senast i slutet av 2024 medan fordon som har en smart färdskrivare version 1 måste få version 2 inmonterad senast 2025. För lätta nyttofordon som används vid internationella transporter införs krav om att de i mitten av 2026 ska vara utrustade med en färdskrivare som ska registrera samma uppgifter som en smart färdskrivare version 2. Det bör dock noteras att det kommer att tas fram specifika tekniska specifikationer för färdskrivaren till lätta nyttofordon.

Samtidigt som utskottet anser att framgångarna med mobilitetspaketet är glädjande anser utskottet att det krävs ytterligare åtgärder. Problem med regelöverträdelser som sker i samband med kombi- och cabotagettransporter har funnits under lång tid och det fordras åtgärder för att komma till rätta med dessa. Utskottet vill understryka vikten av att stävja fusket och samtidigt öka

trafiksäkerheten på våra vägar och anser att detta är en fråga som måste ges hög prioritet. Utskottet anser att en viktig del för att kunna förbättra kontrollerna av yrkesmässiga godstransporter på väg är att det finns tillförlitliga metoder som kan användas för att kunna registrera när och var en lastbil har passerat en gräns och att kunna fastställa var lastnings- och lossningsverksamhet sker. Utskottet vill här peka på att det vid de fordonskontroller som utförs i dag finns betydande svårigheter när det kommer till att kunna leda i bevis att det skett överträdelser av regelverket för kombi- och cabotagetransporter. I syfte att underlätta möjligheterna att kunna säkerställa körda sträckor och under vilka tider transporter är utförda anser utskottet att det är angeläget att skyndsamt se över möjligheten att ställa krav på att ett icke manipulerbart satellitnavigationssystem är installerat i utlandsregistrerade yrkesmässiga fordon som trafikerar det svenska vägnätet. Utskottet förutsätter att regeringen verkar för detta.

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 som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna. Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg förbättras ytterligare och välkomnar därför att regeringen i augusti 2019 gett en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs samt lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:386 (SD) yrkande 11, 2019/20:1194 (S) i denna del, 2019/20:1565 (M), 2019/20:2074 (S) delyrkande 2, 2019/20:2137 (S), 2019/20:2597 (M) yrkande 27 i denna del, 2019/20:2746 (L) yrkande 10 i denna del, 2019/20:2775 (KD) yrkande 62, 2019/20:3246 (C) yrkande 31 i denna del samt 2019/20:3347 (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

För att underlätta möjligheterna att kunna säkerställa körda sträckor och under vilka tider transporter är utförda anser utskottet vidare att det är angeläget att skyndsamt se över möjligheten att ställa krav på att ett icke manipulerbart satellitnavigationssystem är installerat i utlandsregistrerade yrkesmässiga fordon som trafikerar det svenska vägnätet. Utskottet förutsätter

att regeringen verkar för detta. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:2746 (L) yrkande 10 i denna del, 2019/20:3246 (C) yrkande 31 i denna del och 2019/20:2597 (M) yrkande 27 i denna del.

Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna. Utskottet hänvisar till att reglerna om kör- och vilotider beslutas gemensamt på EU-nivå. Utskottet hänvisar vidare till EU:s mobilitetspaket där bl.a. de nuvarande reglerna för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden och till att det nyligen har nåtts en preliminär överenskommelse om rättsakterna i den första delen av mobilitetspaketet.

Jämför reservation 8 (M, SD, 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 transporter så att reglerna kan följas.

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

I den överenskommelse som gjordes i december 2019 om det första mobilitetspaketet ingår inte några förslag till ändringar när det gäller kör- och vilotidsregler för förare. En viss flexibilitet kommer dock att införas när det gäller förarnas arbetsscheman vid internationella godstransporter så att de kan tillbringa mer tid hemma. Överenskommelsen innebär att förare får rätt att återvända hem var tredje eller fjärde vecka, beroende på arbetsschemat. Enligt de nya reglerna måste den normala veckovilan om minst 45 timmar tillbringas

utanför fordonet. Om vilan tas ut medan föraren är borta hemifrån måste arbetsgivaren betala för logi.

Motionerna

Lars Beckman (M) föreslår i motion 2019/20:887 att möjligheten att skapa mer flexibilitet i fråga om kör- och vilotider ses över. Motionären anser att de automatiserade bedömningarna kring kör- och vilotider har vuxit till ett stort problem i branschen. Enligt motionären skulle ett mer flexibelt system som tar hänsyn till oförutsedda händelser kombinerat med fler kontroller av att alla följer viktiga regler vara en rimligare lösning för att skapa en sundare konkurrens i en bransch som redan är hårt konkurrensutsatt.

Mattias Karlsson i Luleå (M) föreslår i motion 2019/20:2458 att möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare utreds. Enligt motionären är kör- och vilotidsregelverket ett av de mest kostsamma regelverken att administrera för bussföretagen. Motionären konstaterar samtidigt att tanken med kör- och vilotidsregelverket är god och att det handlar om att garantera en sund konkurrens, värna om chaufförernas sociala förhållanden samt bidra till en högre trafiksäkerhet. Enligt motionären kan regelverket dock upplevas fyrkantigt och orättvist för åkeriföretag som strävar in i det längsta efter att göra rätt.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) förespråkar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 63 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 företag 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

Avvikelser från kör- och vilotidsregler samt nationella undantag

I artikel 12 i EU:s kör- och vilotidsförordning stadgas att om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från artiklarna 6–9 i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad

eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast då föraren når fram till en lämplig plats att stanna på.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag gjort en översyn av möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. I uppdraget ingick att undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett system som liknar Danmarks i Sverige. I Danmark tolkar man nämligen reglerna om kör- och vilotider mer generöst. Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 en delrapport med anledning av översynen där de konstaterade att generella toleranser när det 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 kan utskottet konstatera 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 med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, 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 är beläget, på villkor att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

EU:s kör- och vilotidsförordning ger medlemsstaterna möjlighet att inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, bevilja 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 vägarbets-tidslagen.

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

Utskottet noterar i sammanhanget även att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för mobilitetspaketet och att det i december 2019 nåddes en preliminär överenskommelse om rättsakterna i den första delen av mobilitetspaketet.

Kör- och vilotidsregler för bussresor

Motion 2019/20:2458 behandlar möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare. Utskottet vill därför peka på att för fordon och

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

När det gäller företagens kopiering och lagring av uppgifter samt förvaring av diagramblad regleras detta i 6 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Med hänvisningar till gällande EU-förordningar finns i 6 kap. 1 § bestämmelser om hur ett företag ska förvara diagramblad och på begäran visa upp dem för en behörig kontrolltjänsteman samt hur ett företag ska kopiera och bevara uppgifter från fordonsenheter och förarkort samt på begäran göra uppgifterna tillgängliga för en kontrolltjänsteman. I 6 kap. 2 § stadgas vidare att kopiering av uppgifter enligt 1 § andra stycket ska ske för uppgifter från fordonsenheter inom 90 dagar och för uppgifter från förarkort inom 28 dagar från dagen för registreringen av uppgiften. Här anges även att de uppgifter som har kopierats ska bevaras i oförändrat och sökbart skick i minst ett år från dagen för registreringen av uppgiften och på begäran göras tillgängliga för en behörig kontrolltjänsteman. Mot bakgrund av att reglerna om kopiering av uppgifter grundar sig i gällande EU-regler finner utskottet att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan på nationell nivå.

Sammanfattande ställningstagande

När det gäller kör- och vilotidsregler samt regler om kopiering av uppgifter konstaterar utskottet att dessa beslutas gemensamt på EU-nivå. Vidare noterar utskottet att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för mobilitetspaketet och att det i december 2019 nåddes en preliminär överenskommelse om rättsakterna i den första delen av mobilitetspaketet. Därför finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:887 (M), 2019/20:2458 (M) och 2019/20:2775 (KD) yrkande 63.

Sanktionsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av bötesnivåer och sanktionsväxlingar för tung trafik. Utskottet hänvisar till att regeringen har utsett en särskild utredare som fått i uppdrag att bl.a. föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet.

Jämför reservation 9 (SD).

Bakgrund

Regeringen har under 2015 infört 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. cabotagetransporter. Syftet med reglerna är att åstadkomma ett effektivare sanktionssystem som bidrar till att företag avhåller sig från att begå sådana överträdelser. För att säkerställa att sanktionsavgiften betalas kan beslut om förskott fattas vid en vägkontroll i kombination med att fordonet hindras från fortsatt färd. Syftet med detta är att säkra verkställighet av sanktionen för den regelöverträdelse som gjorts.

