

# Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU9

## Yrkestrafik och taxi

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika yrkestrafik- och taxifrågor, bl.a. frågor relaterade till tillsyn och kontroll samt genomförandet av översyner inom olika delar av området. Utskottet avstyrker motionsyrkandena främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns elva reservationer (S, SD, V, C) och ett särskilt yttrande (C).

#### *Behandlade förslag*

1 yrkande i en följdmotion väckt med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Cirka 30 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Reglering och kontroll av yrkestrafiken .....	6
Krav och behörigheter för bussförare .....	24
Beställaransvar .....	27
Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser .....	31
Dispens för vissa fordonstransporter .....	36
Längre och tyngre lastbilar .....	40
Omkörningsförbud för tung trafik .....	47
Översyn av taxibranschen.....	48
Kontroller och tillsyn inom taxibranschen .....	56
Skydd mot oskäligena taxipriser .....	61
Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen .....	64
Reservationer .....	71
1. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (S).....	71
2. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (SD).....	72
3. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C) .....	73
4. Beställaransvar, punkt 3 (SD).....	74
5. Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 4 (S)...	75
6. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 5 (C) .....	75
7. Längre och tyngre lastbilar, punkt 6 (S) .....	76
8. Längre och tyngre lastbilar, punkt 6 (C).....	77
9. Översyn av taxibranschen, punkt 8 (S, V) .....	78
10. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 9 (S, V) .....	79
11. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 11	
(S).....	80
Särskilt yttrande.....	81
Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C) .....	81
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	82
Motion väckt med anledning av proposition 2024/25:28 .....	82
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25 .....	82

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Reglering och kontroll av yrkestrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:480 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2024/25:925 av Tomas Eneroth (S),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 3,

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7,

2024/25:1673 av Johanna Haraldsson (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 21 och 25 samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 44 och 47, båda i denna del.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (C)*

## 2. **Krav och behörigheter för bussförare**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:636 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2024/25:1836 av Jennie Wernäng (M) yrkandena 1 och 2.

## 3. **Beställaransvar**

Riksdagen avslår motion

2024/25:1393 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10.

*Reservation 4 (SD)*

## 4. **Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1690 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 86.

*Reservation 5 (S)*

## 5. **Dispens för vissa fordonstransporter**

Riksdagen avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20.

*Reservation 6 (C)*

## 6. **Längre och tyngre lastbilar**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 1,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15 och 18.1,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24.

*Reservation 7 (S)*

*Reservation 8 (C)*

## **7. Omkörningsförbud för tung trafik**

Riksdagen avslår motion

2024/25:2001 av John E Weinerhall (M).

## **8. Översyn av taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:430 av Serkan Köse (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

*Reservation 9 (S, V)*

## **9. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:6 av Robert Stenkvist (SD),

2024/25:432 av Serkan Köse (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 47 i denna del.

*Reservation 10 (S, V)*

## **10. Skydd mot oskäligena taxipriser**

Riksdagen avslår motion

2024/25:431 av Serkan Köse (S).

## **11. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen**

Riksdagen avslår motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 44 i denna del och 45.

*Reservation 11 (S)*

Stockholm den 18 mars 2025

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Patrik Jönsson (SD), Malin Höglund (M), Sara-Lena Bjälkö (SD) och Fredrik Stenberg (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet ett yrkande från en följdmotion till regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Vidare behandlas 27 yrkanden från allmänna motionstiden 2024/25 om yrkestrafik och taxi. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 21 januari 2025 lämnade representanter för Sveriges Åkeriföretag information om aktuella frågor inom åkerinäringen. Vid sammanträdet den 27 februari 2025 lämnade representanter för Transportstyrelsen information om myndighetens arbete med tillsyn av taxibranschen.

# Utskottets överväganden

## Reglering och kontroll av yrkestrafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör reglering, kontroller och tillsyn av åkerinäringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att den reglering som ligger till grund för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter fastställs på EU-nivå och att det nyligen genomförts översyner som ligger till grund för åtgärder och regelskärpningar inom området. Utskottet framhåller även 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.

Jämför reservation 1 (S), 2 (SD) och 3 (C) samt det särskilda yttrandet (C).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framför i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 44 i denna del att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafiken för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta. Motionärerna påminner om den tidigare socialdemokratiska regeringens insatser och anser att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 47 i denna del behovet av att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom godstransporter och bussbranschen. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn och medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Tobias Andersson m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:1464 yrkande 7 förändrade regler och krafttag mot fusk vid cabotagetransporter. Motionärerna anser att polisen måste utveckla och stärka kontrollerna på väg för att stoppa den olagliga trafiken i Sverige.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 21 att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter. För att minska fusk efterfrågar motionärerna bl.a. fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen, bättre samordning mellan olika myndigheter och krav på ett icke manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Motionärerna framför vidare i yrkande 25 att teknikutvecklingen på trafikområdet till större

delen måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anser att det behövs en mer grundläggande analys av flöden och transporter, för att därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontrollen. Motionärerna pekar även på att automatisk avläsning av registreringsskyltar utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror, är ett annat sätt att öka effektiviteten i tillsynen.

Tomas Eneroth (S) anser i motion 2024/25:925 att det krävs en bredare utvärdering och uppföljning av hur åkerinäringen kontrolleras för att säkerställa att Polismyndigheten utför ett tillräckligt effektivt kontrollarbete. Motionären anser även att regeringen bör gå vidare med de förslag som utreddes av den socialdemokratiska regeringen om inrättande av en yrkestrafikinspektion för att effektivisera och öka kontrollen av yrkestrafiken i Sverige.

Denis Begic (S) anser i motion 2024/25:1045 yrkande 3 att regeringen bör få i uppdrag att undersöka möjligheterna att utveckla ett digitalt system som kan registrera lastbilars användning av svenska vägar för att säkerställa en rättvis avgiftshantering och förbättra trafiksäkerheten.

Johanna Haraldsson (S) anser i motion 2024/25:1673 att en ny yrkestrafikinspektion behöver inrättas för att förbättra kontrollen på våra vägar. Enligt motionären behöver kontrollen av den tunga trafiken samlas för att öka effektiviteten, och resurserna behöver stärkas och säkras i en egen organisation för att inte prioriteras bort.

Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) framför i motion 2024/25:480 att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka. Motionärerna pekar på att antalet trafikpoliser har minskat de senaste åren och att det behövs fler kontrollanter för att antalet kontroller på våra vägar ska kunna ökas.

## **Gällande rätt**

### *Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik*

I EU:s trafiktillståndsförordning (1071/2009) regleras de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för någon annans räkning. Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga och avsedda att transportera fler än nio personer mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören.

För att få bedriva yrkesmässig trafik ska ett företag vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och tillräckligt yrkeskunnande. Ett företag som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik ska utse en trafikansvarig som ska

uppfylla vissa krav. Om alla krav uppfylls ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna ska kontrollera att företagen förlöpande uppfyller villkoren i förordningen. Om så inte är fallet ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas. En trafikansvarig ska också under vissa förhållanden förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet. Yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bl.a. om vilka företag som omfattas av förordningens tillämpningsområde, om närmare krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd och om olämplighetsförklaring och tillsyn. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet.

Trafiktillståndsförordningen har ändrats genom den s.k. ändringsförordningen, vilket bl.a. innebär att tillämpningsområdet har utökats och att kraven på företag som bedriver yrkesmässig trafik har skärpts.

### *Regler om cabotagetransporter och kombinerade transporter*

En cabotagetransport är en yrkesmässig, tillfällig inrikestransport i en annan medlemsstat än den där transportföretaget är etablerat. Enligt EU:s godsförordning (1072/2009) ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som har ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i ett tredjeland och har ett förartillstånd, ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska så snart godset levererats ha rätt att med samma fordon eller fordonståg utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum. För att motverka systematiskt cabotage infördes ett nytt krav på en karenperiod på fyra dagar genom mobilitetspaketet som började gälla i februari 2022. Det innebär att cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat inte får utföras inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten vid tidigare besök i den medlemsstaten har utförts. Inom tidsgränsen sju dagar får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium. Reglerna innebär att cabotagetransporter ska vara av tillfällig karaktär.

Genom den ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som infördes i april 2021 är det en polisman eller bilinspektör som ska besluta om förskott för sanktionsavgiften om det är ett



utländskt transportföretag som brutit mot reglerna. De nya sanktionsavgifterna innefattar bl.a. en sanktionsavgift om 20 000 kronor om

- den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila har tillbringats i ett fordon eller i en inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar
- transportföretaget inte har visat att kostnaden för inkvartering utanför fordonet har betalats av transportföretaget eller
- transportföretaget inte har organiserat förarens arbete så att han eller hon kan återvända till arbetsstället eller bostaden i enlighet med artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.

I oktober 2021 infördes en ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär en precisering av vad som avses med en cabotagetransport enligt godsförordningen. Ändringen är ett förtydligande av artikel 8 i godsförordningen och innebär att en cabotagetransport inte får innefatta annat än

- ett lastningsställe och ett lossningsställe
- flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln eller
- ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om kombinerade transporter. Bestämmelserna genomför delar av det s.k. kombidirektivet (92/106/EEG) som syftar till att främja en överflyttning från vägtransporter till transporter på järnväg och med sjöfart. Med en kombinerad transport avses en godstransport på väg inom EES där den inledande eller avslutande transportsträckan går på järnväg, på inre vattenvägar eller till havs. En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage. Bestämmelserna om kombinerade transporter blir tillämpliga när ett utlandsetablerat transportföretag som har gemenskaps-tillstånd, och i förekommande fall ett förartillstånd, utför den inledande eller avslutande vägtransporten i Sverige. I december 2021 gjordes en ändring i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär att det s.k. cabotageundantaget för kombitransporter togs bort. Sedan februari 2022 gäller de begränsningar som finns för cabotagetransporter även för kombitransporter.

## **Bakgrund**

### *Kort om lastbilstransporter i Sverige 2023*

Av statistik som Trafikanalys har tagit fram för 2023 framgår att för de svensk-registrerade lastbilarna stod inrikes trafik för 99 procent av transportererna och

godsvikten samt 95 procent av kilometrarna och transportarbetet. Under 2023 minskade antalet körda kilometer med 8 procent och antalet tonkilometer med 11 procent. Även om det var en nedgång i antalet körda kilometer och transportarbetet under 2023 var det fortfarande högre transportflöden än tio år tidigare. Godsvikten för den utrikes trafiken till Sverige har under de senaste tio åren minskat med 42 procent och uppgick 2023 till 1,4 miljoner ton. När det gäller godsvikten från Sverige till utlandet uppgick den till 2,3 miljoner ton 2023.

Enligt Trafikanalys statistik för 2023 genomförde de utlandsregistrerade tunga lastbilarna totalt 2,7 miljoner transporter på svenska vägar och fraktade totalt 35 miljoner ton gods. Av alla de utländska lastbilstransporterna som genomfördes i Sverige under 2023 kördes 69 procent med tung utländsk lastbil mellan Sverige och utlandet medan 23 procent körde s.k. cabotagetransport. Resterande 8 procent var transittransporter, dvs. när en utländsk lastbil kör genom Sverige utan att lasta på eller av något i Sverige. De polska lastbilarna var vanligast av de utländska lastbilar som kördes på de svenska vägarna under 2023. Dessa stod för 38 procent av den distans som utländska lastbilar kördes på svenska vägar. Därefter var de vanligaste utlandsregistrerade lastbilarna på de svenska vägarna från Litauen, Norge, Nederländerna, Danmark och Finland.

### *Trafikutskottets uppföljning*

Våren 2011 beslutade trafikutskottet att inleda en uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, och en rapport publicerades med anledning av detta våren 2012 (2011/12:RFR8). Bakgrunden till uppföljningen var bl.a. att tidigare undersökningar hade visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. När trafikutskottet behandlade uppföljningen i betänkande 2011/12:TU8 Yrkestrafik och taxi pekade utskottet i sitt ställningstagande bl.a. på behovet av mer effektiva verktyg för att komma till rätta med överträdelser så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas. Utskottet framhöll även behovet av kraftfulla åtgärder för förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheter och åkeribranschen. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen efter trafikutskottets uppföljning hade fattat beslut om att ge Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen i uppdrag att ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och att utföra tillståndsmätningar. I uppdraget ingick även att lämna förslag till eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Uppdraget slutredovisades i mars 2013 och det har därefter genomförts återkommande tillståndsmätningar av de yrkesmässiga godstransporterna på väg.

