Svar på fråga 2018/19:609 av Thomas Morell (SD)
Transportstyrelsens företagskontroller och fråga 2018/19:610 av Thomas Morell (SD) Transportstyrelsens kontroller

Thomas Morell har ställt ett antal frågor till mig om Transportstyrelsens kontroller.

Flera viktiga lagändringar har genomförts i syfte att bidra till en bättre regelefterlevnad på väg. Som exempel kan nämnas att beställaransvaret skärpts, sanktionsavgifter har införts för överträdelser av reglerna om cabotagetransporter och det har blivit möjligt att klampa fordon i upp till 36 timmar för att hindra fortsatt färd.

Regeringen beslutade under hösten 2017 om ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Ändringarna som trädde i kraft den 1 mars 2018 syftade till att åstadkomma en ökad flexibilitet och en bättre proportionalitet i sanktionssystemet. Bland annat sänktes sanktionsavgiften för vissa mindre allvarliga över­trädelser medan sank­tionsavgiften för mer allvarliga över­trädelser höjdes. Vidare utökades möjligheten för Transportstyrelsen att sätta ned eller efterge sanktionsavgift om en överträdelse saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som överträtts.

Varken regeringen eller ett enskilt statsråd kan uttala sig om en myndighets tolkning av regelverket. Insatserna bör dock riktas dit de gör mest nytta. Transportstyrelsen utövar också så kallad riskbaserad tillsyn, vilket innebär ett systematiskt arbetssätt för att analysera, värdera och styra urvalet genom prioriteringar inom tillsynen. På så sätt sker kontroller oftare där riskerna är stora och mindre ofta där riskerna är små.

Regeringen har i den nationella godstransportstrategin framhållit att det är viktigt med väl fungerande och effektiva kontroller på väg­transportområdet och avser att se över hur regelefterlevnaden på väg kan öka för att motverka osund kon­kurrens och öka trafiksäkerheten.

Stockholm den 13 maj 2019

Tomas Eneroth