Regeringen har därefter i slutet av 2017 beslutat om ett nytt sanktions-system för överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider 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 och därför har sanktionsavgiften för detta höjts, och om materialet upprepade gånger är så bristfälligt att myndigheten inte kan genomföra en kontroll ökar avgiften stegvis
- den sammanlagda sanktionsavgiften som mest får uppgå till 800 000 kronor eller 1 procent av årsomsättningen, jämfört med tidigare gräns på 200 000 kronor eller 10 procent av årsomsättningen.

Det uttalade syftet med regeländringarna är att skapa en större flexibilitet och proportionalitet i sanktionssystemet på kör- och vilotidsområdet och ha större fokus på att komma tillrätta med de mest allvarliga överträdelserna av regelverket.

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 47 straffskärpningar för tung trafik och en översyn av sanktionsväxlingar. Enligt motionärerna finns det all anledning att se över bl.a. nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter. Motionärerna menar att fel av mindre betydelse i vissa fall kan få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som de som uppenbart fuskar undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. Motionärerna anser att dessa skillnader leder till att allmänheten och företagare känner misstro till statens förmåga att faktiskt straffa den som genom en aktiv handling fuskar och att en total översyn i syfte att revidera bötesbelopp och sanktionsavgifter därför är nödvändig liksom sanktionsväxlingar.

Utskottets ställningstagande

När det gäller sanktionsavgifter vid överträdelse av kör- och vilotidsregler och regler för internationella transporter har utskottet fått uppgifter från Transportstyrelsen om att det utöver de uppdrag och utredningar som de hittills har genomfört även pågår en ständig utveckling av myndighetens tillämpning till följd av de förändringar som sker av regelverket. Enligt Transportstyrelsen arbetar de i samband med regelförändringar aktivt med vilken inverkan dessa har på myndighetens tillämpning och kontrollförfarande. Transportstyrelsens tillämpning kan också ändras av de vägledningar och implementeringsbeslut som EU-kommissionen tar fram. Eftersom Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet är det i första hand domstolarna, dvs. förvaltningsrätt, kammarrätt och slutligen Högsta förvaltningsdomstolen, som bestämmer hur Transportstyrelsen ska tillämpa reglerna. Transportstyrelsen tar 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 de uppkommer i myndigheten. Utskottet är positivt till detta.

När det gäller sanktionsväxling innebär det att man ersätter en straffrättslig sanktion med en administrativ sanktion, t.ex. en sanktionsavgift. Utskottet vill här påminna om att i utredningen Ett effektivare och trovärdigare straffsystem – sanktionsväxling (SOU 2013:38) gjordes bl.a. överväganden om sanktionsväxling inom det specialstraffrättsliga området yrkestrafik. I direktiven till utredningen pekades bl.a. bestämmelser på transport- och trafikområdet ut som särskilt intressanta för utredningens analys av 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. Mot denna bakgrund kom bl.a. yrkestrafikområdet i fokus och i utredningens genomgång av yrkestrafikområdet framkom att det inom detta område bör övervägas en mer generell

sanktionsväxling från straff till avgift. Utskottet noterar vidare vad utredningen konstaterade om att de aktuella regleringarna inom yrkestrafikområdet i huvudsak avser näringsverksamhet och att det ofta torde finnas betydande ekonomiska vinster att göra för näringsidkare som väljer att åsidosätta reglerna. Utredningen konstaterade därför att det därmed finns risk för konkurrenssnedvridning 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 överträdelserna av regleringarna upptäcks och lagförs. Enligt utredningen har överträdelserna inom yrkestrafikområdet, i avvägningen mot andra överträdelser med strängare straffskalor, 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 torde ha någon mer märkbar handlingsdirigerande effekt. Därmed menade utredningen att om det införs sanktionsavgifter i stället för straff och om utformningen bygger på att bli vinsteliminierande, blir incitamenten för yrkestrafikföretagen att hålla sig till regelverket avsevärt starkare.

Det är bl.a. mot denna bakgrund som en sanktionsavgift har införts för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport 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 sanktionsavgift anses vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2).

När det gäller frågan om en översyn av sanktionsväxlingar välkomnar utskottet vidare regeringens beslut i augusti 2019 om att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet (dir. 2019:51). Denna del av uppdraget ska enligt direktivet redovisas senast den 30 november 2020.

Mot bakgrund av vad som anförts här och att regeringen initierat en översyn finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:3347 (SD) yrkande 47.

Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 10 (SD, KD).

Bakgrund

Hindrande av fortsatt färd

På vägtrafikområdet finns det 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 det vidare regler om att en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. För att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns det i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess att förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av en polis, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning, dvs. vilket regelverk som ska tillämpas i det enskilda fallet.

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 polis 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 överträdelse 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

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 59 att fordon ska kunna klampas till dess att böterna har betalats. Motionärerna pekar på att polisen har möjlighet att låsa fast fordonet, s.k. klampning, i fall där en förare inte betalar sanktionsavgiften men att fordonet i dag endast kan klampas upp till 36 timmar.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 44 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 att utföra kontroll på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut om klampning. Motionärerna menar även att det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

Utskottets ställningstagande

Tidsfristen för 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. Åtgärderna får enligt nuvarande bestämmelser bestå i högst 36 timmar, undantaget åtgärder som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att utöka klampningstiden finner utskottet det motiverat att närmare redovisa bakgrunden till de nuvarande reglerna om tidsfrister. I samband med att riksdagen beslutade om den nuvarande lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd beslutade

riksdagen om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polis eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

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 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 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). Regeländringarna innebar att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängdes från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet skulle betalas i högre utsträckning än vad som då var fallet.

Utskottet vill i detta sammanhang 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 det i samband med beredningen av propositionen välkomnade det förslag som regeringen presenterat och som innebar att tidsfristen för klampning förlängs (bet. 2017/18:TU14). Utskottet anser fortfarande i likhet med vad det uttalade då att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett

korrekt sätt. Utskottet vill 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 peka på att de 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 kan följande noteras. 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 (prop. 2013/14:256) 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. Vidare påpekades att det ligger i linje med befintliga beslutsordningar att åtgärder av mer ingripande karaktär beslutas av myndigheten och inte av en polis eller tulltjänsteman. I samband med behandlingen av propositionen riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta en polis 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. Därmed 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 i sammanhanget även att ingen remissinstans hade framfört någon annan åsikt. Därmed ansåg regeringen att det saknas 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 har anförts här anser utskottet att de ändringar av regelverket som har gjorts hittills är väl avvägda och att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt utformat när det gäller möjligheterna till klampning vid överträdelser. Utskottet finner därmed inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan, och därför avstyrker utskottet motionerna 2019/20:2775 (KD) yrkande 59 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 44.

Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sanktioner mot miljöförseelser inom åkeribranschen och om miljözoner. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen nyligen har genomfört en utredning om hur regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser kan säkerställas och att det där bl.a. har ingått att identifiera och lämna förslag på åtgärder mot eventuella administrativa hinder. I uppdraget ingick även att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljözoner.

Jämför reservation 11 (SD) och 12 (KD).

Motionerna

Sofia Westergren (M) föreslår i motion 2019/20:2403 yrkande 1 att miljözon ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som för svenska bilar. Motionären menar att det i dag är en dålig kontroll på om fordon inom en miljözon får vara där eller inte och om fordonet har den miljömotor som krävs eller inte. Motionären konstaterar vidare att miljözonerna inte gäller utlandsregistrerade bilar och att samma fordon kan säljas till ett annat land och köras in i den svenska stadens miljözon, kanske på en upphandling som konkurrerade ut den svenska åkaren. Motionären anser att detta är dålig miljöpolitik och att den svenska miljöpolitiken tenderar att flytta problemet till något annat land och i samma moment försvåra för den svenska företagaren.

Motionären föreslår också i samma motion yrkande 2 att brott mot miljözon ska märkas på trafiktillståndet. Vidare menar motionären att vid ett antal markeringar i trafiktillståndet ska tillståndet dras in.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 60 en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. Enligt motionärerna kan en möjlighet vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

Thomas Morell m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 74 på behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller. Med miljön i fokus bör enligt motionärerna prioriteringarna på de svenska vägarna i första hand vara att stoppa den icke-seriösa trafiken och politiska beslut prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Motionärerna pekar på förekomsten av oseriösa och i vissa fall kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden och att detta resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan. Enligt motionärerna kan detta delvis undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och förnuftigare politik.