### *Genomförandet av mobilitetspaketet*

Mobilitetspaketet är en reform inom transportsektorn som omfattar nya och ändrade EU-gemensamma regler för den yrkesmässiga trafiken. Rättsakterna som ingår i mobilitetspaketet antogs inom EU i juli 2020. Förslaget bakom mobilitetspaketet presenterades av Europeiska kommissionen under 2017 och 2018. Den första delen av mobilitetspaketet hade den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman och innehöll bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafik-tillståndsförordning (1071/2009) och godsförordning (1072/2009). Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Inom ramen för mobilitetspaketet antogs i juli 2020 ett antal rättsakter inom vägtransportområdet, med syftet att bl.a. ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och väg-arbets-tid. Genomförandet av mobilitetspaketet innebar en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik.

Med anledning av mobilitetspaketet infördes det under 2022 flera skärpningar av kraven i trafik-tillståndsförordningen. I Sverige krävs yrkes-trafik-tillstånd för att köra yrkesmässiga godstransporter med lätta lastbilar eller personbilar (under 3,5 ton). Till detta gäller sedan maj 2022 även krav på gemenskapstillstånd för att köra internationella godstransporter med lätta fordon (2,5–3,5 ton). I enlighet med trafik-tillståndsförordningen har det även införts skärpta krav på etablering för att säkerställa att transportverksamhet faktiskt utförs i det land där företaget är etablerat. Dessa skärpningar innebär att företag som bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige ska registrera sina fordon i Sverige. Vidare måste fordonen återvända till det land där företaget är etablerat minst var åttonde vecka. Därutöver måste företaget varje år anmäla antalet anställda.

För att motverka att utländska transportföretag missbrukar reglerna om kombinerade transporter kommer de begränsningar som gäller för cabotage-transporter att gälla samtliga yrkesmässiga inrikestransporter som utförs av utländska transportföretag inom Sverige. Tidigare har kombinerade transporter under vissa förutsättningar varit undantagna från reglerna om cabotage.

### *Uppföljning av mobilitetspaketets genomförande*

Den dåvarande regeringen gav den 17 mars 2022 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. I uppdraget ingick att beskriva och analysera hur marknaden för vägtransporter och situationen för berörda förare har utvecklats efter genomförandet, vid behov föreslå ändringar eller kompletteringar av det svenska genomförandet och i förekommande fall lämna författningsförslag. Vid genomförandet av uppdraget ingick även att hämta in synpunkter från Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Tillväxtverket, Tullverket, Åklagarmyndigheten och

arbetsmarknadens parter. Dessutom skulle berörda branschorganisationer involveras i arbetet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport i mars 2024 och gjorde där bedömningen att det då inte fanns något behov av nya eller ändrade nationella bestämmelser och därmed heller inte några författningsförslag (TSG 2022-2879).

### *Utredningen om kontroller på väg och förslag om ändrad organisation för kontrollverksamheten*

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollverksamheten för 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 var att det framkommit att det finns behov av 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. I direktiven angavs att utredaren skulle 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 redovisade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

När det gäller frågan om en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet föreslog utredaren att den nuvarande strukturen behålls. Utredaren föreslog samtidigt att strukturen utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas av regeringen. Enligt utredaren skulle en sådan styrning säkerställa att resurserna inom området inte tas i anspråk för andra uppgifter i de båda myndigheterna. Utredaren föreslog vidare en utökning av resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet. Enligt utredarens bedömning skulle det röra sig om ett hundratal tjänster inom Polismyndigheten och ca 35 tjänster inom Transportstyrelsen. Utredaren ansåg även att påverkan på övriga myndigheter i kontrollkedjan borde beaktas vid resurstilldelningen.

Utredaren pekade på att samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten, och därmed ska även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken beslutas av regeringen. Utredaren menade att detta kan genomföras antingen genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regeringsuppdrag.

Vidare föreslog utredaren att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet som ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning

och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas när det gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. informationsinsatser om regelverket. Utredaren bedömde att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt. Utredaren menade även att möjligheten att ytterligare underlätta kompetensförsörjningen genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör prövas och utvärderas inom myndigheten.

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa.

Utredningen var ute på remiss fram till den 26 september 2021 och bereds fortfarande inom Regeringskansliet.

### *Myndigheternas arbete med tillsyn och fördelningen av ansvar för företags- och vägkontroller*

I det s.k. 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 företagens 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 (EU) nr 165/2014. Direktivet innebär att Sverige 2023 skulle kontrollera kör- och vilotider för ca 488 000 arbetsdagar, varav hälften vid vägkontroller och hälften vid företagskontroller. Utöver antalet kontrollerade arbetsdagar följer Polismyndigheten även upp antalet förare som kontrolleras när det gäller kör- och vilotider.

När det gäller kontroller av överträdelser av kör- och vilotidsregler i Sverige innebär den nuvarande ansvarsfördelningen att det är polisen som genomför vägkontrollerna och Transportstyrelsen som genomför företagskontrollerna.

Polismyndighetens kontroller av yrkestrafik på väg genomförs främst av bilinspektörer och poliser som har särskild kompetens för uppgiften. Även tulltjänstemän utför vissa kontroller på väg, och Tullverket har samma möjlighet som Polismyndigheten att hindra fortsatt färd genom klampning. Den tillsyn som Transportstyrelsen genomför i form av företagskontroller är avgiftsfinansierad och urvalet görs i huvudsak utifrån ett riskvärderingssystem. Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet för yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

### *Samverkan mellan Transportstyrelsen och andra myndigheter*

Då flera myndigheter har ett tillsynsuppdrag inom yrkestrafikområdet är samverkan med andra myndigheter en viktig del av Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsens samverkan med andra myndigheter har utvecklats, både i enskilda ärenden och inom särskilda verksamhetsområden. Här följer några exempel på detta:

- Tillsynsstrategierna för vägarbets tid, utstationering och cabotage, som skulle tas fram enligt de nya bestämmelserna i mobilitetspaketet, finns på plats. Arbetet med att ta fram dem har skett i samverkan med Polismyndigheten, Tullverket och Arbetsmiljöverket.
- Samverkan inom ramen för samordnad tillsyn (Samtill) där Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är sammankallande. Det är ett femtontal myndigheter som samverkar, och inför varje kontroll avgörs vilka myndigheter som ska delta. Transportstyrelsen medverkar och bidrar med kompetens framför allt kopplat till tillstånd och tillträdesregler och samverkar med bl.a. Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket.
- Arbetsmiljöverket är sammankallande myndighet för myndighetssamverkan för utstationering av förare, och Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket deltar i denna samverkan.
- Internationellt deltar Transportstyrelsen i flera olika samverkansforum, däribland i kontroller, tillsammans med Polismyndigheten och Arbetsmiljöverket. Detta samordnas av myndigheten European Labour Authority (ELA).

Polismyndigheten är en viktig samverkansmyndighet för Transportstyrelsen eftersom polisens rapportering av överträdelser kopplat till yrkestrafik i stor grad påverkar hur Transportstyrelsen väljer ut transportföretag för tillsyn. Polismyndigheten behöver i sin tur tillgång till uppgifter och system som Transportstyrelsen förvaltar för att effektivisera sina kontroller. Den samverkan som finns sedan tidigare har förstärkts genom att

- Transportstyrelsen och Polismyndigheten arbetar efter den strategiska överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken som de har tagit fram gemensamt och använder den som underlag vid planering av tillsyn och kontroller.
- myndigheterna planerar gemensamt för genomförandet av den årliga tillståndsmätningen av regelefterlevnaden som sker rullande för gods, buss och taxi.
- Transportstyrelsen på begäran medverkar vid polisens trafikråd och interna utbildningar för att informera om nya eller ändrade regler.
- myndigheterna har en kontinuerlig samverkan kring de sanktionsärenden där polisens beslut ska överprövas av Transportstyrelsen inför påförande av en slutlig sanktionsavgift.

### *Transportstyrelsens tillsyn av yrkestrafiken*

Av Transportstyrelsens årsredovisning för 2023 framgår att myndigheten med hjälp av ökade medel har kunnat genomföra en personalförstärkning för att stärka myndighetens tillsyn av yrkestrafiken. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har de utökade medlen inneburit att ytterligare närmare 30 medarbetare har kunnat anställas. I samband med att rekryteringen inleddes 2022 påbörjades även ett arbete med att säkerställa största möjliga utväxling av tillsynen. Det handlade dels om en något förändrad organisation inom enheten Yrkestrafik, dels om fortsatt arbete med att effektivisera verksamheten och säkerställa att tillsyn utövas där den gör mest nytta för samhället. Enligt Transportstyrelsen prioriteras tillståndsprövningen, och antalet ansökningar påverkar mängden tillsynsinsatser. Transportstyrelsen pekar samtidigt på att antalet utfärdade taxiförarlegitimationer och även avslag på inkomna ansökningar har ökat markant de senaste åren, men att det ökade inflödet har hanterats utan att kön av ärenden har ökat samtidigt som kötiderna för nationella yrkestrafiktillstånd kunnat kortas ned. Därmed har mer resurser kunnat läggas på tillsynen, och antalet återkallade yrkestrafiktillstånd för gods och buss har ökat i samband med att kontrollerna breddats och nya riskfaktorer identifierats.

Även antalet arbetsdagar som kontrollerats för kör- och vilotider har ökat och var under 2024 ca 100 000 fler än under 2022. Enligt Transportstyrelsen har myndigheten också förbättrat sin förmåga att identifiera både oseriösa och seriösa företag, och de ökade resurserna har också möjliggjort kortare ledtider för hanteringen av överträdelser som upptäcks vid vägkontroller.

### *Företagskontroller utifrån riskvärderingssystem*

När det gäller urval av företag för kontroll av kör- och vilotider och väg- arbetstid är det reglerat att vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). Regler om detta finns i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Transportstyrelsen har utvecklat sin metod för företagskontroller av kör- och vilotider i syfte att effektivisera tillsynen. Metoden syftar till att kunna göra djupare och mer ingående kontroller av de företag där myndigheten ser en hög risk för medvetet fusk eller åsidosättande av reglerna. Med metoden kan Transportstyrelsen screena ett företag som kontrolleras, och om det ser bra ut på en övergripande nivå kan kontrollen avslutas i stället för att man gör en fullständig kontroll. Metoden möjliggör också särskilda tillsynsinsatser på utvalda områden, t.ex. timmertransporter, och att fler unika företag kan kontrolleras.

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

Transportstyrelsen har med anledning av reglerna byggt upp riskvärderingssystem som stöd för urval av vilka företag som ska kontrolleras, såväl för företagskontroller av kör- och vilotider och vägarbets tid som för tillsyn av yrkestrafiktillstånd. Informationen till systemen kommer från flera håll. Det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte är benämnt European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), 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 har Sverige som medlemsstat i EU en skyldighet att skicka information om överträdelser som begåtts i Sverige av företag som är utlandsetablerade i det land där gemenskapstillståndet utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas. För överträdelser som begåtts i Sverige får Transportstyrelsen underrättelser via Polismyndighetens belastningsregister. Vidare kommer information till riskvärderingssystemet bl.a. från de företagskontroller som Transportstyrelsen utför. I urvalet för tillsyn av tillstånd finns även flera andra parametrar att ta hänsyn till, som bl.a. skulder och beslut om sanktionsavgifter när företag vid en företagskontroll inte har lämnat in ett komplett underlag.

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

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.

Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. De bilinspektörer som arbetar inom Polismyndigheten med att kontrollera tunga godstransporter på väg har befogenhet att besluta om vissa avgifter, såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd, utföra kontroller av förarens kör- och vilotider m.m. Till skillnad från



en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter. Bilinspektörerna saknar också i övrigt polisiära befogenheter.

I Polismyndighetens regleringsbrev för 2017 angavs att myndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Polismyndighetens åtgärder skulle enligt uppdraget i regleringsbrevet redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020. Med anledning av detta tillfördes Polismyndigheten även extra anslagsresurser om 100 miljoner kronor per år under 2017–2020 för att motverka osund konkurrens och illegal cabotageverksamhet. Detta resulterade bl.a. i att ca 400 poliser och bilinspektörer vidareutbildades under perioden för att förbättra kontrollerna av tunga fordon på väg.

