

## Motion till riksdagen 2021/22:4507

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

# med anledning av prop. 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utbyggd kontroll av den yrkesmässiga trafiken och om vikten av effektiva sanktionsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sverigedemokraterna ställer sig i grunden positiva till propositionens innehåll och inriktningen att skärpa både åtgärder och straff för de som bedriver yrkesmässiga transporter i strid mot gällande lagstiftning. Dock räcker inte en skärpning av lagstiftningen om regeringen inte ser till att möta upp med en väl fungerande kontrollverksamhet.

I och med EU-inträdet har de svenska åkeriföretagen blivit utsatta för en ny konkurrenssituation från utländska aktörer. Oseriösa transportörer bryter mot lagen, manipulerar färdskrivare och saknar giltiga körkortshandlingar eller yrkeskompetensbevis. Runt om i landet etableras mobila verkstäder, däckverkstäder samt mobila tankstationer. Den här mobila verksamheten förser de fordon som befinner sig i landet olovligen med verkstadstjänster. Det ligger i sakens natur att de inte uppfyller gällande miljökrav för sin verksamhet. Den här utvecklingen måste ovillkorligen stoppas.

Mobilitetspaketet som antogs i EU skärper lagstiftningen för att komma åt det grova fusket inom transportnäringen. Detta ställer i sin tur stora krav på att respektive medlemsstat stärker sin kontrollverksamhet. Sker inte en ordentlig upprustning och anpassning av kontrollverksamheten på väg, blir åtgärderna som föreslås i propositionen fullständigt verkningslösa.

I dagens moderna samhälle är ett väl fungerande vägnät av största betydelse och kan liknas vid blodådrorna i den mänskliga kroppen. Vägnätet förser industrin och medborgarna med bl.a. varor, persontransporter och samhällsviktig service. Industrins

möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden är därmed starkt beroende av ett väl utvecklat väginfrastruktursystem. Den för samhället så viktiga transportnäringen kan inte baseras på olaglig verksamhet. Här måste en tydlig markering göras från samhällets sida.

## Behov av särskild förstärkning inom polisen för kontroll av yrkestrafik

Gränsöverskridande trafik har i princip avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen. Bristerna i kompetens, resurser och juridiska möjligheter till effektiva kontroller på våra vägar, särskilt gällande den tunga trafiken, är stora. Så som kontrollerna är organiserade i dag är verksamheten oerhört ineffektiv och det är hämmande i arbetet med att stärka det seriösa företagandet inom transportnäringen. Särskild förstärkning inom polisen bör därför införas, vars uppgift är att kontrollera den yrkesmässiga och den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs. Det bör skyndsamt påbörjas en förstärkning av kontrollverksamheten om myndigheter ska komma åt de aktörer som regelmässigt bryter mot lagstiftningen. Det är dock viktigt att en sådan förstärkning inte påverkar den nuvarande polisorganisationens omfattning eller den förstärkning av Polismyndigheten som håller på att genomföras. En sådan förstärkning bör således ske utöver nuvarande plan för expansion av Polismyndigheten för att inte påverka brottsbekämpningen i övrigt.

Det finns behov av ca 1 500 tjänstemän för kontroll på väg. Organisationen är kraftigt eftersatt och därför kommer det att krävas många år av ekonomiska prioriteringar och satsningar på utbildning innan organisationen är stark nog för att bekämpa den olagliga yrkesmässiga trafiken. För att svara mot kontroldirektivet behövs uppskattningsvis ytterligare 700 kontrollanter. Dessa tjänstemän ska vara välutbildade och ha befogenheter att utöva relevanta kontroller, rapportera förare/åkeriägare, hindra fortsatt färd och gripa misstänkta brottslingar. Dessa särskilda resurser ska alltså inte tas i anspråk för reguljär verksamhet inom polisen såsom bevakning av fotbollsmatcher, statsbesök, eskortuppdrag eller liknande.

Det är bekymmersamt att regeringen förhalat beslut i den här viktiga frågan och låtit kontrollverksamheten på landets vägar minska i så stor utsträckning under så lång tid. Utredningen och uppbyggnaden av kontrollverksamheten bör ske skyndsamt, oavsett hur den nya organisationen slutligen organiseras. Det är känt sedan tidigare att den olagliga yrkesmässiga trafiken har kopplingar till annan kriminell verksamhet. Genom att "nästla" sig in i vårt logistiksystem får de kriminella tillgång till ett väl fungerande nätverk av godstransporter som de sedan kan nyttja för transport av smuggelgods, vapen, narkotika m.m. I motsatt riktning nyttjas godstransporterna för utförsel av stöldgods. Av det skälet är det av yttersta vikt att snabbt få en fungerande kontrollverksamhet på väg som begränsar möjligheten för de kriminella nätverken att nyttja vägarna för sina transporter. För att nå framgång i arbetet med brottsbekämpning måste ovillkorligen näringstillförseln till de kriminella nätverken stoppas. Enda sättet att nå framgång i det arbetet är att fysiskt stoppa och kontrollera fordon och förare.

Precis som remissinstanser påpekat kan det finnas risker med att genomföra sanktionsväxlingar alltför lättvindigt. Med böter i stället för sanktionsavgifter finns en del viktiga åtgärder som kan vidtas som annars inte är möjligt. Det är inte alltigenom positivt att lägga allvarliga förseelser under förvaltningsrätt, även om en rad överträdelse skulle kunna komma i fråga för just sanktionsavgifter. Vi vill belysa vikten av

att noga överväga vilka överträdelser som kan vara aktuella för sanktionsväxling. Sanktioner, oavsett om det är böter eller sanktionsavgifter, ska vara effektiva, avskräckande och icke-diskriminerande. Råder det oklarheter om hur sanktionsavgifter påverkar i ett större perspektiv ska man avstå från sanktionsväxling.

*Thomas Morell (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*

*Stefan Plath (SD)*