Utskottets ställningstagande

Straffsanktioner mot miljöförseelser

Utskottet har även tidigare behandlat motionsförslag om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU11). Utskottet pekade då på att de straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken där det finns en uppräknning 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 kan liksom tidigare konstatera att det inte finns några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelser av miljöbalkens bestämmelser och att miljöbalkens bestämmelser därmed ska 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 överträdelser av miljöregler, t.ex. i de fall som otillåtet höga avgasutsläpp identifieras vid t.ex. en flygande inspektion, kan polisen redan i dag förelägga om ett körförbud. I sådana fall bogseras fordonet bort för att felet därefter ska avhjälpas.

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

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

Miljözoner

Kommuner kan i dag stänga ute vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från särskilt miljö känsliga områden inom städer genom att införa miljözoner. Från 2020 kan även andra typer av fordon stängas ute.

Bestämmelser om miljözoner finns i trafikförordningen (1998:1276) och handlar om vilka fordon som får föras inom ett särskilt miljö känsligt område. Påföljden för att bryta mot bestämmelserna är böter som för närvarande uppgår till 1 000 kronor, och ansvaret ligger på föraren.

Utskottet kan konstatera att syftet med miljözoner är att förbättra luftkvaliteten, att minska buller och att stimulera teknikutvecklingen av fordonsflottan. Miljözoner får endast införas av kommuner i särskilt miljö känsliga områden inom tätbebyggda områden. De krav som ställs på fordonen för att de ska få föras i en miljözon varierar beroende på vilken klass av miljözon som införas. Generellt ställs det krav på fordon efter en viss ålder eller att fordonen ska uppfylla vissa miljökrav enligt Euroklassningen. Grundregeln för miljözoner för tunga fordon är att ett fordon får köra i en miljözon i sex år från första registrering i Sverige, innevarande år oräknat. Det finns dock några undantag från den grundregeln.

Det kan noteras att miljözon klass 1 för tunga fordon i dag finns i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå.

När det gäller miljözoner och kontroller vill utskottet peka på att regeringen i augusti 2018 gav ett uppdrag till Transportstyrelsen om regelefterlevnad av miljözonsbestämmelser (N2018/04586/SUBT). Uppdraget skulle delredovisas den 1 april 2019 samt redovisas löpande när så är påkallat. I uppdraget till Transportstyrelsen ingår att föreslå hur regelefterlevnaden av bestämmelser om miljözoner kan säkerställas, att identifiera och föreslå åtgärder mot eventuella administrativa hinder samt att utreda hur någon annan närliggande lagstiftning kan harmoniseras med miljözonsbestämmelserna. Transportstyrelsen fick även i uppdrag att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljözoner. Transportstyrelsen delredovisade i mars 2019 en rapport (TSG 2018-148) där myndigheten bl.a. föreslår att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får föras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan och det utredningsarbete som gjorts finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:2403 (M) yrkandena 1 och 2, 2019/20:2775 (KD) yrkande 60 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 74.

Beställaransvar och cabotagetransporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om beställaransvar och cabotagetransporter. Utskottet hänvisar till den utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg som regeringen nyligen har tillsatt och där det bl.a. ingår att belysa bestämmelserna om transportköparens ansvar.

Jämför reservation 13 (SD).

Bakgrund

Med cabotage avses möjligheten för en transportör att utöva yrkesmässiga inrikes godstransporter i ett annat EU-land än där transportören är etablerad. Transporterna ska vara av tillfällig art. En utländsk transportör som utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar.

Från den 1 juli 2018 infördes straffrättsliga skärpningar i reglerna om beställaransvar. 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 beställaransvaret 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 skäligen anledning att anta att tillstånd saknades, eller om denne 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. 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 skäligen anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för cabotagetransporter inte var uppfyllda, eller 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. Straffet är böter.

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

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

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2019/20:613 yrkande 9 på behovet av kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter. Motionärerna pekar på ett fall där polisen stoppade en transport där föraren saknade förartillstånd och inte heller kunde bevisa att dragbilen kommit in i landet med en internationell transport. Transporten rapporterades för otillåtet cabotage eftersom den inte utfördes i enlighet med gällande regelverk. I detta fall kördes transporten på uppdrag av ett statsägt bolag. Motionärerna framhåller att statsägda bolag ovillkorligen ska ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster än de har i dag för att transporter ska följa gällande regelverk.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 2 att en straffskärpning införs när det gäller beställaransvar vid yrkesmässig trafik. Motionärerna anser att dagens utformning av beställaransvaret för cabotageregler är för svagt och att de rättsvårdande instanserna därmed har svårt att lagföra de brott som faktiskt sker. Motionärerna pekar samtidigt på att lagändringen som trädde i kraft den 1 juli 2018 ger ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas eller om transporten sker i strid mot gällande bestämmelser för cabotagetransporter. Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 3 att en straffskärpning införs för otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik. Motionärerna pekar på att straffet vid otillåtet cabotage endast innebär böter, vilket får den direkta konsekvensen att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. För att stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer föreslår motionärerna också i yrkande 46 att beställaransvaret utökas för brott mot cabotageregler.

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 har återkommande behandlat frågor som rör skärpningar av beställaransvaret. Här kan nämnas att riksdagen hösten 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den borde se över det dåvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Regeringen överlämnade i mars 2018 propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna, och riksdagen beslutade därefter i maj samma år 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 fr.o.m. den 1 juli 2018 och har som syfte att öka regel efterlevnaden på yrkestrafikområdet för att skapa ordning och reda på vägarna. De nya reglerna innebär att det har införts en uttrycklig skyldighet för en beställare som anlitar ett transportföretag att kontrollera att företaget har rätt tillstånd för att utföra transporten. Vidare har kretsen av beställare eller transportköpare som kan hållas ansvariga för om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgats 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.

När det gäller beställares möjligheter att kunna kontrollera företag som utför godstransporter vill utskottet peka på att Transportstyrelsen har en avgiftsfri e-tjänst där en beställare av en transport kan kontrollera om ett företag har ett svenskt trafikillstånd. Vidare vill utskottet peka på tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som är en avgiftsfinansierad informationsförmedlare och kontrolltjänst som är framtagen i samarbete mellan Transportstyrelsen, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. BKY ägs och drivs av Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Bussföretag. Kontrolltjänsten är ett hjälpmedel som innebär att företagen mot betalning kan använda det för att kontrollera att de svarar upp mot de behörighetskrav som lagstiftningen inom yrkestrafiken har satt upp. Nationella trafikillstånd för gods, taxi och buss kan kontrolleras med hjälp av BKY. För gods och buss kan även kontroll av gemenskapstillstånd göras för svenska företag. Systemet bygger på dagliga kontroller av trafikillstånd och körkortsbehörigheter. Kontrollerna sker genom en webbtjänst mellan berättigad nyttjare (kunden) och vägtrafikregistret via BKY. För att bli berättigad nyttjare av systemet och få möjlighet att genomföra kontrollerna krävs att Transportstyrelsen har medgett direktåtkomst till vägtrafikregistret.

När det gäller frågan om ytterligare ändringar kring beställaransvaret vill utskottet peka på att regeringen den 19 augusti 2019 beslutade om ett direktiv till en särskild utredare att göra en översyn av hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs (dir. 2019:51). I utredningsdirektiven anger regeringen att fler sanktionsväxlingar bör genomföras och att bestämmelserna om transportköparens ansvar, det s.k. beställaransvaret, i dag är straffrättsligt sanktionerade. Regeringen konstaterar att den avser att se över hur regler på väg följs för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten samt att det i detta sammanhang kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. I regeringens direktiv till utredaren ingår därför att bl.a. analysera vilka ytterligare överträdelse av bestämmelser på yrkestrafikområdet utöver redan sanktionerade som bör vara föremål för en sanktionsväxling

från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, att lämna förslag till hur systemet och ansvarsfördelningen bör utformas samt att lämna nödvändiga författningsförslag. Denna del av utredningsuppdraget ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2020.

Mot bakgrund av att regeringen nyligen beslutade att tillsätta en utredning som ska göra en översyn av hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs, med inriktning på bl.a. fler sanktionsväxlingar och att det i översynen ingår att belysa bestämmelserna om transportköparens ansvar, det s.k. beställaransvaret, finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:613 (SD) yrkande 9 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 2, 3 och 46.

Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör yrkeskompetensbevis för den som utför godstransporter på väg. Utskottet hänvisar bl.a. till att kravet på yrkeskompetensbevis är reglerat i yrkesförardirektivet och att det inte är möjligt att nationellt införa andra undantag än de som anges i direktivet.