Enligt uppgifter från Polismyndigheten uppgick antalet flygande inspektioner av nyttofordon under 2023 till 14 454, vilket ligger över nivån för åtagandet som beräknas utifrån antalet registrerade fordon i Sverige. Polisen ska även lägga visst fokus på kontroll av lätta lastbilar, vilket innefattar både teknisk kontroll som vägning och kontroll av föreskrivna tillstånd. Enligt Polismyndigheten utfördes knappt 10 procent av samtliga flygande inspektioner under 2023 på lastbilar under 3 500 kg. Enligt polisen genomförs vägningar av lätta lastbilar vid de flygande inspektionerna eftersom det inte är ovanligt att de körs med överlast.

Sedan 2021 har Polismyndigheten tillsammans med Transportstyrelsen fortsatt arbetet med att se över antalet kontrollerade arbetsdagar i fråga om kör- och vilotider. När det gäller polisens kör- och vilotidskontroller uppgick dessa under 2023 till 20 000 medan antalet arbetsdagar som kontrollerades uppgick till 543 520, vilket var högre än det åtagande som EU-reglerna innebär. Enligt polisen är kör- och vilotidskontrollerna särskilt inriktade mot daglig körtid, raster och dygnsvila i nära anslutning till kontrollen och särskilt fokus läggs på att identifiera grova överträdelser och medvetet fusk. Under 2023 redovisade Polismyndigheten totalt 1 325 ärenden till Transportstyrelsen som avsåg sanktionsavgifter och överlastavgifter. Av dessa ärenden handlade 192 om sanktionsavgifter med anledning av överträdelser mot cabotageregulverket.

Den 31 december 2024 trädde nya regler i kraft som innebär en förlängning av kontrollperioden för kör- och vilotider så att en polis eller bilinspektör kan kontrollera 56 dagar i stället för 28 dagar vid genomförandet av en vägkontroll.

Polismyndigheten införde under 2023 digital ordningsbot för samtliga förseelser i ordningsbotssystemet, vilket även inkluderar yrkestrafikrelaterade brott.

### *Informationsutbyte mellan länder*

Enligt artikel 16 i trafiktillståndsförordningen ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt 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 med ERRU fastställs i kommissionens beslut 2009/992/EU och i genomförandeförordning (EU) 2016/480. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelser och information om gemenskapstillstånd. 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 och med att det första mobilitetspaketet beslutades i juli 2020 uppdaterades reglerna för informationsutbyte och administrativt samarbete för att förbättra kontrollen mellan medlemsstaterna. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 anges att en verkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är en förutsättning för rättvis konkurrens på den inre marknaden. Kontrollverktygen måste bli mer digitaliserade för att man ska kunna frigöra kontrollkapacitet, minska onödiga administrativa bördor för företag som utför internationella transporter, särskilt små och medelstora företag, säkerställa bättre inriktning på transportföretag med hög riskvärdering och upptäcka bedrägliga metoder. ERRU-systemet har utökats för att såväl andra medlemsstater som behöriga kontrollmyndigheter på väg ska få tillgång till uppgifter om bl.a. riskvärde, registreringsnummer och antalet anställda.

### *Färdskrivare och möjlighet till övervakning av lastbilars position*

För att harmonisera konkurrensvillkoren mellan transportföretag på vägtransportområdet och för att förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsförhållanden finns regler om kör- och vilotider. För att det ska gå att kontrollera att reglerna följs finns krav på att färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som omfattas av regelverket. Bestämmelser om skyldigheter och krav i fråga om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (EU:s färdskrivarförordning). EU-regelverket om kör- och vilotider och om färdskrivare gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Det finns analoga, digitala och smarta färdskrivare.

I den första delen av mobilitetspaketet föreslogs en ändring av EU:s färdskrivarförordning när det gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare som innebär att ett fordon's position ska registreras automatiskt i smarta färdskrivare varje gång fordonet passerar en gräns och manuellt om fordonet inte är utrustat med en smart färdskrivare. Därmed tillkommer en skyldighet för förare att registrera sin position i färdskrivaren vid den första

lämpliga platsen att stanna på efter att ha passerat en gräns. Syftet med detta är att göra det möjligt att mer exakt fastställa var fordon som används för gränsöverskridande transporter befinner sig och göra det lättare att kontrollera och övervaka efterlevnaden av sociallagstiftningen.

Fordon som registrerats inom EU eller EES från den 15 juni 2019 ska ha en s.k. smart färdskrivare. En sådan fungerar som den digitala färdskrivaren men har fler funktioner, bl.a. anslutning till ett satellitnavigeringssystem för automatisk positionsbestämning. En smart färdskrivare registrerar fler uppgifter, bl.a. positionering vid landsinmatningar och var tredje sammanlagd körtimme i fordonet. Både förare och transportföretag har en skyldighet att se till att den smarta färdskrivaren fungerar och hanteras rätt.

När mobilitetspaketet beslutades sommaren 2020 bestämdes det att en ny version av den smarta färdskrivaren skulle tas fram, kallad smart färdskrivare version 2. Den nya versionen har ytterligare funktioner jämfört med den tidigare smarta färdskrivaren; bl.a. sparas positionering automatiskt varje gång fordonet passerar en gräns till en medlemsstat, och lastning och lossning kan registreras i färdskrivaren. Den nya versionen är eller kommer att bli ett krav vid internationella transporter, och de tidigare versionerna fasas ut stegvis enligt följande:

- Från och med den 21 augusti 2023 ska alla nyregistrerade tunga fordon vara utrustade med version 2 av den smarta färdskrivaren.
- Från och med den 31 december 2024 ska tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med en smart färdskrivare version 1 eller version 2.
- Från och med den 21 augusti 2025 ska alla tunga fordon i internationell trafik vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.
- Från och med den 1 juli 2026 ska även lätta fordon (2,5-3,5 ton) som används för internationella godstransporter vara utrustade med en smart färdskrivare version 2.

När det gäller framtagandet av smart färdskrivare version 2 har det dock förekommit flera problem, bl.a. har autentiseringsfunktionen Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) inte utvecklats i tid. Detta har inneburit att det varit brist på smarta färdskrivare version 2 på marknaden, vilket bl.a. har lett till att fordon som enligt EU:s färdskrivarförordning ska vara utrustade med sådana färdskrivare inte har kunnat levereras. Frågan om hur bristen på smarta färdskrivare version 2 ska hanteras har även diskuterats på EU-nivå, och för att försöka nå en harmoniserad lösning kommunicerade Europeiska kommissionen i oktober 2023 en rekommendation om hur medlemsstaterna bör agera i frågan. Rekommendationen innebär bl.a. att fordon som registrerats under perioden den 21 augusti 2023–31 december 2023 och som utrustats med en smart färdskrivare version 1 ska kunna eftermonteras med en smart färdskrivare version 2 senast den 18 augusti 2025. Kommissionens rekommendation är inte rättsligt bindande, vilket innebär att länder inom EES kan ha hanterat den uppkomna situationen på olika sätt. Den

som bedriver internationell trafik bör därför informera sig om vad som gäller i de länder där transporter utförs.

Regeringen har mot denna bakgrund beslutat om en ändring av kör- och vilotidsförordningen som gäller fr.o.m. den 1 januari 2024 och innebär att de svenska ansvarsreglerna anpassas till den rekommendation som Europeiska kommissionen lämnat. Därmed ska inte böter dömas ut och sanktionsavgift ska inte påföras för sådana överträdelse som begås under perioden den 21 augusti 2023–18 augusti 2025, om fordonet registrerats för första gången senast den 31 december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare version 1.

### *Trafiksäkerhetskameror för trafikövervakning*

Antalet trafiksäkerhetskameror på de statliga vägarna uppgick i januari 2024 till ca 2 400. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetskamerorna, som innehåller både kamera och radar, är direktkopplade till polisen och fungerar dygnet runt under hela året. Enligt Trafikverket räddar trafiksäkerhetskamerorna varje år ungefär 20 liv och fler än 70 personer från att bli allvarligt skadade i trafiken.

### *Automatisk avläsning av registreringsskyltar*

Lagen (2023:474) om polisiära befogenheter i gränsnära områden gäller sedan den 1 augusti 2023 och ger polisen utökade möjligheter att använda automatisk avläsning av registreringsskyltar i områden som ligger nära Sveriges gränser. Kamerorna som används kallas ANPR (Automatic Number Plate Recognition). En första version har hittills tagits i bruk vid Öresundsbron. Tekniken med ANPR-kameror har inte någon påverkan på framkomligheten i trafiken, och i de områden där de används lämnas information på skyltar om kamerabevakningen. I stället för att filma läser kamerorna automatiskt av passerande fordons registreringsskyltar och tar foton av fordonen. Bilden av fordonet behandlas enligt polisens riktlinjer för allmän kamerabevakning och den insamlade fordonsinformationen får behandlas i sex månader efter insamlingstillfället. Därefter raderas den. Att registrera en bevakning på ett registreringsnummer och att utföra en sökning kräver att det finns ett polisiärt ärende som anges vid registrering och sökning. I systemet som lagrar informationen kan polisen både lägga in en bevakning på ett fordon som är intressant i ett polisiärt ärende och söka på ett sådant fordon i efterhand. Fordonsuppgifterna samlas in i brottsbekämpande syfte och systemet ska hjälpa polisen att upptäcka, förebygga och förhindra brottslig verksamhet, utreda och lagföra brott, upprätthålla ordning och säkerhet samt fullgöra förpliktelser som följer av internationella åtaganden.

ANPR-projektet är EU-finansierat genom Fonden för inre säkerhet (Internal Security Fund, ISF). Fonden ger ekonomiskt stöd till aktiviteter som ska bidra till en hög säkerhetsnivå inom EU.

### *Avståndsbaserade avgifter för tunga godstransporter*

I skrivelse 2023/24:59 som lämnades till riksdagen den 21 december 2023 bedömer regeringen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer att behöva ses över. Det finns enligt regeringen anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som, till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, bör utformas konkurrensneutralt så att utländska fordon betalar lika mycket som svenska baserat på faktisk körd sträcka. Enligt regeringen kan ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på sikt bidra till en bättre kontroll och därmed bättre efterlevnad av reglerna om beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder. Genom att intensifiera kontrollen av cabotage-transporter som utgörs av tung trafik på svenska vägar bör man enligt regeringen kunna komma åt miljömässigt sämre fordon som inte lever upp till kraven och som därför inte bör trafikera svenska vägar.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Riksdagen beslutade i november 2024 om att ersätta lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med en ny lag om klampning (prop. 2024/25:14, bet. 2024/25:TU4, rskr. 2024/25:31). I den nya klampningslagen (2024:1089) finns bestämmelser om förbud mot ett fordons fortsatta färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med trafikfarliga förare eller bristfälliga fordon. För att säkerställa att ett förbud följs får poliser, bilinspektörer och tulltjänstemän omhänderta vissa föremål som behövs för färden eller klampa ett fordon. Den nya lagen innehåller ingen författningsreglerad tidsgräns för hur länge ett förbud och åtgärder får gälla och de ska därmed bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl att upprätthålla förbudet. Besluten kan bli föremål för omprövning och överklagande. Lagändringarna infördes den 1 januari 2025.

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden som rör reglering och kontroll av åkerinäringen, senast våren 2024 (bet. 2023/24:TU9). Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. att frågor som är relaterade till förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå. Utskottet hänvisade även till de översyner och skärpningar av regelverk som genomförts och de övriga åtgärder som vidtagits och pågår.

Riksdagen riktade våren 2022 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20, rskr. 2021/22:451). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta på ett mycket mer effektivt och träffsäkert sätt för att bättre kunna motverka brottsligheten inom transportsektorn. Regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2025 att man ansåg att tillkännagivandet var

slutbehandlat (prop. 2024/25:1 utg.omr 22). Regeringen hänvisade bl.a. till att rundabordssamtal hållits med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket den 15 maj 2023 för att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning av tillkännagivandet och att regeringen redovisat det som slutbehandlat (bet. 2024/25:TU1). Riksdagen biföll utskottets förslag (rskr. 2024/25:100).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla att en viktig 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 påminner om att den reglering som ligger till grund för att det ska råda konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter fastställs på EU-nivå. Utskottet anser att det är positivt att frågor om förbättrad tillsyn och kontroll av de tunga godstransporterna på väg lyfts fram på EU-nivå och välkomnar de skärpningar som har beslutats och genomförts inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet, liksom att det vidtas ett antal åtgärder inom berörda svenska myndigheter för att utveckla tillsynen och kontrollerna i enlighet med gällande EU-regler. När det gäller frågan om hur stor andel av kör- och vilotidskontrollerna som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller konstaterar utskottet att detta regleras på EU-nivå genom det s.k. kontrolldirektivet och att Transportstyrelsen och Polismyndigheten ansvarar för olika delar av kontrollerna.