Jämför reservation 14 (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

Magnus Ek (C) föreslår i motion 2019/20:171 att systemet med yrkeskompetensbevis för den som utför godstransporter utreds. Motionären anser att systemet är vällovligt om man vill säkra att förarna har erforderlig kompetens för att utföra arbetet men att det samtidigt är svårt att garantera att den fortbildning som erbjuds faktiskt rustar förarna för uppgiften, och inte bara blir en extra pålaga.

Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) föreslår i motion 2019/20:2402 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 säkerhetstänkande. 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) lämnar i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 95 förslag om att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare. Motionärerna pekar på att betydande skärpningar har införts när det gäller tunga behörigheter och att det innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Att de nya bestämmelserna följs fr.o.m. nu och därmed hindrar nya körkortsinnehavare att ta tunga behörigheter, är enligt motionärerna logiskt. Däremot är det inte rimligt att förare som kört prickfritt yrkesmässigt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken fastän de genom sin yrkesutövning mer än väl har bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de t.ex. saknar ett öga eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Enligt motionärerna är det rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering, om de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alljämt har förmågan.

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 om yrkesförarkompetens (2007:1470). Kravet på 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 fortsätta köra lastbil i avvaktan på genomförd utbildning under en övergångstid om maximalt sju år. Sverige valde att utnyttja den möjligheten, vilket innebar att en förare kunde vänta fram t.o.m. den 10 september 2016 innan de skulle ha genomgått fortbildningen. Därmed skulle varje förare ha genomfört sin fortbildning före den 10 september 2016 för att få fortsätta köra lastbil efter det datumet.

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. Eftersom 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 ändringsdirektivet utökas i viss mån de transporter som en förare får köra utan att inneha ett yrkeskompetensbevis. Det kommer dock även i fortsättningen att krävas att förare som kör yrkesmässig trafik innehar ett yrkeskompetensbevis. Direktivet gör det inte möjligt att införa någon särreglering för förare med lång körvana och yrkeskunskap. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:171 (C), 2019/20:2402 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 95.

Säkra rast- och uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att öka antalet rastplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikanalys har genomfört en kartläggning av utbudet och behovet av uppställningsplatser samt till Trafikverkets pågående översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas.

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

Bakgrund

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om säkra rast- och uppställningsplatser för yrkestrafiken. Våren 2014 riktade riksdagen 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 uppställnings-

platser (rapport 2016:16). I samband med utredningen genomfördes kartläggningar och intervjuer med chaufförer, branschrepresentanter, myndigheter och andra aktörer om förhållanden på befintliga uppställningsplatser samt om utbud och behov på området.

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. 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 håller på att anläggas 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. Långa avtalskedjor skapar också möjligheter att missbruka eller kringgå befintlig lagstiftning om arbetsvillkor och socialt skydd. Enligt Trafikanalys har transportbranschen möjlighet att ta större ansvar för de transportörer som de anlitar som underleverantörer, bl.a. genom att i större utsträckning använda tillgänglig teknik för att skydda både chauffören och godset. Men även transportköpare kan ställa krav på att chaufförerna erbjuds rimliga villkor. Det finns flera privata och lokala lösningar på uppställningsplatser, men det finns ingen samordning på statlig nivå. Trafikanalys konstaterar sammanfattningsvis att efterfrågan på uppställningsplatser är stor, att utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige i dag inte alls stämmer överens med efterfrågan samt 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 och att mörkertalet kan vara stort. Enligt Trafikanalys är brottsutsattheten en tydlig indikator på behovet av trygga och säkra rastplatser.

Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 65 lastbilschaufförernas behov av säkra uppställningsplatser.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 20 att antalet rastplatser med tillhörande övervakning utökas. Motionärerna anför att utbudet av rastplatser utmed landets vägar är för litet samt att de ofta är upptagna av en omfattande verksamhet av utländska aktörer som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar eller väntplatser för sina körningar. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras enligt motionärerna sällan, vilket har blivit ett problem för såväl privatbilister som de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin

dygnsvila. Motionärerna anser att det finns behov av övervakning av den maximala parkeringstiden, nedskräpning och grövre brottslighet. Motionärerna föreslår vidare i samma motion yrkande 68 att möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser utreds och pekar i yrkande 69 även på behovet av att åtgärda brister på befintliga rastplatser. Motionärerna anser att Trafikverket ska ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och att snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att regeringen i den nationella gods-transportstrategin som presenterades i juni 2018 framhåller att Trafikanalys utredning om trygga och säkra uppställningsplatser visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Utskottet välkomnar regeringens syn på att goda sociala villkor för förare och en hög trafiksäkerhet är en prioriterad fråga och att det är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller sin dygnsvila. Utskottet vill också framhålla att regeringen i godstransportstrategin även pekar på att staten i enlighet med det s.k. ITS-direktivet (Intelligent Transport Systems) har skyldighet att tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser liksom att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas. Utskottet delar för övrigt 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 erbjuder rimliga villkor.

Utskottet välkomnar även den översyn som regeringen därefter i juli 2018 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra. I översynen ingår bl.a. att belysa bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar, att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, att analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt att ta fram möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. I uppdraget ingår vidare att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer 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 har för en ökad säkerhet i detta sammanhang. I uppdraget ingår dessutom att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser utefter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Vid planering ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår i förordningen om Transeuropeiska transportnät (TEN-T-förordningen).

Uppdraget ska genomföras i nära samarbete med andra berörda myndigheter och försäkrings- och branschföreträdare. Denna översyn sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och Trafikverket kommer årligen att redovisa hur utvecklingen fortskrider till Infrastrukturdepartementet.

Utskottet vill här även peka på att det i den överenskommelse som uppnåddes i december 2019 om den första delen i EU-kommissionens mobilitetspaket framgår att EU kommer att verka för att det byggs säkra och skyddade parkeringsplatser och för att de används. Även om den normala veckovilan inte kan tas ut på en parkering har kommissionen för avsikt att utarbeta standarder och ett certifieringsförfarande för sådana parkeringar genom sekundärlagstiftning. Kommissionen avser vidare att skapa en webbplats som gör det lättare att hitta parkeringarna.

Mot bakgrund av den utredning som Trafikanalys har genomfört om trygga och säkra uppställningsplatser samt den pågående översyn som Trafikverket genomför av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:2775 (KD) yrkande 65 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 20, 68 och 69.

Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontrollerna och tillsynen inom taxibranschen. Utskottet betonar vikten av såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser för en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande bestämmelser och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer.

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

Bakgrund

Enligt 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 någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller en varning delas ut.

Transportstyrelsen är också den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om att bl.a. bevilja och återkalla taxiförarlegitimationer, och myndigheten utövar även tillsyn över 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 taxitrafiklagen 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 2019/20:823 yrkande 9 behovet av en trygghetsskapande taxinärringsreform. 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 taxiförarens 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 nekas möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 84 att goda informationsinsatser och utökad tillsyn och kontroll är nödvändigt för att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs. Motionärerna pekar på att taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men att Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. Motionärerna menar att de nya reglerna kan bidra till att avhjälpa bristerna.

Thomas Morell m.fl. (SD) lämnar i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 48 förslag om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig taxitrafik. Efter att ha varit reglerad fram till 1990 uppvisar taxinäringen i Sverige enligt motionärerna på vissa håll orimligt stora variationer när det gäller prissättning och kvalitet. Enligt motionärerna leder konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag i värsta fall till hotfulla situationer, vilket i sin tur har lett till att bl.a. flygplatser och järnvägsstationer har anlagt bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. Motionärerna konstaterar vidare att det i många av de länder som turister kommer ifrån inte råder en helt fri prissättning på taxiresor och att den första taxiresan i Sverige, om den företas med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt.

Utskottets ställningstagande

Tillsyn och kontroll

För att beviljas taxitrafiktillstånd ska ett företag uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Transportstyrelsen är den myndighet som har ansvar för att utöva tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden är de sanktioner som Transportstyrelsen kan använda i tillsynen att varna eller att återkalla tillstånd att få bedriva verksamhet. I en tillsyn tittar Transportstyrelsen på olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror på hur den sammanlagda bilden ser ut.

Utskottet vill peka på att Transportstyrelsens kontroller av och tillsyn över taxibranschen 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.