Utskottet vill samtidigt peka på behovet av att insatserna för tillsyn och kontroller fortsätter att utvecklas och påminner om den översyn som presenterades våren 2021 i betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) av hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs. Utskottet noterar med anledning av motionsförslagen om att inrätta en yrkestrafikinspektion att utredaren lämnade flera förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utskottet välkomnar att regeringen med anledning av översynen har genomfört ändringar i regelverken för bl.a. sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet, och ser positivt på att flera av utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet. Utskottet noterar i sammanhanget att en av de frågor som behandlades i utredningen rör organisationsfrågan och behovet av tydligare styrning och resurser för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet.

När det gäller kontroller på väg och de flygande inspektioner som poliser och bilinspektörer utför ser utskottet mycket positivt på att dessa blir både fler och mer omfattande och att dessa synes bli utförda på en nivå som väl uppfyller EU-reglerna. Utskottet vill i detta sammanhang även framhålla betydelsen av en långsiktig och god kompetensförsörjning inom polisen för att

bedriva kontroller av yrkestrafiken på väg. Detsamma gäller även för övriga ansvariga och berörda myndigheter. Dessa behöver en väl fungerande organisation så att de tillsyns- och kontrollinsatser som behövs ska kunna bedrivas effektivt för att få bukt med den olagliga yrkestrafiken. Utskottet ser positivt på de tillskott som bl.a. Transportstyrelsen fått och kommer att fortsätta följa denna fråga. Vidare ser utskottet med tillförsikt fram emot att ytterligare och effektiva åtgärder vidtas för att få bort den olagliga yrkestrafiken från landets vägar.

Utskottet ser positivt på samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten och att de arbetar utifrån en gemensam strategisk överenskommelse för kontroll och tillsyn. Överenskommelsen innebär bl.a. att myndigheterna arbetar gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden, exempelvis inom områdena it-samverkan, digitalt informationsutbyte, utbildning och information, fort-löpande samverkan för att effektivisera rapporteringen vid sanktionsärenden, tillståndsmätningar och samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Denna samverkan mellan myndigheterna medverkar även till att det riskvärderingssystem som utvecklats för att välja ut de företag som ska kontrolleras mer noggrant ska kunna fortsätta hålla hög kvalitet. När det gäller samordning av myndigheternas arbete välkomnar utskottet att det har genomförts samordnade kontroller där även Tullverket och Kustbevakningen medverkat. Utskottet anser samtidigt att samarbetet och samordningen mellan de olika myndigheterna behöver utvecklas ytterligare för att nå bättre och effektivare kontroller och tillsyn på våra vägar.

Utskottet konstaterar även att en viktig del för att kunna bedriva effektiva kontroller av yrkestrafiken på väg utgörs av informationsutbyte mellan länder inom EU. Utskottet vill här peka på European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) som är i drift sedan januari 2013 och som kopplar samman de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag i de olika medlemsstaterna så att de behöriga myndigheterna ömsesidigt kan utbyta information som finns i deras respektive databaser. Utskottet konstaterar att detta elektroniska system gör det möjligt för medlemsstaterna att utbyta information om vägtransportföretag när det gäller bl.a. transportchefers goda anseende, giltigheten av gemenskapstillstånd och överträdelse som begås av transportföretag på främmande territorium. Utskottet ser positivt på de anpassningar av ERRU som genomförs för att inkludera information om riskklassificering av transportföretag och ytterligare information som underlättar upptäckten av s.k. brevlådeföretag.

När det gäller möjligheten till övervakning av lastbilars position ser utskottet positivt på att det inom ramen för genomförandet av mobilitetspaketet bl.a. ingår att införa nya versioner av färdskrivare som underlättar positionsbestämning och att regeringen har fokus på införandet. Utskottet välkomnar även att det pågår projekt inom polisen med inriktning på att kunna använda kameror för automatisk avläsning av registreringsskyltar, s.k. ANPR, i områden som ligger nära Sveriges gränser.

Mot bakgrund av de nyligen genomförda översynerna, de skärpningar av regler som genomförts och övriga åtgärder som vidtagits och pågår finner utskottet ingen anledning att för närvarande ta några ytterligare initiativ till följd av de behandlade motionsförslagen. Utskottet avser dock att även fortsättningsvis noga följa de frågor som rör kontroller och tillsyn av yrkestrafiken. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:480 (C), 2024/25:925 (S), 2024/25:1045 (S) yrkande 3, 2024/25:1464 (SD) yrkande 7, 2024/25:1673 (S), 2024/25:2947 (C) yrkandena 21 och 25 samt 2024/25:3126 (S) yrkandena 44 och 47, båda i denna del.

## Krav och behörigheter för bussförare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda krav på legitimation vid persontransport och en översyn av åldersreglerna för buss. Utskottet framhåller vikten av att alla bussresenärer ska kunna känna att resan genomförs på ett tryggt och säkert sätt och konstaterar att de nuvarande reglerna på området är ändamålsenligt utformade.

### Motionerna

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2024/25:636 att möjligheten att införa krav på legitimation vid persontransport med buss bör utredas. Enligt motionärerna är syftet med att införa ett krav om att en legitimation ska utfärdas och hållas tillgänglig för passagerarna att öka tryggheten för såväl passagerare som chaufför.

Jennie Wernäng (M) anser i motion 2024/25:1836 yrkande 1 att åldersreglerna för buss bör ses över. Motionären pekar på skillnaderna i regler och att ungdomar måste vänta ett år längre på att få köra buss jämfört med reglerna för lastbil. Motionären anser vidare i yrkande 2 att reglerna om 50 km för linjetrafik bör ses över.

### Bakgrund

#### *Ålderskraven för att köra buss*

Drygt 50 procent av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss, och på de svenska vägarna körs ungefär 14 000 bussar i yrkesmässig trafik. Dessa utför upphandlad linjetrafik och skolskjuts, turist- och beställningstrafik samt kommersiell linjetrafik.

För att få arbeta som förare av person- eller godstransporter med tung buss eller lastbil krävs ett yrkeskompetensbevis (YKB). För att få köra bussar finns därutöver krav på körkortsbehörigheter enligt följande.



- För att få köra s.k. mellanstor buss är körkortskravet minst D1 och ålderskravet för körkort 21 år. Om personen genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år. Med mellanstor buss avses att den inte är längre än 8 meter och är konstruerad för högst 16 sittplatser utöver förarplatsen. Vidare finns en begränsning om att totalvikten för en släpvagn som kopplas till bussen får vara högst 750 kg.
- För att få köra s.k. mellanstor buss med släp är körkortskravet minst D1E och ålderskravet för körkort 21 år. Om personen genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år. I detta fall finns det inte någon viktbegränsning för den eller de släpvagnar som kopplas till den mellanstora bussen.
- För att få köra buss oavsett antalet sittplatser och längd är körkortskravet D och ålderskravet för körkort 24 år. Om personen genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år, medan om personen genomgår yrkesförarutbildning hos utbildare med tillstånd eller i kommunal vuxenutbildning är ålderskravet för körkort 21 år.
- För att få köra buss oavsett antal sittplatser och längd och där det får kopplas till en eller flera släpvagnar utan någon övre viktbegränsning är körkortskravet DE och ålderskravet för körkort 24 år. Om personen genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan är dock ålderskravet för körkort 18 år, medan om personen genomgår yrkesförarutbildning hos utbildare med tillstånd eller i kommunal vuxenutbildning är ålderskravet för körkort 21 år. I detta fall finns det inte någon viktbegränsning för den eller de släpvagnar som kopplas till bussen.

Sammantaget innebär ovanstående att det lägsta ålderskravet för körkort för samtliga av de ovanstående fordonskategorierna för bussar är 18 år i sådana fall där personen genomgår yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan. Det finns dock vissa begränsningar som innebär att en person som tar busskörkort från 18 eller 21 år t.ex. bara får köra i linjetrafik där sträckan inte är längre än 50 kilometer.

### *Krav på synlig legitimation vid persontransport*

Att utföra persontransporter med buss är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. För att få utföra persontransporter med buss finns därför sedan 2015 krav på att ha ett yrkeskompetensbevis och detta ska kunna visas upp vid en kontroll. Enligt Transportstyrelsen har ett införande av krav på att utfärda en legitimation som ska hållas tillgänglig för busspassagerarna hittills inte varit föremål för utredning. Enligt myndigheten har det inte funnits anledning till detta eftersom det redan finns krav på yrkeskompetensbevis. Det förekommer också att bussföretag på eget initiativ har valt att som en del i bussföraruniformen ha en namnbricka med chaufförens namn.

Det kan i detta sammanhang noteras att det finns krav på taxiförarlegitimation för taxiförare och att denna ska finnas med och vara väl synlig vid taxiresor. På taxiförarlegitimationen finns en förarkod som är kopplad till taxametern och anges på kvittot vid betalning för resa. Enligt Transportstyrelsen har de krav som fanns tidigare på att ange förarens namn och personnummer på taxiförarlegitimationen tagits bort och i dag finns i stället endast foto och en angiven förarkod på den taxiförarlegitimation som ska finnas med och visas i taxin. Enligt uppgift från Transportstyrelsen genomfördes denna ändring bl.a. för att minska såväl de kvinnliga som de manliga taxichaufförernas utsatthet i arbetet.

### **Skriftlig fråga om legitimation vid persontransport med buss**

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i mars 2024 en skriftlig fråga om huruvida statsrådet avser att ta några initiativ till att en bussförares yrkeskompetensbevis ska vara synligt eller tillgängligt för passagerarna (fr. 2023/24:682). I sitt svar framhöll statsrådet bl.a. vikten av hög trygghet och säkerhet för passagerare vid transport med buss och taxi. Statsrådet pekade på att regelverken för buss- och taxitransporter skiljer sig åt, bl.a. eftersom passageraren vid en taxiresa i många fall kan vara ensam i fordonet tillsammans med föraren medan detta sällan är fallet vid en busstransport. Statsrådet påminde även om Transportstyrelsens och Polismyndighetens senast genomförda s.k. tillståndsmätning av regelefterlevnaden bland dem som utför beställningstrafik med buss och att denna visade att regelefterlevnaden när det gäller innehav av rätt behörighet var hög. Statsrådet påminde om att även tidigare genomförda tillståndsmätningar har visat på en i det närmaste fullständig regelefterlevnad. Därmed uttalade statsrådet att han inte ser något behov av att i dagsläget vidta några initiativ i frågan.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsförslag om krav på tillgänglig legitimation för bussförare, senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning till att det redan finns krav på yrkeskompetensbevis för bussförare som ska kunna visas upp vid kontroll. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är mycket viktigt att alla bussresenärer ska kunna känna att resan genomförs på ett tryggt och säkert sätt. Bestämmelserna om yrkesförarkompetens för förare av person- eller godstransporter har sin grund i yrkesförardirektivet, vilket har genomförts genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och tillhörande för-

ordning. När det gäller förslaget om krav på tillgänglig legitimation för bussförare påminner utskottet om att det redan finns krav på yrkeskompetensbevis för bussförare som ska kunna visas upp vid kontroll. Utskottet anser att det nuvarande kravet på att bussförare ska ha yrkeskompetensbevis är tillräckligt och väl avvägt och att det därmed inte finns anledning att ta något initiativ i frågan. När det gäller ålderskraven för att få köra buss anser utskottet att de nuvarande reglerna är ändamålsenligt utformade. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:636 (S) och 2024/25:1836 (M) yrkandena 1 och 2.

## Beställansvar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter. Utskottet påminner om reglerna för beställansvar och att straffansvaret har skärpts för transportköpare som inte följer regelverket. Utskottet ser även positivt på att det har tagits fram ett system för hållbarhetscertifiering inom åkeribranschen som syftar till att ge stöd till köpare och säljare av transporter.

Jämför reservation 4 (SD).

### Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2024/25:1393 yrkande 10 behovet av kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter. Motionärerna framhåller att statsägda bolag ovillkorligen ska ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster än i dag och följa gällande regelverk.

### Gällande rätt

#### *Beställansvaret inom yrkestrafiken*

För åkeribranschen finns regler om beställansvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (ESS).

Den 1 juli 2018 infördes straffrättsliga skärpningar av reglerna om beställansvar inom yrkestrafikområdet i syfte att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och skapa ordning och reda på vägarna. Skärpningarna 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 och en undersökningsplikt för den som ingått avtal med den som utför transporten (den faktiska transportören). Vidare har kretsen av beställare eller transportköpare som kan hållas ansvariga för om en transport genomförs

utan rätt tillstånd vidgats till att omfatta samtliga som i något led har avtalat om den aktuella transporten, dvs. även underentreprenörer som 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. Straffansvaret gäller om beställningen har gjorts yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning. Enligt dessa regler gäller beställansvaret i följande situationer:

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

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

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

### *Skärpta regler om undersökningsplikt och straffansvar för beställare av transport vid utstationering*

Riksdagen beslutade våren 2022 om vissa skärpningar av beställansvaret vid utstationering (prop. 2021/22:166, bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Skärpningarna innebär att om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in, ska den som yrkesmässigt för egen eller någon annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år i följande situationer:

- Om beställaren vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas.
- Om beställaren beställt en inrikestransport av transportföretaget som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när det ska anses vara fråga om utstationering och uppsåtliga eller av oaktsamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Ansvar ska inte dömas ut om beställaren gjort vad som skäliga kan begäras av honom eller henne för att vid en inrikestransport som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när det är fråga om utstationering kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnats in.

## **Bakgrund**

### *E-tjänster för beställare*

Alla arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar för att deras förare har giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik. Som framgår ovan har även transportköpare ett straffsanktionerat ansvar att kontrollera att transportören har ett giltigt trafikillstånd när transportuppdraget ges.

Transportstyrelsen tillhandahåller en avgiftsfri e-tjänst där en beställare av en transport kan kontrollera om ett företag har ett svenskt trafikillstånd. Vidare finns tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som är en avgiftsfinansierad informationsförmedlare och kontrolltjänst som ägs och drivs av Sveriges Åkeriföretag, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Bussföretag. Genom denna tjänst kan företagen kontrollera att de svarar upp mot de behörighetskrav som ställs i lagstiftningen inom yrkestrafiken. Med hjälp av BKY kan nationella trafikillstånd för gods, taxi och buss kontrolleras, och för gods och buss kan även gemenskapstillstånd kontrolleras för svenska företag. Systemet bygger på dagliga kontroller av trafikillstånd och körkortsbekräftelser. Kontrollerna sker genom en webbtjänst mellan den berättigade nyttjaren (kunden) och vägtrafikregistret via BKY. För att bli berättigad nyttjare av systemet och få möjlighet att genomföra kontrollerna krävs att Transportstyrelsen har beviljat direktåtkomst till vägtrafikregistret.

### *Hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg*

Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Ett syfte med Fair Transport är att ersätta priskonkurrens med kvalitetskonkurrens. Certifieringen genom Fair Transport har tagits fram för att fungera som ett stöd för både köpare och säljare av transporter så att båda parter kan försäkra sig om att arbetet i den gemensamma transportkedjan utförs säkert, klimatsmart och med goda villkor för de anställda. De certifierade företagen följs upp genom en oberoende tredjepartsgranskning så

att alla överenskommelser följs, och syftet med detta är att skapa en tillförlitlig hållbar utveckling över tid. Som en del i arbetet med Fair Transport genomför Sveriges Åkeriföretag utbildningssatsningar som riktas till transportköpare, varuägare, åkeriföretag och lastbilscentraler.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om beställaransvar, senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. gällande regler och de skärpningar som har genomförts. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller kontroller av leverantörer vid upphandling av transporttjänster vill utskottet påminna om yrkestrafiklagens regler om beställaransvar och de skärpningar av straffansvaret som har införts för de transportköpare som inte följer gällande beställaransvarsregler. Utskottet vill även peka på den avgiftsfria webbtjänsten behörighetskontroll yrkestrafik (BKY) som Transportstyrelsen och flera branschorganisationer inom yrkestrafikområdet tillhandahåller för att underlätta för bl.a. transportköpare att upphandla tjänster som svarar upp mot de behörighetskrav som ställs i yrkestrafiklagstiftningen. Utskottet ser vidare positivt på den hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg som transportbranschen har tagit fram och de utbildningssatsningar som Sveriges Åkeriföretag riktar till bl.a. transportköpare för att skapa en tillförlitlig och hållbar utveckling över tid. Mot denna bakgrund och eftersom många statliga bolag har upprättat uppförandekoder för transportinköp finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2024/25:1393 (SD) yrkande 10.

## Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontrollplatser och rastplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna och pågående åtgärder. Utskottet framhåller vikten av trygga och säkra rastplatser och betydelsen av väl utrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna.

Jämför reservation 5 (S).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 86 behovet av att rusta rastplatser för ökad säkerhet och med faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer. Enligt motionärerna är rastplatserna ofta inte anpassade till att det blir allt fler kvinnliga yrkesförare som behöver separata toalett- och duschmöjligheter, och de anser vidare att rastplatserna behöver vara bättre bevakade för att öka säkerheten.

Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) anser i motion 2024/25:1690 att förutsättningarna för fler kontrollplatser för tung trafik i Södermanlands län bör studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna konstaterar att polisen i Södermanland har påpekat en brist på kontrollplatser, vilket försvårar deras arbete och leder till färre kontroller.

### Gällande rätt

#### *Kontrollplatser*

Inom yrkestrafikområdet har Sverige direktivstyrda och preciserade årliga åtaganden gentemot EU. Kraven på kontrollplatserna regleras i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan. Enligt direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen ska både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser ha lämplig utrustning för att genomföra en mer ingående teknisk vägkontroll, en s.k. flygande inspektion. Utrustningen ska möjliggöra kontroller av skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vikt- och miljökontroll.

#### *Säkra rast- och uppställningsplatser*

Trafikverket bygger och driver sina rast- och uppställningsplatser främst med stöd av väglagen (1971:948) som därmed ligger till grund för Trafikverkets

handlingsutrymme i arbetet med att utveckla säkra uppställningsplatser. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. För att få vidta fysiska åtgärder inom vägområdet till allmän väg krävs i enlighet med 43 § väglagen väghållningsmyndighetens tillstånd. Syftet med de rast- och uppställningsplatser som Trafikverket driver med stöd av väglagen är att öka trafiksäkerheten genom att ge trafikanter möjlighet till rast och vila. Rast- och uppställningsplatserna är öppna för alla och tillhandahålls i den utsträckning som Trafikverket bedömer att det behövs till följd av kör- och vilotidsregleringen. I väglagen anges att en uppställningsplats får byggas om den behövs för allmän samfärd, vilket innebär att en tillräckligt stor krets av vägintressenterna har ett varaktigt behov av en ny uppställningsplats för befordran och transport av gods och personer. Nya uppställningsplatser får också byggas om de kan antas få synnerlig betydelse även om de inte behövs för allmän samfärd.

## **Bakgrund**

### *Kontrollplatser*

Trafikverket ansvarar för och underhåller de fasta kontrollplatser som är en grundläggande förutsättning för att Polismyndigheten ska kunna utföra sin kontrollverksamhet. Vid dessa genomförs en stor del av kontrollerna av yrkes-trafiken. I Transportstyrelsens ansvar ingår att föreskriva om och förteckna samtliga kontrollplatser och myndigheten kan i vissa fall lämna dispens till Trafikverket i de fall kontrollplatserna inte uppfyller de krav som ställs.

I utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 framhölls bl.a. att det behövs ett förtydligande av ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser. Enligt utredarens förslag ska planer för investeringar i och underhåll av kontrollplatserna tas fram och ingå i Trafikverkets samlade planering, och det ska framgå att kontrollplatserna ingår i det statliga vägnätet. Enligt utredarens bedömning är väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser en viktig förutsättning för effektiva vägkontroller av yrkes-trafiken.

### *Säkra rast- och uppställningsplatser*

Rast- och uppställningsplatser involverar flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket har ett ansvar för trafiksäkerheten som innebär att myndigheten ska tillhandahålla möjlighet till rast och vila under färd samt dygnsvila. Trafikverket ska arbeta för att ge rast- och uppställningsplatserna en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter, som t.ex. förbättrad belysning och viss avskärmning. Myndighetens arbete för att tillgodose behovet av rast-



och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden lastbilar över 3,5 ton som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. När det gäller transportsäkerhet, dvs. risk för stöld och skador på lasten samt hot mot person, är detta primärt en fråga för branschen.

Kommunerna är en viktig aktör för att tillgodose behovet av uppställningsplatser. Det kommunala planmonopolet medför att kommunerna har rätten att anta planer enligt plan- och bygglagen. Eftersom kommuner har möjlighet att styra hur den mark som finns inom detaljplanelagt område ska användas kan denna möjlighet användas för att skapa uppställningsplatser för yrkestrafiken, exempelvis genom att avsätta mark för ändamålet på lämpliga platser. Kommunerna kan även ta beslut om lokala trafikföreskrifter, t.ex. att införa parkeringsförbud på de platser där man vill undvika tung lastbilstrafik och i stället styra fordonen till en anvisad uppställningsplats.

När det gäller privata aktörer finns det ca 60 kommersiella anläggningar i Sverige som med olika typer av affärsupplägg erbjuder säker parkering för yrkestrafiken. Av dessa har endast ett fåtal omfattande säkerhetsåtgärder, som t.ex. incheckning av användarna, övervakningskameror, patrullerande väktare och instängsling. Uppställningsplatserna som drivs av privata aktörer kan vara förbehållna en viss verksamhet eller öppna för allmänheten, med eller utan betalning för behörig trafik.

## **Pågående arbete**

### *Kontrollplatser*

Regeringen beslutade i augusti 2024 att ge Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag att gemensamt ta fram ett underlag om ansvarsfördelning mellan myndigheterna för åtgärder vid nyetablering, underhåll, förbättringar och avveckling av kontrollplatser som används vid kontroll av vägtrafiken (LI2024/01620). I uppdraget har ingått att redogöra för vilka åtgärder som har respektive inte har en tydlig ansvarsfördelning och att lämna förslag till hur ansvarsfördelningen bör regleras. I uppdraget har även ingått att vid behov inhämta synpunkter från Transportstyrelsen i frågor som ligger inom Transportstyrelsens ansvarsområde, t.ex. om de krav som ställs på utrustningen vid flygande inspektioner.

Uppdraget redovisades i en rapport till Regeringskansliet den 14 februari 2025 (rapport 2025:003). Av rapporten framgår att Polismyndigheten och Trafikverket tidigare har haft olika uppfattningar om hur ansvaret och finansieringen av kontrollplatserna ska hanteras. Enligt myndigheterna leder det förslag som de nu lämnar för den fortsatta ansvarsfördelningen till större samsyn och tydlighet i hur arbetet bör fördelas och finansieras. De anser även att ansvarsfördelningen på kontrollplatserna behöver förtydligas genom beslut av regeringen. Enligt myndigheterna kan även anslaget till Polismyndigheten behöva justeras utifrån detta, inom ramen för de anslag som riksdagen årligen

beslutar om. Rapporten och de förslag som har lämnats bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Säkra rast- och uppställningsplatser*

Europeiska unionen arbetar för att situationen inom godstransporter på väg med lastbil ska förbättras. Inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet arbetar EU för bättre villkor inom en rad områden. Detta berör bl.a. kör- och vilotider för chaufförer och att skapa möjligheter för dem att ta rast och att kunna vila längre stunder på ett sätt som är både tryggt för chauffören och säkert för lasten. Som en del i detta arbete ställer EU krav på medlemsländerna om att inrätta rastplatser och säkra uppställningsplatser med jämna mellanrum längs TEN T vägnätet. Av den överenskommelse som gjordes 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. Kommissionen antog vidare i april 2022 nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU. Initiativet syftar till att förbättra villkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Kommissionen avser vidare att skapa en webbplats som gör det lättare att hitta parkeringarna.

Det har tidigare framkommit att det finns brister på uppställningsplatser i fråga om såväl förekomst, kapacitet och säkerhet, och Trafikverket fick mot denna bakgrund i juli 2018 ett regeringsuppdrag att göra en översyn av hur denna brist på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas (N2018/04052/MRT). I regleringsbrevet till Trafikverket för 2024 fanns ett tillägg till regeringsuppdraget om säkra rast- och uppställningsplatser som innebär att Trafikverket även ska redovisa status i fråga om säkerhetsnivån vid samtliga uppställningsplatser längs de större vägarna och hur planeringen ser ut när det gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser, bl.a. genom kameraövervakning. Trafikverket gjorde under 2023 en inventering av samtliga statliga rastplatser och identifierade samtidigt kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder. Av Trafikverkets redovisning framgår bl.a. att myndigheten har totalt 211 rastplatser utmed stamvägnätet, varav 173 bedöms som lämpliga för lastbilsparering. Under 2024 fortsatte Trafikverket i huvudsak arbetet med flera av de aktiviteter som påbörjades året innan. Detta rör bl.a. följande.