Under 2018 har Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten för tredje gången genomfört en tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Med anledning av detta har Transportstyrelsen i mars 2019 publicerat en rapport (TSG 2017-3925). Mätningarna genomförs vart tredje år och syftar till att ge en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns. Utskottet noterar att Transportstyrelsen i den senaste rapporten konstaterar att regelefterlevnaden inom taxibranschen generellt är hög inom de flesta områden som kontrollerats i tillståndsmätningen. Bortsett från området personlig tidbok, som varit ett problemområde i flera mätningar, når regel efterlevnaden höga nivåer inom i stort sett samtliga områden. Enligt Transportstyrelsen finns det goda skäl att anta att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd, taxiförarlegitimation eller liknande. Snarare är taxibranschens bekymmer de som inte officiellt kör taxi men som trots det kör människor mot betalning. Enligt Transportstyrelsen finns det dock indikatorer på att bestämmelser om t.ex. priser inte tillämpas på ett korrekt sätt. Transportstyrelsen pekar på att det därför är viktigt att delar av det som kontrolleras i tillståndsmätningen även följs upp på andra sätt för att stävja fusk som inte nödvändigtvis märks vid en första anblick. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill även peka på att det fr.o.m. den 1 juli 2018 har införts skärpta regler om beställares ansvar 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.

Utskottet vill understryka vikten av en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet välkomnar därför

regeringens beslut den 22 augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg, där taxi ingår, bedrivs. I uppdraget ingår att utredaren ska lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Vidare ska utredaren analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på området utöver de som redan är genomförda och ta fram förslag till hur detta i så fall kan ske. Det övergripande syftet med översynen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Utskottet ser med stort intresse fram emot resultatet av uppdraget som ska redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021.

Kontroller av taxiförarlegitimationer

Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om kontroll och indragning av taxiförarlegitimationer, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU11). 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 kan konstatera 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 BKY (Behörighetskontroll Yrkesförare). 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 informationsförmedling 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 webbtjänst 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.

När det gäller kontrollmöjligheter noterar utskottet avslutningsvis att parallellt med utvecklingen av BKY-tjänsten för taxi förde Svenska Taxi-

förbundet även diskussioner med de övriga branschförbunden inom yrkes-
trafiken. Det resulterade i att ett trepartssamarbete tecknades 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 taxi-
trafiklagen (2012:211). 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 taxiförar-
legitimation från Transportstyrelsen under tiden taxiförarlegitimationen är
återkallad. Tidsgränsen för återkallelsen innebär inte att Transportstyrelsen
automatiskt ska lämna tillbaka taxiförarlegitimationen efter att återkallelse-
tiden 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 behovet av
information med anledning av de nya regler som trädde i kraft 2015 om
prisuppgift vid taxiresor, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU11). Utskottet
pekade då bl.a. på de åtgärder som myndigheterna vidtagit för att sprida
kunskap om de nya taxiregler som införts.

När det gäller information om vilka regler som gäller för taxitrafik vill
utskottet uppmärksamma att detta finns på Transportstyrelsens webbplats.
Denna information riktas till såväl taxibranschen som de kunder som vill resa
med taxi. Det lämnas bl.a. information om reglerna om att alla taxifordon ska
ha jämförpris och prisdekaler både inne i och utanpå fordonet, samt att kunden
har rätt att få en prisuppgift redan innan en resa startar. 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 gjort informationsinsatser vid
införandet av kravet på obligatorisk prisuppgift före taxifärden om jämför-
priset överstiger 500 kronor. Då skickade myndigheten bl.a. ut riktad informa-
tion till samtliga tillståndshavare för taxitrafik. Utskottet vill avslutningsvis

även peka på att enligt uppgift 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 liksom tidigare betona vikten av såväl kontroller och tillsyn som informationsinsatser. Mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits 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 på området. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:823 (SD) yrkande 9, 2019/20:2775 (KD) yrkande 84 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 48.

Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade regler 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 19 (SD) och 20 (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 yrkeskompetens, 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

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 85 att döva ska tillåtas ta taxilicens. Motionärerna pekar på att det inte är tillåtet för döva i Sverige att beviljas taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Motionärerna anser att detta i de allra flesta fall är ett helt 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 underlätta både för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv.

För att öka möjligheten för ungdomar att få sitt första jobb föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 87 att åldern för att kunna ta taxikort sänks från 21 till 20 år. Kravet att ha haft körkort i 2 år ska dock enligt motionärerna kvarstå.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om sänkt åldersgräns för att kunna ta taxiförarlegitimation vill utskottet påminna om att det i enlighet med 3 kap. 3 § taxitrafiklagen finns en möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation. För att få ta taxiförarlegitimation redan vid 18 års ålder måste man ha förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörighet B och i övrigt uppfyller de krav som anges i 3 kap. 3 § första stycket 3–5 taxitrafiklagen. För att pröva om sökanden uppfyller kraven på yrkeskompetens ska sökanden i enlighet med taxitrafiklagen genomgå ett skriftligt prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast sex månader och som längst fem år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter tio år. 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 få taxiförarlegitimation har utskottet inhämtat följande från Transportstyrelsen. Körkortsdirektivet (2006/126/EG) innehåller en bestämmelse om minimikrav på hörsel för förare. De svenska reglerna innehåller mer detaljerade krav än direktivet. Enligt 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd endast meddelas för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspflichtigt fordon. Körkortstillstånd gäller endast under en viss tid. Transportstyrelsen har genom bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) meddelat föreskrifter om medicinska krav för körkort (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2019:106). I dessa föreskrifter finns särskilda krav för taxiförare (3 kap. 3 § andra stycket). För taxichaufförer ska hörselförmågan vara sådan att föraren 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. vid av- och påstigning samt 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 2019/20:2775 (KD) yrkande 85 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 87.

Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att främja digitalisering och delningsekonomi samt åtgärder som förhindrar att taxiföretag kan fuska med intäktsredovisningen. Utskottet hänvisar bl.a. till de nya regler om en ny kategori av taxitrafik som har beslutats träda i kraft under 2020 och 2021. Utskottet pekar vidare på att regeringen under 2019 har genomfört regeländringar som syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Utskottet framhåller också 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 21 (M, KD) och 22 (SD, V).

Bakgrund

I samband med att riksdagen i juni 2014 beslutade om regeringens proposition Redovisningscentraler för taxi riktade riksdagen även ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande 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 vidtar de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera möjligheterna till kryphål. Utskottet anförde även att detta bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

Frågan utreddes därefter av en särskild utredare som i november 2016 lämnade betänkandet Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Regeringen lämnade i sin tur sedermera propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) till riksdagen i april 2018. I propositionen anges att den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta möjligheten till dispens från kravet på taxameter samt att förslaget syftar till är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. För att kunna utveckla taximarknaden behövs det enligt regeringen en kontinuerlig översyn av befintliga regler, vilket gäller särskilt i perioder av snabb teknikutveckling. Vidare framhålls att sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik utvecklas i snabb takt och att de möjligheter som därmed uppstår i möjligaste mån bör bejakas. Enligt regeringen bör regleringen så långt möjligt vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning eftersom digitalisering och automatisering kommer att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya

produkter och tjänster på transportområdet. Regeringen konstaterar vidare att framförandet av fordon delvis kommer att bli automatiserat och att teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Därmed finns det enligt regeringen starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att ta hänsyn till skyddsintressen för taxi när man utformar nya regler.

Riksdagen beslutade i maj 2018 om att införa en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från krav på taxameter men i gengäld ska vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon (bet. 2017/18:TU17, rskr 2017/18:384). Den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den nuvarande möjligheten till dispens från kravet på taxameter. Beställningscentralen ska ta emot och fördela beställningar av köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till centralen samt samla in, lagra och på begäran av Skatteverket lämna ut uppgifter till verket för skattekontroll. Den nya kategorin av taxitrafik ska bara få utföra köruppdrag som är förbeställda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens medverkan. Det ska krävas tillstånd för att få driva en beställningscentral, och ett sådant tillstånd ska bara få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den nya kategorin taxitrafik införs fr.o.m. 2021.

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2019/20:527 yrkande 1 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton. Enligt motionärerna finns det taxiföretag i Sverige som använder sig av parallella redovisningssystem där taxichauffören kan redovisa en lägre summa i bilens taxameter än i det interna systemet, ofta kopplat till ett företag med säte utomlands där de verkliga intäkterna redovisas. Kunden kan enligt motionärerna få en verifikation som upplevs som ett kassakvitto men som inte är utskrivet från bilens taxameter. Därför märks inte fusk, och därmed kan betydande skattesummor undanhållas svenska staten. Motionärerna pekar på att detta bl.a. innebär en kraftig snedvridning av konkurrensen gentemot de företag som är baserade i Sverige. Enligt motionärerna är det angeläget att fusk stävjas.