- Pilotprojektet med kapacitetsdetektering på sex rastplatser i båda körriktningarna utmed E4 mellan Traryd och Värnamo har driftsatts, vilket bl.a. innebär att chaufförer i stråket får ta del av realtidsinformation om belägningsgraden på de närliggande rastplatserna.
- Färdigställande av fördjupade utredningar av de utpekade stråken E4 mellan Jönköping och Vagnhärad samt E6 mellan Helsingborg och Strömstad.
- De trimningsåtgärder som identifierats i samband med att samtliga av Trafikverkets rastplatser har inventerats har påbörjats.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag som rör såväl kontrollplatser som säkra rast- och uppställningsplatser, senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. vidtagna och pågående åtgärder. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att rastplatserna längs våra vägar är viktiga eftersom de bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet och att det därmed är angeläget att dessa är trygga och säkra. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket har genomfört en översyn för att bl.a. belysa tillgången på säkra rast- och uppställningsplatser och även tittat närmare på möjliga affärsmodeller för att främja en tillräcklig utbyggnad. Utskottet påminner om att översynen sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för 2018–2029 och att Trafikverket årligen ska redovisa hur utvecklingen fortskrider. Utskottet ser i sammanhanget positivt på att Trafikverket har gjort en inventering av samtliga statliga rastplatser under 2023 och de åtgärder som vidtas. Utskottet kommer med intresse att fortsätta följa hur behovet av trygga och säkra rast- och uppställningsplatser blir tillgodosett under planeringsperioden och ser gärna att arbetet skyndas på eftersom det är mycket angeläget att det finns säkra och trygga rastplatser i hela Sverige. Utskottet välkomnar även att kommissionen i april 2022 antog nya EU-standarder och EU-förfaranden för att stödja utvecklingen av ett nätverk av säkra parkeringsplatser i hela EU med syftet att förbättra vilovillkoren för förare och skydda dem mot våld och lastbrott. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2024/25:1690 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 86.

Utskottet vill vidare betona betydelsen av väl utrustade kontrollplatser utmed de svenska vägarna och att dessa är en förutsättning för den mycket viktiga kontrollverksamhet som poliser och bilinspektörer bedriver för att säkerställa att yrkestrafiken utförs i enlighet med reglerna. Utskottet påminner om att det inom EU finns krav om tekniska kontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik liksom att det ska finnas både mobila kontrollenheter och fasta kontrollplatser som har lämplig utrustning för att genomföra s.k. flygande inspektioner. Utskottet anser att det är av stor vikt att detta genomförs i svensk trafikmiljö i tillräckligt hög grad för att trafiksäkerheten på våra vägar ska kunna säkerställas. Mot bakgrund av det som påtalades i utredningen om effektivare kontroller på väg om att ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket när det gäller kontrollplatser behöver förtydligas välkomnar utskottet den rapport som myndigheterna presenterade i frågan i februari 2025. Utskottet ser vidare positivt på Trafikverkets arbete med att identifiera behov av nya kontrollplatser och behov av utrustning på befintliga kontrollplatser. Med hänvisning till de åtgärder som vidtas inom området finner utskottet inte anledning att ta något initiativ för närvarande och

avstyrker därmed motionerna 2024/25:1690 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 86.

## Dispens för vissa fordonstransporter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om dispenshanteringen för vissa fordonstransporter. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikverket nyligen har presenterat en utredning som rör frågan och att utskottet inte vill föregripa det beredningsarbete som pågår. Utskottet understryker även vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger.

Jämför reservation 6 (C).

### Motionen

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 20 att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna betonar att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle.

### Gällande rätt

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng. Där finns också regler som begränsar användningen av fordon (eller ett fordonståg) utifrån vikt, bredd och längd när de framförs på andra vägar än enskilda. Med andra vägar än enskilda menas dels allmänna vägar enligt väglagen (1971:948) där Trafikverket är vägghållare, dels kommunala gator och vägar där kommunen är vägghållare. Bestämmelserna behövs för att skydda vägnätet från t.ex. förtida nedslitning eller för att förhindra olyckor. Utöver trafikförordningen finns rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivet är i tillämpliga delar infört i trafikförordningen.

### Bakgrund

#### *Nuvarande system för dispenshantering*

Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i trafikförordningen medger är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. En sådan dispens är direkt kopplad till ett specifikt fordon och det är Trafikverkets

regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas. En ansökan kan också göras via webben. För prövning av en ansökan om transportdispens tar Trafikverket ut ansökningsavgifter i enlighet med trafikförordningen. Ett beslut från Trafikverkets regioner om dispens från största tillåtna bredd, längd och vikt gäller normalt i högst 30 dagar och för en färd (en enstaka transport). För dispenser som gäller för mer än en färd kan Trafikverket bevilja längre giltighetstid. Enligt Transportstyrelsens allmänna råd bör giltighetstiden inte överstiga fem år. En grundläggande förutsättning för dispens är att det som ska transporteras är odelbart. I vissa sammanhang kan Trafikverket bevilja generella dispenser.

### *Rapport från Rise om transportdispenser*

Med finansiering från Trafikverket genomförde Research Institutes of Sweden (Rise) under 2020–2021 ett projekt med analys av nutiden och förslag på framtiden för transportdispenser. Resultatet presenterades i rapporten Transportdispenser – Analys av nutid och förslag på framtid (Rise rapport 2021:90) där Rise pekar på flera utmaningar när det gäller hanteringen av transportdispenser. Rise konstaterar bl.a. att dispenshantering är en komplex process som inbegriper flera myndigheter i olika roller i olika steg i processen. Sverige har ett relativt avancerat systemstöd centralt, men det finns brister, främst på kommunal nivå där resurserna är knappa. Den kommunala situationen är inte på något sätt entydig och det finns en stor spännvidd i hur mycket resurser som finns att tillgå för dispenshandläggning. I rapporten föreslås ett antal åtgärder där Rise bl.a. lyfter fram att det behövs en ökad harmonisering på kommunal nivå och att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) kan ta en mer aktiv roll för att åstadkomma detta. Vidare framhåller man att det genomgående behövs mer insamling av data och analys av transportdispenser. En åtgärd som ligger längre fram i tiden men som Rise anser är viktig att arbeta vidare mot är digital övervakning och uppföljning.

## **Pågående arbete**

### *Trafikverkets rapport om hantering av transportdispenser*

Regeringen beslutade den 15 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare. I uppdraget ingick även att utreda vilka förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen utan att samtidigt riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten. Vid genomförandet av uppdraget

skulle Trafikverket även inhämta synpunkter från näringslivet och ett urval kommuner och andra berörda parter.

Trafikverket redovisade uppdraget i en rapport till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i juni 2024 (rapport 2024:093). I rapporten pekar Trafikverket på att det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter. Det medför en rad negativa konsekvenser, som bl.a.

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen varierar hos kommunerna (framförallt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter.

Trafikverket pekar även på att det för närvarande pågår ett lagstiftningsförfarande med förslag till ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bl.a. innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. Trafikverket konstaterar att Sverige i nuläget inte lever upp till detta.

I rapporten lämnar Trafikverket bl.a. en redogörelse för hur Trafikverket skulle kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens bestämmelser om bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunerna. Om Trafikverket tar över en kommuns ärendehandläggning innebär det att Trafikverket tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser även för de transporter som endast färdas inom kommunen. Detta medför även att Trafikverket kommer att fatta beslut i ärenden för transporter på enbart kommunala vägar och gator inom en kommun. I rapporten beskrivs två alternativ för en fortsatt hantering av transportdispenser där det första alternativet innebär att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna helt, medan det andra alternativet innebär ett delvis övertagande. Enligt Trafikverket finns det både för- och nackdelar men också risker med de båda alternativen. I rapporten beskrivs även förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan genomföras för att förbättra för kunderna och beslutsmyndigheterna.

Trafikverkets rapport var ute på remiss till den 2 december 2024 och rapporten och remissvaren bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

## **Skriftlig fråga om dispenstransporter**

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2025 en skriftlig fråga om regeringens ambition för att möta näringslivets krav om en tydlig tidsplan för förenklingar och effektiviseringar för dispenstransporter även på medellång sikt, och om regeringen kommer att ställa tydliga krav på Trafikverket (fr. 2024/25:702). I sitt svar framhöll statsrådet att regelbördan och de administrativa kostnaderna behöver minska för att företag och entreprenörer ska kunna fokusera på sina kärnverksamheter. Statsrådet påminde om regeringens satsning för att underlätta för företagande i Sverige, som bl.a. innefattar förenkling av återrapporteringskrav för företag till ett stort antal myndigheter. Trafikverket är en av de myndigheter som omfattas och syftet är bl.a. att förenklararbetet ska vara en integrerad del av myndigheternas arbete och anpassas utifrån varje myndighetsverksamhet med målet att minska företagets regelbörda och administrativa kostnader. Statsrådet pekade även på att Trafikverket redovisat ett regeringsuppdrag om hanteringen av transportdispenser och att beredning pågår inom Regeringskansliet efter att remitteringen avslutats. Statsrådet påminde om att syftet med uppdraget är att dispenshanteringen ska bli smidigare och mer konsekvent för alla inblandade och att Trafikverket lämnat förslag om att ta över dispenshanteringen och digitalisera verksamheten. Statsrådet konstaterade att detta är ett omfattande projekt och pekade på att rapporten innehåller förslag på möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som Trafikverket i många fall kan genomföra själva.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Av skrivelse 2023/24:75 framgår att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat.

Motionsförslag om förenklad dispenshantering för att transportera vissa fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till det uppdrag som regeringen gett till Trafikverket med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande och att utskottet inte ville föregripa det pågående arbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla betydelsen av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Utskottet välkomnar att regeringen med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande om dispenshanteringen för

tunga transporter har låtit Trafikverket utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas. Utskottet ser positivt på att Trafikverket i sin redovisning av uppdraget i juni 2024 lämnade förslag om möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen och att Trafikverket har uttalat att myndigheten i många fall kan genomföra dessa på egen hand, bl.a. genom digitalisering. Utskottet noterar att Trafikverket har redovisat uppdraget till regeringen och att beredning pågår inom Regeringskansliet efter avslutad remittering av utredningen. Då utskottet inte vill föregripa det beredningsarbete som pågår finner utskottet inte skäl att ta något ytterligare initiativ och avstryker därmed motion 2024/25:2947 (C) yrkande 20.

## Längre och tyngre lastbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre lastbilar. Utskottet konstaterar bl.a. att frågan är väl uppmärksammat och förutsätter att arbetet med att omklassificera vägsträckor fortskrider med stor prioritet och skyndsamhet. Utskottet framhåller att tyngre och längre lastbilar innebär stora möjligheter att effektivisera transportsystemet och att de fyller en viktig funktion för att klara både miljön och konkurrenskraften.

Jämför reservation 7 (S) och 8 (C).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 37 att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet och kan stärka svensk industri. Enligt motionärerna är det bra att längre lastbilar upp till 34,5 meter kommer att tillåtas på utpekade vägar. Motionärerna påtalar även i kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 24 att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri, och därmed behöver arbetet öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 15 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassificeringen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar, industrier m.m. från BK1 till BK4. Motionärerna uppmärksammar även att få kommunala vägar är utpekade som BK4, vilket riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods i de flesta fall transporteras till och från en industri, terminal eller hamn på kommunala vägar. Vidare vill motionärerna i yrkande 18.1 att åtgärder ska vitas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. Enligt



motionärerna förbättras därmed konkurrenskraften för transportberoende näringar samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar.

Johan Hultberg (M) framför i motion 2024/25:1882 yrkande 1 att det behövs harmoniserade regler i Norden kring lastbilstransporter. Enligt motionären är ett sätt att sänka transportkostnaderna och samtidigt minska klimatutsläppen att tillåta och använda längre och tyngre fordon.

## **Gällande rätt**

### *EU-gemensamma regler för tunga fordon*

De gemensamma reglerna för tunga fordon i EU återfinns i rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, även kallat direktivet om mått och vikt. Direktivet har därefter ändrats genom direktiv (EU) 2015/719, beslut (EU) 2019/984 och förordning (EU) 2019/1242. Syftet med direktivet är att bidra till en bättre fungerande inre marknad i Europeiska unionen (EU) och att säkerställa fri rörlighet för varor inom EU genom att vikt- och storleksgränser sätts för tunga lastbilar och bussar som kör i internationell trafik inom EU. Direktivet innebär att transportföretagen måste följa vissa normer vid internationella transporter.

För att göra tunga lastfordon och bussar grönare och säkrare ändrades detta direktiv genom direktiv (EU) 2015/719 så att det i vissa fall och under särskilda villkor är tillåtet att överskrida vikt- och storleksgränserna i direktiv 96/53/EG. När det gäller internationell trafik får inga fordon som är tyngre eller större än tillåtet köra på vägarna i en medlemsstat i EU, om de inte har specialtillstånd. Fordon från en EU-medlemsstat som uppfyller de fastställda gränserna måste tillåtas att köra på vägarna i en annan medlemsstat. Undantag får eventuellt göras för vissa vägsträckor där myndigheterna kan ha beslutat om lägre gränsvärden, t.ex. i mindre byar, vid platser av särskilt intresse eller på mycket gamla broar.

### *Tunga lastbilar – BK4 och bestämmelser om vägars bärighet*

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner regleras bärighetsklass (BK), som är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs. hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. Enskilda vägar är inte klassificerade utan regleras med lokala bestämmelser. På allmänna vägar med bärighetsklass 1 (BK1) gäller att max 64 tons bruttovikt tillåts. På vägar med klassificeringen BK2 gäller max 51,4 tons bruttovikt, och på vägar med klassificeringen BK3 gäller max 37,5 tons bruttovikt. För vägar med klassificeringen BK4 gäller max 74 tons bruttovikt.

I februari 2015 beslutade regeringen om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) för att kunna

tillåta längre och tyngre fordon i trafiken. Ändringarna trädde i kraft den 1 april 2018 och de första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik samma år.

Föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra BK4 meddelas av väghållaren. När det gäller vägar där kommunen är väghållare beslutar därför kommunen om föreskrifter för BK4.

### *Längre lastbilar*

Sverige har liksom Finland sedan länge tillåtit 25,25 meter långa fordon på vägnätet, medan övriga Europa generellt har haft 18,75 meter som maximal fordonslängd. Nya regler i trafikförordningen (1998:1276) för längre fordon trädde i kraft den 31 augusti 2023, där maxlängden för lastbils kombinationer utökades från 25,25 meter till 34,5 meter. För att få framföra dessa typer av längre fordonståg ställs vissa särskilda krav som anges i trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:42). I föreskrifterna från Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) anges vilka vägar som får användas av dessa längre fordonståg.

## **Bakgrund**

### *Tunga lastbilar – BK4 och vägars bärighet*

Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna, som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4 och på dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter.

Trafikverket har tagit fram information och råd för kommuner om kommunala BK4-vägar. Där konstateras att det i många kommuner finns viktiga anslutningsvägar till bl.a. terminaler och större industrier, som utgör första eller sista delen av ett sammanhängande BK4-vägnät. Trafikverket har också inrättat regionala bärighetsråd som ska bidra med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de optimala anslutningsvägar som skulle kunna klassas om till BK4.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerade i mars 2021 rapporten Tyngre transporter på det kommunala vägnätet som ett kunskapsstöd för kommunala väghållare om BK4. I rapporten redogörs för hur många kommunala anslutnings- och genomfartsvägar som berörs av införandet av BK4 på det statliga vägnätet, och utgångspunkten för analysen var att hitta den kortaste sträckan från en statlig BK4-väg till en målpunkt i en hamn eller terminal. Analysen visade att denna sträcka i regel var begränsad i förhållande till det totala kommunala väg- och gatunätet. I flera av de studerade kommunerna hade de aktuella sträckorna redan omklassificerats från BK1 till BK4. Enligt SKR handlar det generellt i första hand om broar som eventuellt behöver förstärkas för att klara den ökade belastningen från tyngre fordon,

vilket överensstämmer med det resultat som även Trafikverket fått i sina studier. Sammanfattningsvis konstateras att skillnaderna mellan BK1 och BK4 är marginella. Det betyder att en gata eller en väg som uppfyller dagens krav på bärighet enligt BK1 kan klassas om till en BK4 utan åtgärd eller genom en lätt driftsåtgärd. Inför varje omklassificering bör dock varje väg eller gata undersökas på objektnivå innan den kan få en högre klassning, anser SKR. Omklassificeringen sker genom att kommunen utfärdar en föreskrift som anger att vägsträckan ska klassas som BK4 i stället för BK1.

### *Längre lastbilar*

Åtgärden att tillåta längre lastbilar uppskattas enligt regeringen ha potential att minska koldioxidutsläppen från de tunga vägtransporterna med 4–6 procent. Längre och tyngre fordon kräver dock vissa anpassningar av infrastrukturen.

Trafikverket utredde på den dåvarande regeringens uppdrag förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet och redovisade i mars 2019 rapporten Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter (rapport 2019:076). Resultatet indikerade att ca 900 mil vägar teoretiskt sett skulle kunna upplåtas för längre lastbilar, där den ungefärliga fördelningen är 200 mil motorväg, 300 mil övrig mötesseparerad väg och 400 mil icke mötesseparerad väg. Trafikverket pekade bl.a. på att det finns stora samhällsnyttor med att tillåta längre fordonståg under förutsättning att infrastrukturen, fordonen och fordonstågen uppfyller vissa antaganden om funktionalitet och egenskaper. Trafikverket konstaterade samtidigt att det inte är praktiskt möjligt att upplåta alla delar, eftersom det är många osammanhängande sträckor. Trafikverket bedömde att ett sammanhängande vägnät som uppgår till ca 450 mil kunde upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid.

Regeringen beslutade därefter i augusti 2022 om en ny bestämmelse i trafikförordningen som gäller fr.o.m. den 31 augusti 2023 och innebär att ett fordonstågs längd får uppgå till högst 34,5 meter. De första vägarna i Sverige öppnades för långa lastbilar upp till 34,5 meter den 1 december 2023. Totalt omfattar det vägnätet dels ca 450 mil större vägar, dels ca 140 mil statliga anslutningsvägar som identifierats i samråd och dialog med de 160 kommuner som på något sätt berörs av det utpekade vägnätet. Utöver detta tillkommer även alla de kommunala vägar som identifierats i dialogerna. Totalt handlar det om ca 590 mil statliga vägar som fr.o.m. den 1 december 2023 tillåter långa lastbilar.

## **Pågående arbete**

### *Tunga lastbilar – BK4 och vägars bärighet*

Trafikverket fick i december 2019 i uppdrag av den dåvarande regeringen att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4. Trafikverket har därefter varje år redovisat en uppdaterad genomförandeplan och detta skedde senast i juni 2024.

I den senaste genomförandeplanen pekar Trafikverket på att det generellt sett endast har gjorts smärre justeringar jämfört med den ursprungliga genomförandeplanen som publicerades 2020. Utgångspunkterna för respektive regions strategiska arbete med genomförande av BK4 kvarstår i stora drag, med undantag för Region Väst där antalet kilometer har ökat påtagligt efter en fördjupad inventering. I föregående års uppdatering av regeringsuppdraget förväntades enligt Trafikverket att uppemot 65 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av 2023; resultatet 2023 blev sedermera ca 62 procent. I det ursprungliga regeringsuppdraget förväntades genomförandeplanen bidra till att uppemot 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av 2025. Trafikverket konstaterar att ambitionen i den nu gällande planen är att ca 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet är upplåtna till 2029, vilket även följer ambitionen i den nationella planen. Enligt Trafikverket förväntas ca 44 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av 2026, och det skulle motsvara att ca 63 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av 2026. Trafikverket konstaterar att detta innebär att Trafikverket nu närmar sig målsättningen i den nationella planen att fullfölja den nuvarande planen och upplåta uppemot 70–80 procent av de vägar som är strategiskt viktiga för näringslivet för BK4 till 2029. Trafikverket pekar vidare på att satsningen på BK4 fortsätter med målet att successivt kunna upplåta uppemot 80–90 procent av det strategiskt utpekade vägnätet för tyngre transporter under planperioden, dvs. fram till 2033.

### *Längre lastbilar*

På regeringens uppdrag överlämnade Trafikverket i februari 2024 resultatet av en fördjupad utredning av frågor som rör transporter med långa lastbilar (TRV 2022/109914). Uppdraget innefattade att analysera transportbehov och identifiera vägsträckor i anslutning till det statliga vägnät som pekats ut för lastbilar upp till 34,5 meter där det är mest prioriterat att möjliggöra transporter med långa lastbilar. Syftet är att skapa förutsättningar för att kapacitetsstarka transporter på väg kan nå sina destinationer och därmed bidra till effektiva och hållbara transportflöden. I uppdraget till Trafikverket ingick även att vid genomförandet samråda med relevanta kommuner eller andra väghållare. I sin avrapportering redovisade Trafikverket sin avsikt att fortsätta arbetet med frågor som rör transporter med fordonståg upp till 34,5 meter och att detta huvudsakligen handlar om att möjliggöra för fler statliga anslutningsvägar men också om att se över hur det utpekade huvudvägnätet kan utökas. Då en utökning av vägnätet sannolikt endast är möjlig genom att antingen sänka de krav som ställts på respektive väg eller genom att investera för att höja vägens standard, bedömer Trafikverket att en sådan utökning behöver föregås av en noggrann utvärdering och analys av det vägnät som öppnats för fordonståg upp till 34,5 meter den 1 december 2023. Vid behov kommer trafikföreskrifter fortsättningsvis att revideras två gånger årligen.

Sedan våren 2024 hanteras önskemål till Trafikverket om anslutningsvägar för fordonståg upp till 34,5 meter med hjälp av en e-tjänst där både näringslivet och kommuner kan skicka in sina behov och önskemål. I de fall önskemålen berör kommunala vägar skickar Trafikverket en remiss till berörda kommuner.

### *Nationell infrastrukturplanering för längre och tyngre lastbilar*

Enligt fastställelsebeslutet för den nationella infrastrukturplanen 2022–2033 ska 10,2 miljarder kronor av de medel som är avsatta för vidmakthållande av vägnätet användas för att öka delar av vägnätets bärighet till BK4. Beslutet innebär att 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet ska upplåtas för BK4 till 2029 och uppemot 90 procent till slutet av planperioden.

I det inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen som Trafikverket avlämnade till regeringen i januari 2024 för planperioden 2026–2037 (rapport 2024:003) understryks att åtgärder för att öka bärigheten till BK4 är kostnadseffektiva och bör ha hög prioritet. Att upprätthålla funktionaliteten bedöms även ge ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) som överlämnades till riksdagen i oktober 2024 föreslog regeringen ekonomiska ramar om 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet för planperioden 2026–2037. I propositionen framhöll regeringen att åtgärder för längre och tyngre lastbilar genom att tillåta bärighetsklass BK4 uppvisar hög lönsamhet och att satsningar på BK4-vägnät bedöms kunna leda till effektivare lastbilstransporter och därmed minskade utsläpp. Riksdagen ställde sig i december 2025 bakom de förslag som regeringen presenterade i infrastrukturpropositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Regeringen kommer som nästa steg i planeringsprocessen att ta fram och besluta om en ny nationell plan för perioden 2026–2037.

### *Regeringens klimathandlingsplan*

Regeringen understryker i den klimathandlingsplan som redovisades i december 2023 (skr. 2023/24:59) att längre och tyngre transporter ökar transporteffektiviteten och minskar växthusgasutsläppen och att den pågående anpassningen av vägnätet därför är viktig för att möjliggöra effektivare lastbilstransporter. Regeringen framhåller att Trafikverket arbetar systematiskt för att öka bärigheten i infrastrukturen så att fler sträckor kan få bärighetsklass 4 (BK4) och därmed kunna trafikeras med fordonskombinationer som väger upp till 74 ton. Enligt regeringen uppskattas ca 70 procent av det strategiska vägnätet vara upplåtet under 2025, vilket motsvarar ca 48 procent av det statliga vägnätet.