Jessika Roswall m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 25 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 vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen i juni 2018 fattade beslut som innebär att det införs en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från krav på taxameter men i stället ska vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon. I enlighet med riksdagsbeslutet träder regeländringarna i kraft den 1 september 2020 respektive den 1 januari 2021.

I fråga om en översyn av taxiförarutbildningen för att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen anser utskottet att det nuvarande utbildningssystemet för att få taxiförarlegitimation är väl utformat. Utskottet påminner om att det i taxitrafiklagen finns regler som anger såväl krav på ålder som behörigheter. Utskottet vill även peka på att det för taxiförarlegitimation krävs ett godkänt praktiskt körprov men att det utöver detta också ingår ett teoretiskt prov i tre delar som görs hos Trafikverket och som ska visa att föraren uppfyller kraven på kunskaper om kartläsning, säkerhet och beteende samt trafik- och taxitrafiklagstiftning.

När det gäller åtgärder för att hindra taxiföretag med parallella redovisningssystem från att kringgå kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton vill utskottet också peka på vad infrastrukturministern anförde i maj 2019 i ett svar på en skriftlig fråga om detta (fr. 2018/19:680). Infrastrukturministern framhöll att ordning och reda inom transportbranschen är en prioriterad fråga för regeringen och att den har vidtagit ett antal åtgärder under de senaste åren för att skapa förutsättningar för en sund konkurrens inom taxinäringen. Ministern pekade på de regler som började gälla under 2017 med en skyldighet för taxiföretag att ansluta sig till redovisningscentraler samt att en ny kategori av taxitrafik införs fr.o.m. 2021. Utskottet delar infrastrukturministerns uppfattning att dessa åtgärder förbättrar Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Ministern pekade vidare på att taxiförare redan har en skyldighet att registrera uppgifter om ett körupdrag i taxametern och att efter avslutat körupdrag skriva ut ett kvitto från taxametern som ska erbjudas kunden. Infrastrukturministern underströk att

effektiva kontroller utförda av berörda myndigheter är en förutsättning för att gällande regler ska få avsedd effekt och att berörda myndigheter har till uppdrag att kontrollera att reglerna följs och beivra brott mot regelverken. Utskottet delar denna uppfattning och välkomnar vidare vad infrastrukturministern gav uttryck för om att fusk inte ska löna sig och att regeringen kommer att fortsätta att följa utvecklingen noga och vid behov överväga ytterligare åtgärder för att främja en sund och välfungerande taximarknad.

Utskottet vill peka på att regeringen under våren 2019 har genomfört ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik som syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att myndigheten ges möjlighet att ta del av olika uppgifter om taxiverksamheten som sedan kan jämföras med intäktsredovisningar som har uppgivits i beskattningssammanhang. Utskottet välkomnar detta.

Med utgångspunkt från bl.a. vad regeringen framhållit i propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239) utgår utskottet liksom tidigare från att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utvecklingen 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 2019/20:527 (V) yrkande 1 och 2019/20:2597 (M) yrkande 25.

Reservationer

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

av Magnus Jacobsson (KD), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (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

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 28 och avslår motionerna

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,

2019/20:1397 av Pia Nilsson m.fl. (S) och

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi anser att Sverige måste 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. 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. Vi anser även att tolkningen av kör- och vilotidsreglerna behöver underlättas. Vidare vill vi understryka vikten av att Sveriges åkeriföretag inte har både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa eftersom det snedvrider konkurrensen.

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

2. Lika villkor inom åkerinäringen i EU, punkt 1 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 och avslår motionerna
 2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,
 2019/20:1397 av Pia Nilsson m.fl. (S) och
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 28.

Ställningstagande

Jag anser att regeringen bör verka för att nuvarande kombidirektiv avskaffas. Jag kan konstatera att syftet med direktivet var lovvärt eftersom det skulle främja att godset i ökad utsträckning kunde transporteras på järnväg eller vatten men dessvärre har det sedan inte kunnat påvisas någon tydlig miljöeffekt. Eftersom kombidirektivet är både otydligt och komplicerat har det inneburit att det varit svårt att kontrollera att enskilda lastbilstransporter verkligen utförs enligt kombidirektivets regelverk. I stället har kombidirektivet i sin nuvarande form bidragit till en alltmer osund konkurrens och social dumpning inom åkeribranschen. Detta medför sammantaget att mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder i praktiken bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor genom att kombidirektivet gör att man kan komma runt cabotagereglerna. Jag anser att den snedvridna konkurrens som detta leder till och att arbetstagare blir utnyttjade gör den nuvarande situationen oacceptabel.

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

3. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (M)

av Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (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 motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del,
 bifaller delvis motionerna

2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2 och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del och avslår motionerna

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,

2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),
2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

Ställningstagande

Åtgärder måste vidtas för att öka trafiksäkerheten för tunga godstransporter på väg liksom tillsynen av dessa samt för att minska de olagliga cabotage-transporterna på våra vägar. Det finns nämligen tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat i antal, vilket bidrar till den hårda konkurrenssituation som vi kan se inom transportnäringen. Vi vill påtala att det med största sannolikhet aldrig kommer att finnas tillräckligt många trafikpoliser för att kontrollera alla lastbilar som passerar Sveriges gräns. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker inte resurserna till. Vi anser att det är en prioriterad fråga att minska fuskets på våra vägar och att det därför kan finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder. Tack vare ny teknik kan yrkestrafiken övervakas på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt för att se till att lagar och regler efterföljs. Samtidigt är det lättare att se till att kör- och vilotidsregler följs och att eurovinjettavgiften betalas. Vi anser också att det bör utredas 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. Vi vill samtidigt även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är i dag ett problem, och det behövs därför en förstärkt bemanning av tillsynen på väg av tunga transporter. Vi menar att detta skulle 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.

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

4. Åtgärder för 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
2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45
samt
avslår motionerna
2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,
2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),
2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2,
2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del,
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att åkerinäringen är hårt ansträngd och att det därför finns behov av ett antal angelägna åtgärder för att komma till rätta med utmaningarna på området. Vi anser att det behövs förändrade regler samt krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Vi menar att lastbilar ska registreras vid ankomst till Sveriges gränser eftersom det ger polisen en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en olaglig inrikestransport vid en senare kontroll längs de svenska vägarna.

Vi anser att det finns ett stort behov av konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen, och detta anser vi skapar en snedvriden konkurrenssituation. Vi anser att polisen borde återfå ansvaret för kör- och vilotidskontroller även för svenska åkerier. Vi vill i sammanhanget även peka på att flera EU-länders fordonsregister ännu inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara det sedan 2012.

Trots att yrkeskompetensbevisen (YKB) syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare och att det inom EU finns ett gemensamt regelverk kring detta finns det en svart marknad där det erbjuds falska YKB, förarkort och körkort. Eftersom risken att bli ertappad med falska handlingar är liten anser vi att ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsuppgifter måste införas och att alla register ska vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter för att den gemensamma marknaden ska kunna fungera.

Ute på kontrollplatserna är det poliser med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer som arbetar. Vi anser att befogenheterna för bilinspektörer bör utökas samt att verksamheten för att effektivisera kontrollerna bör skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Vidare anser vi 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. Härigenom skulle dagens tjänst som bilinspektör utgå och personalen utbildas till den högre tjänstenivån. För att personalen ska ha alla nödvändiga befogenheter för sin tjänsteutövning anser vi att de ska kunna vara beväpnade, ha rättigheter att förhindra fortsatt färd och nödvändiga rättigheter att bruka våld i sin tjänsteutövning.

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet, och de ägs och förvaltas av Trafikverket. Dessa platser torde i dag vara tillräckliga så länge det finns personal som kan utföra kontroller. Samtidigt menar vi att behovet av kontrollplatser för tung trafik behöver ses över när nya vägsträckor ska byggas och att antalet kontrollplatser för vägtrafik då bör utökas.

I transporter som klassificeras som farligt gods finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö, vilket ställer väsentligt högre krav på de förare som utför den här typen av transporter. Dessvärre utförs 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. Vi anser därför att kontrollerna av farligt gods behöver öka och att den särskilda enhet som ska utföra kontroller av tunga godstransporter på väg även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av fordon som transporterar farligt gods.

Lastsäkring är ett av de viktigaste momenten för en yrkesförare eftersom dåligt förankrat gods utgör en stor fara för andra trafikanter. Vi anser därför också att kontrollerna av lastsäkring behöver öka och att den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg även ska ges större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och vid behov även kunna bötfälla föraren samt hindra fortsatt färd till dess att bristen är åtgärdad.

Vi vill vidare peka på att fusket med färdskrivare och förares aktiviteter är omfattande och att det därför behöver utföras fler kontroller av färdskrivare. Att manipulera färdskrivaren är ett synnerligen allvarligt brott som kraftigt åsidosätter en sund konkurrens och påverkar trafiksäkerheten negativt. Vi anser att den särskilda enhet inom polisen som vi föreslår ska utföra inspektioner på väg även ska ges större möjligheter att utföra kontroller av bl.a. manipulerade färdskrivare. Vi vill i sammanhanget peka på att det i första hand är polisen som upptäcker dem som fuskar i samband med vägkontroller medan den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag snarare är en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna har i sin hantering av färdskrivarna. Vi anser därför att det behövs en översyn av tillämpningen av kör- och vilotider eftersom det finns uppenbara brister i Transportstyrelsens sätt att utföra dessa kontroller.

I förebyggande syfte är det 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. Vi anser därför att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och att detta främst ska användas på det mindre vägnätet. Vi anser också att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning. För att kunna väga tunga fordon på så många

platser som möjligt bör enligt vår uppfattning den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen trots tio års verksamhet med att genomföra företagskontroller inte har lyckats att etablera en fungerande kontrollverksamhet anser vi att det finns ett stort behov av omstrukturering. Vi vill att fler tung-trafik-kontroller ska utföras i företagets lokaler och att Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller ska flyttas över till den nya särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik. Vi anser att en samordning mellan vägkontroller och företagskontroller säkerställer att kontrollerna utförs på ett korrekt och rättssäkert sätt, vilket inte är fallet med dagens delade ansvar mellan polisen och Transportstyrelsen. Omorganisationen av företagskontrollerna den 1 januari 2011 anser vi var olycklig eftersom den har inneburit att man tappat förmågan att komma åt det organiserade fusket.

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

5. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del, bifaller delvis motionerna

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del och avslår motionerna

2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,

2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),

2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2,

2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

Ställningstagande

Det råder en mycket hård konkurrenssituation i transportnäringen, och jag kan dessvärre konstatera att det finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat i antal. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker inte resurserna till. Jag anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar och minska de olagliga cabotagetransporterna och att det därför måste vidtas åtgärder för att öka tillsynen och trafiksäkerheten. Därmed finns det anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder. Jag anser att det behövs fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning såväl mellan olika myndigheter som inom myndigheterna, t.ex. Polismyndigheten, för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem i dag, och det behövs därför förstärkt bemanning, vilket skulle 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.

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

6. Åtgärder för 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 motionerna
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del,
bifaller delvis motionerna
2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2,
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del och
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del och
avslår motionerna
2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,
2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,
2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),
2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

Ställningstagande

Det råder en mycket hård konkurrenssituation i transportnäringen, och jag kan dessvärre konstatera att det finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat i antal. Även om polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage räcker inte resurserna till. Jag vill därför framhålla behovet av en konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier. Medan svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen kontrolleras utländska företag av polisen och jag anser att detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. För att motverka detta problem borde i stället en och samma kontrollmyndighet skanna hela vägtransportbranschen och finna de företag som missköter sig mest så att kontrollen av dessa kan prioriteras. Jag anser därför att polisen bör återfå ansvaret för kör- och vilotidskontroller även för svenska åkerier. Vidare vill jag peka på att flera EU-länders fordonsregister ännu inte är tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara det sedan 2012. För att den gemensamma marknaden ska kunna fungera vill jag därför understryka vikten av att alla register är öppna för alla medlemsstaters myndigheter.

Det är en prioriterad fråga att minska fuskets på våra vägar och att minska de olagliga cabotagetransporterna. Jag anser därför att det är angeläget att det vidtas åtgärder för att öka tillsynen och trafiksäkerheten. Därmed kan det finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotage-regelverket. Jag anser även att det behövs fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottsligheten inom transportsektorn. Bristen på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem i dag, och det behövs därför förstärkt bemanning, vilket skulle 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.

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

7. Åtgärder för kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 2 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 i denna del, bifaller delvis motionerna
2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S) delyrkande 2,
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 27 i denna del och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 i denna del och avslår motionerna
2019/20:386 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 11,
2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S) i denna del,
2019/20:1565 av Jan R Andersson (M),
2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 12, 35, 37–43 och 45.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla åkerinäringens mycket stora betydelse för både svenska företags konkurrenskraft och jobbtillfällena i Sverige. Inom Liberalerna har vi höga ambitioner när det gäller att få till en överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Samtidigt innebär det ökade behovet av godstransporter att åkerinäringen för lång tid framöver kommer att stå för majoriteten av godstransporterna i Sverige. Jag anser därför att arbetet gentemot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet måste stärkas och vill framhålla att även om polisen har fått ökade befogenheter måste det kombineras med ett tillräckligt antal trafikpoliser och utökade kontroller av tung trafik eftersom det annars finns risk för ökat fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri. Jag anser även att det behövs en bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

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

8. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (M).

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
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 och

avslår motionerna

2019/20:887 av Lars Beckman (M) och

2019/20:2458 av Mattias Karlsson i Luleå (M).

Ställningstagande

För att bidra till regel efterlevnaden och främja konkurrens på lika villkor är det viktigt att se över villkoren inom åkerinäringen. Regelverken inom transportbranschen är rigorösa för att förhindra fusk, och detta kan i sin tur försvåra möjligheten för laglydiga företag att bedriva en fungerande verksamhet. Vi vill här peka på de höga sanktionsavgifter som Transportstyrelsen dömer ut för smärre avvikelser och att åkerierna har liten möjlighet att påverka detta. Samtidigt är de färdskrivare som företagen måste ha installerade inte användarvänliga, och de skapar ofta misstag som gör att företaget påförs en sanktionsavgift. Vi anser därför att det behövs förenklade regler för sköt-samma åkeriföretag och 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 vi att detta system medför en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

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

9. Sanktionsavgifter, punkt 5 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47.

Ställningstagande

Vi vill peka på att det nuvarande sanktionssystemet för överträdelser av de regler som gäller för tunga godstransporter på väg är utformat på ett sätt som innebär att fel av mindre betydelse i vissa fall kan få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter samtidigt som de som uppenbart fuskar helt undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. Vi anser att detta leder till att både allmänhet och företagare känner misstro till statens förmåga att faktiskt straffa den som genom aktiv handling fuskar. För att komma till rätta med detta anser vi att det är nödvändigt att göra

en total översyn av bötesbelopp och sanktionsavgifter liksom sanktionsväxlingar för tung trafik i syfte att skärpa straffen.

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

10. Hindrande av fortsatt färd och tidsfrist för klampning, punkt 6 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), 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 motionerna
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44.

Ställningstagande

Beslut om klampning ska enligt vår mening kunna fattas av personal på en kontrollplats, vilket innebär att all kontrollpersonal med förordnande att utföra flygande inspektioner också ska kunna fatta nödvändiga beslut i fråga om klampning. Vi anser samtidigt att det behövs en utökad tid för klampning från dagens 36 timmar till dess att grunden för klampningen är åtgärdad.

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

11. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, 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
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och
avslår motionerna
2019/20:2403 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2 samt
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60.

Ställningstagande

Med miljön i fokus anser vi att prioriteringarna på de svenska vägarna i första hand bör vara att stoppa den icke-seriösa trafiken och att politiska beslut ska prioritera ett minskat globalt koldioxidläckage. Vi kan samtidigt konstatera att förekomsten av oseriösa och i vissa fall kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan. Vi anser att detta delvis skulle kunna undvikas genom bättre kontroller av den oseriösa trafiken och en mer förnuftig politik. Därmed vill vi framhålla behovet av att minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller. Under senare år har mobila verkstäder, däckverkstäder och tankstationer etablerats i landet. Vi anser att enbart förekomsten av dessa mobila verksamheter visar på omfattningen av det otillåtna cabotaget.

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

12. Sanktioner mot miljöförseelser och efterlevnad av bestämmelser om miljözoner, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60 och avslår motionerna

2019/20:2403 av Sofia Westergren (M) yrkandena 1 och 2 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74.

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 att uppnå lika konkurrensvillkor för alla 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.

13. Beställansvar och cabotagetransporter, 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 motionerna
2019/20:613 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 3 och 46.

Ställningstagande

Vi anser att dagens utformning av beställansvaret för cabotageregler är för svagt och att de rättsvårdande instanserna därmed har svårt att lagföra de brott som faktiskt sker trots den lagändring som trädde i kraft i juli 2018 som innebär ett utökat beställansvar i de fall där ett tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik saknas eller om transporten sker i strid mot gällande bestämmelser om cabotagetransporter. Vi anser därför att beställansvaret för brott mot cabotageregler bör utökas, men även att nivåerna på böter och sanktionsavgifter måste skärpas. Vi vill vidare peka på att straffet vid otillåten cabotagetransport endast innebär böter och att detta får som direkt konsekvens att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. För att stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska aktörer anser vi att det behöver införas en straffskärpning för otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

Vi vill i sammanhanget peka på ett fall där polisen stoppade en transport som kördes på uppdrag av ett statsägt bolag. I detta fall saknade föraren förartillstånd och kunde inte heller bevisa att dragbilen kommit in i landet med en internationell transport. Transporten rapporterades för otillåtet cabotage eftersom den inte utfördes i enlighet med gällande regelverk. Vi anser att transporterna ska följa gällande regelverk och att statsägda bolag ovillkorligen ska ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster. Därför vill vi framhålla behovet av kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter.

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

14. Behörigheter och yrkeskompetensbevis för yrkesförare, 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

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 95 och

avslår motionerna

2019/20:171 av Magnus Ek (C) och

2019/20:2402 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M).

Ställningstagande

Vi vill peka på att de betydande skärpningar som har införts när det gäller tunga behörigheter innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Vi anser att det är logiskt att de nya bestämmelserna tillämpas för nya körkortsinnehavare som tar tunga behörigheter. Däremot anser vi inte att det är rimligt att förare som kört pricksfritt yrkesmässigt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken fastän de genom sin yrkesutövning mer än väl har bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de t.ex. saknar ett öga eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Vi anser att det i stället vore mer rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering om de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltjämt har förmågan. Vi anser därför att möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare bör utredas.

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

15. Säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 10 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (M).

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
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 65 och
avslår motion
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 68 och 69.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det är viktigt att väginfrastrukturen är utformad så att den kan erbjuda god säkerhet och trygghet för dem som kör yrkesmässig trafik liksom för andra trafikanter som använder våra vägar. Utifrån detta vill vi framhålla lastbilschaufförernas behov av säkra uppställningsplatser.

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

16. Säkra rast- och uppställningsplatser, 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 motionerna
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 65 och
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 68 och 69.

Ställningstagande

Vi vill peka på vikten av att tillgodose lastbilschaufförernas behov av säkra uppställningsplatser och anser därför att möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser bör utredas. Vidare anser vi att det är viktigt att åtgärda brister på befintliga rastplatser. Vi anser därför att Trafikverket ska ges i uppdrag att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och att snarast åtgärda bristerna på befintliga rastplatser.

Vi vill påtala att de rastplatser som finns utmed landets vägar är för få samt att de ofta är upptagna av en omfattande verksamhet av utländska aktörer som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar eller väntplatser för sina körningar. Trots att gränsen för nyttjande av rast- och parkeringsplatser är 24 timmar respekteras detta sällan, vilket har blivit ett problem för såväl privatbilister som de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila. Vi anser att det finns behov av övervakning av den maximala parkeringstiden, nedskräpning och grövre brottslighet samt att antalet rastplatser med tillhörande övervakning bör utökas.

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

17. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 11 (SD)

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

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 motionerna

2019/20:823 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48 och

avslår motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 84.

Ställningstagande

För att taxinäringen ska kunna ha den viktiga trygghetsskapande samhällsfunktion som den bör ha anser vi att det behöver genomföras reformer. Vi vill peka 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. Vi anser att taxibolagen och Transportstyrelsen ska vara skyldiga att tillsammans kontrollera taxiförarens lämplighet såväl vid nyanställning som fortlöpande under förarens yrkesverksamhet. Dessutom anser vi att en person som har 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.

Vi anser vidare att regelverket som reglerar yrkesmässig taxitrafik även bör ses över i andra delar. Efter att ha varit reglerad fram till 1990 uppvisar taxinäringen i Sverige på vissa håll orimligt stora variationer när det gäller prissättning och kvalitet. I värsta fall leder konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag också till hotfulla situationer, vilket bl.a. medfört att flygplatser och järnvägsstationer har anlagt bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. Vi vill även peka på att det i många av de länder som turister kommer ifrån inte råder en helt fri prissättning på taxiresor och att en första taxiresa i Sverige, om den företas med en oseriös chaufför, allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt.

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

18. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, 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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 84 och avslår motionerna

2019/20:823 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 9 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48.

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. Taxibranschen är dessutom en viktig del av besöksnäringen. Jag kan samtidigt konstatera att Sveriges rykte när det gäller priser och pålitlighet dessvärre har naggats i kanten de senaste åren. För att stoppa fusket inom taxibranschen har ett antal nya regler införts som kan bidra till att avhjälpa problemen. För att säkerställa att de nya reglerna inom taxinäringen följs och inte blir verkningslösa anser jag att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsyn och kontroll.

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

19. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 87 och avslår motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 85.

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.

20. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 12 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 85 och

avslår motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 87.

Ställningstagande

I Sverige är det i dag inte tillåtet för döva att beviljas taxilicens. Det beror på Transportstyrelsens regler som anger att den som har taxiförarlegitimation ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera på fyra meters avstånd. 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 dem spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Jag vill även peka på att arbetslösheten bland döva är hög. Om döva tillåts ta taxilicens skulle det kunna skapa möjligheter 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.

21. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 25 och avslår motion

2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1.

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 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 därför 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 sammanfattningsvis att taxiutbildningen och taxilagstiftningen bör ses över.

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

22. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 13 (SD, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och
avslår motion
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 25.

Ställningstagande

Det finns taxiföretag i Sverige som använder sig av parallella redovisningssystem där taxichauffören kan redovisa en lägre summa i bilens taxameter än i det interna systemet. Detta är ofta kopplat till ett företag med säte utomlands där de verkliga intäkterna redovisas. Kunden kan i dessa fall få en verifikation som upplevs som ett kassakvitto men som inte är utskrivet från bilens taxameter, och därmed märks inte fusket. Konsekvenserna av detta blir att betydande skattesummor undanhålls svenska staten, och det medför även en kraftig snedvridning av konkurrensen gentemot de företag som är baserade i Sverige. Det är därför angeläget att detta fusk stävjas och att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:171 av Magnus Ek (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda systemet med yrkeskompetensbevis för den som utför godstransporter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:386 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.

2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:613 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

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

2019/20:823 av Richard Jomshof m.fl. (SD):

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

2019/20:887 av Lars Beckman (M):

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

2019/20:1194 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kombidirektivet och överväga möjligheten att ge berörda myndigheter

möjligheter att utbyta information för att få ordning och reda på vägarna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:1397 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.

2019/20:1565 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.

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att nuvarande kombidirektiv avskaffas och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2074 av Joakim Sandell m.fl. (S):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatta insatser för en funktionell infrastruktur i Skåne samt ökade insatser för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser insatser för ordning och reda på vägarna.

2019/20:2137 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):

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

2019/20:2402 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M):

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

2019/20:2403 av Sofia Westergren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözon ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som svenska bilar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brott mot miljözon ska märkas på trafikillståndet och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2458 av Mattias Karlsson i Luleå (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga tiden för tömning av förarkort och digitala skrivare och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):

25. 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 delningsekonomi i branschen och tillkännager detta för regeringen.
27. 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.
28. 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 tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åkerinäringens villkor och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon ska kunna klampas till dess att böterna betalats och tillkännager detta för regeringen.
60. 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.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.

65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastbilschaufförers behov av säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
84. 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.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta döva att ta taxilicens och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):

31. 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.

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande beställandeansvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser med tillhörande övervakning och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av farligt gods och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av lastsäkring och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler kontroller av färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler portabla vågar ska finnas tillgängliga och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att företagsbaserade vågar ska kunna användas i större utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra fler tung-trafik-kontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka beställaransvaret för brott mot cabotageregler och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar för tung trafik och översyn av sanktionsväxlingar och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig taxitrafik och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärda brister på befintliga rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom ökade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka åldern från 21 till 20 år för att kunna ta taxikort och tillkännager detta för regeringen.
95. 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.