### *Ändring av direktivet om fordons mått och vikt*

Den 11 juli 2023 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till ändring av direktiv 96/53/EG om fordons mått och vikt (COM(2023) 445). Ändringarna ska tydliggöra reglerna för gränsöverskridande transporter med

längre och tyngre fordon, främja användningen av utsläppsfria tunga fordon och öka omfattningen på övervakning av överlastar inom EU. Förslaget innehåller också en ny möjlighet till nationella undantag från reglerna vid kriser. Förslaget är nu föremål för beredning inom EU-institutionerna.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motioner om tyngre och längre lastbilar återkommande, senast i betänkande 2023/24:TU13. Sammanfattningsvis såg utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet konstaterade också med tillfredsställelse att frågan var väl uppmärksamrad. Utskottet avstyrkte därmed motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att tyngre och längre lastbilar innebär stora möjligheter att effektivisera transportsystemet. Tyngre och längre lastbilar fyller en viktig funktion för att klara både miljön och konkurrenskraften och utskottet välkomnar därför de satsningar och det arbete som görs för att gradvis öppna allt större delar av vägnätet för denna typ av fordon.

Utskottet påminner om att Trafikverket i december 2019 fick i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4 och att det i uppdraget även ingick att redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Utskottet ser positivt på att det därefter årligen redovisas en uppdaterad genomförandeplan liksom att det av den senaste framgår att Trafikverket till 2029 närmar sig målsättningen för BK4 i den nationella planen i fråga om vägar som är strategiskt viktiga för näringslivet. Utskottet välkomnar det systematiska arbetet på området och konstaterar också med tillfredsställelse att de första vägarna i Sverige för långa lastbilar upp till 34,5 meter öppnades den 1 december 2023. Arbetet med att öka bärigheten och inklassningen av fler BK4-vägar och vägar för 34,5 meter långa ekipage är mycket viktigt, inte minst med beaktande av miljöskäl och sett till konkurrenskraft.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det finns EU-gemensamma regler i fråga om tillåtna dimensioner och vikter för tunga fordon och att transportföretagen måste följa vissa normer vid internationella transporter. Utskottet ser positivt på att arbete pågår inom EU för att tydliggöra reglerna på området.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet förutsätter att arbetet för att kunna

omklassificera allt fler vägsträckor fortskrider med stor prioritet och skyndsamt. Utskottet kan liksom tidigare konstatera att frågan är väl uppmärksammasad och finner därför inte skäl att ta något initiativ på området för närvarande. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:1882 (M) yrkande 1, 2024/25:2947 (C) yrkandena 15 och 18.1, 2024/25:3126 (S) yrkande 37 och 2024/25:3236 (S) yrkande 24.

## Omkörningsförbud för tung trafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ett generellt omkörningsförbud för tung trafik. Utskottet hänvisar bl.a. till nuvarande ordning där lokala föreskrifter kan utfärdas och att omkörning av tunga lastbilar är en fråga som hanteras av myndigheterna.

### Motionen

John E Weinerhall (M) framför i motion 2024/25:2001 att förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar bör utredas. Enligt motionären bör frågan utredas för att trafiken på motorvägar ska kunna flyta på utan att den tunga trafiken bromsar övrig motortrafik.

### Bakgrund

Riksförbundet M Sverige har tidigare efterfrågat ett generellt omkörningsförbud för tung trafik på motorvägar mellan kl. 6 och 22 för att förbättra trafiksäkerheten. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har dock ansett att det är fel att tung trafik och personbilstrafik ställs mot varandra när det gäller framkomlighet.

Särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen. I dagsläget finns det ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar, och nya tillkommer regelbundet. Som exempel kan här nämnas att det i januari 2023 infördes ett omkörningsförbud längs E4 och E4/E20 mellan Södertälje syd och trafikplats Arlanda som innebär att tunga lastbilar inte får att köra om i körfältet längst till vänster. Syftet med förbudet är att minska riskerna för filbytesolyckor med inblandning av tung lastbil och öka trafiksäkerheten och framkomligheten för utryckningsfordon. Längs E6 i Skåne har liknande omkörningsförbud införts med ökad trafiksäkerhet och färre olyckor som resultat.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om omkörningsförbud för tung trafik, senast i betänkande 2022/23:TU6. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till gällande regelverk, att detta är en fråga som hanteras av myndigheterna samt att det finns ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar och att nya tillkommer regelbundet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Den svenska regleringen av trafiksäkerhet ställer huvudsakligen krav på den aktör som använder infrastrukturen, inte minst i form av trafikregler. Utskottet vill peka på att de svenska trafikreglerna enligt Trafikverket stämmer väl överens med dem som finns i andra länder. De flesta bestämmelser är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna såväl internationellt som nationellt. När det gäller frågan om ett generellt omkörningsförbud för tung trafik konstaterar utskottet att särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av trafikförordningen. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i dagsläget finns ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar. Utskottet konstaterar avslutningsvis liksom tidigare att frågan om omkörning av tunga lastbilar hanteras av myndigheterna. Utskottet finner därför inte anledning att låta utreda förutsättningarna för ett generellt omkörningsförbud för närvarande och avstyrker därmed motion 2024/25:2001 (M).

## Översyn av taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att se över taxibranschen och regelverket kring den. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda tillståndsmätningar och vidtagna och pågående åtgärder.

Jämför reservation 9 (S, V).

## Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 49 att det bör genomföras en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen. Enligt motionärerna har taxibranschen efter avregleringen 1990 flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt.



Serkan Köse (S) anser i motion 2024/25:430 att det bör genomföras en helhetsöversyn av taxibranschen och att det bör införas skärpta regler för att säkerställa ordning och reda i taxibranschen. Enligt motionären har taximarknaden i Sverige genomgått betydande förändringar som har medfört ökade problem relaterade till arbetslivskriminalitet, skatteundandragande och ojämlika arbetsvillkor för taxiförare.

## Gällande rätt

I taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) finns regler om bl.a. taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd, prisinformation, skyldigheten att överföra taxameteruppgifter, anslutning till beställningscentral, återkallelser samt ansvars- och straffbestämmelser.

För att få bedriva taxitrafik krävs ett taxitrafiktillstånd. Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik utan tillstånd kan dömas för olaga taxitrafik till böter eller fängelse i högst ett år. Böter kan även utdömas i de fall där det finns ett tillstånd att bedriva taxitrafik men där tillståndshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor i tillståndet. Den som saknar taxitrafiktillstånd och med uppsåt ändå utför en persontransport mot ersättning kan, om gärningen inte är straffbar som olaga taxitrafik, dömas till böter för otillåten taxitrafik. Den som uppsåtligen kör taxi utan att ha taxiförarlegitimation kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Brottet är rubricerat som brott mot taxitrafiklagen. En person kan bli dömd för olaga taxitrafik alternativt otillåten taxitrafik och brott mot taxitrafiklagen samtidigt.

## Bakgrund

### *Omregleringen av taximarknaden 1990*

Den 1 juli 1990 genomfördes en omreglering av den svenska taximarknaden som innebar att den tidigare behovsprövningen slopades och prissättningen blev fri. Vidare slopades geografiska begränsningar och den tidigare trafikerpplikten samtidigt som kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. När det gamla regelverket avskaffades och de nya reglerna formellt trädde i kraft ökade antalet taxibilar. Vid årsskiftet 1990/91 fanns ca 14 800 fordon registrerade, vilket var en ökning med ca 3 000 fordon jämfört med 1989/90. Samtidigt ökade antalet taxiföretag från ca 6 700 till ca 7 300.

Syftet med de nya regler som infördes var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Inom taxiområdet består lagstiftningen nästan enbart av nationella regler, och det har efter 1990 införts olika regler som bl.a. rör prisinformation för taxikunder och redovisningscentraler för taxi.

### *Om taxibranschen*

Svenska Taxiförbundet tar årligen fram en lägesbild som belyser utvecklingen och hur det ser ut inom taxibranschen; den senaste presenterades i mars 2025. Inom taxibranschen utförs framför allt företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor, dvs. sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik. Generellt sett har större orter en högre andel intäkter från företags- och privatresor. På landsbygden och mindre orter svarar ofta de samhällsbetalda transportererna för hälften och i vissa fall upp till 90 procent av taxiföretagens intäkter.

I början av 2024 fanns det 20 843 taxifordon i landet och antalet taxitillstånd uppgick till 8 736. Enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen inom taxi. Under 2023 ökade antalet enskilda näringsidkare med drygt 8 procent med en andel om 68 procent, medan andelen aktiebolag och handelsbolag var oförändrad. Under 2023 ökade antalet enbilsföretag från 5 804 till 6 205. Antalet taxifordon per 1 000 invånare sett till hela riket uppgick under 2023 till två, medan antalet registrerade fordon uppgick till 20 842 stycken. Under 2023 uppgick antalet konkurser inom taxibranschen till 98, vilket kan jämföras med 91 konkurser året innan.

Generellt råder ett stort rekryteringsbehov av nya förare till taxibranschen samtidigt som det är få kvinnor som utbildar sig till taxiförare. Under 2023 stod kvinnorna för 4,5 procent av alla godkända taxiförarprov hos Trafikverket. För att öka antalet kvinnor i taxibranschen har Taxiförbundet under våren 2024 startat nätverket Bertha som riktar sig till kvinnor. Av de totalt 71 865 personer som innehade taxiförarlegitimation under 2023 utgjorde andelen kvinnor 8,5 procent.

### *Utredningen om kontroller på väg*

Den dåvarande regeringen beslutade den 22 augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över hur kontrollerna av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Det övergripande syftet för utredningen var att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg.

Utredaren presenterade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31). Utredaren pekade på att Transportstyrelsens löpande kontroller inom taxibranschen visar att regelefterlevnaden generellt är problematisk och att brott som begås av innehavare av taxiförarlegitimation och trafikansvariga är omfattande när det gäller trafikförseelser men att även bidragsbrott, skattebrott, sexualbrott och våldsbrott förekommer. Utöver att förbättra efterlevnaden av yrkestrafiklagstiftningen är kontrollverksamheten på väg också en del av den allmänna brottsbekämpningen. Utredaren konstaterade vidare att det i samband med trafikkontroller även upptäckts annan brottslighet, som vapenbrott, stölder, nykterhetsbrott, narkotikabrott, miljöbrott och brott mot

utlänningslagen samt att efterlysta personer påträffas. Utredaren uppmärksammade även Svenska Taxiförbundets uttalande om behovet av ett förtydligt ansvar för och uppdrag att kontrollera taxinäringen och om behovet av polisiära resurser när granskningar av taxiverksamhet utförs, se vidare avsnittet om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. När det gäller taxi föreslog utredaren bl.a. ändringar i taxitrafikförordningen så att sanktionen för överträdelse av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning byts ut från penningböter till sanktionsavgift.

### *Transportstyrelsens tillståndsmätning för taxi*

Tillståndsmätningar i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012 som bl.a. gick ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Sedan det uppdragets redovisning har tillståndsmätningar utförts regelbundet i samarbete mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

Under hösten 2022 genomförde Transportstyrelsen tillsammans med polisen för tredje gången en tillståndsmätning inom yrkestrafiken som avsåg taxi. Mätningarna syftar till att ge en representativ bild av hur väl taxitrafikföretag följer de krav och regler som finns i den nationella lagstiftningen. I juni 2023 presenterades resultaten av detta arbete i en rapport (TSG 2021-5583). I rapporten redovisar Transportstyrelsen att regelefterlevnaden är hög inom de flesta kontrollerade områden och att detta gäller krav på såväl förare, företag och fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden, som bl.a. krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation, råder det enligt Transportstyrelsen närmast fullständig regelefterlevnad. Jämfört med de tidigare mätningarna har inga större resultatmässiga förändringar skett. I tillståndsmätningen framkommer dock att även om det blivit en smärre förbättring när det gäller den personliga tidboken, är detta ändå ett område som tydligt sticker ut i negativ bemärkelse eftersom nästan var femte förare gjorde sig skyldig till överträdelse gentemot detta regelverk. Transportstyrelsens sammanfattande slutsats är att resultaten i tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden är hög och att de flesta aktörer är måna om att följa de regelverk som finns. Enligt Transportstyrelsen är taxibranschens främsta bekymmer inte fusk bland dem som har tillstånd att bedriva trafiken. I stället är konkurrensen från s.k. svarttaxiverksamhet ett större problem.

## **Pågående arbete**

### *Delegationen mot arbetslivskriminalitet*

Den dåvarande regeringen beslutade den 23 september 2021 om att tillsätta Delegationen mot arbetslivskriminalitet (dir. 2021:74). Delegationen har bl.a.

haft i uppdrag att analysera specifika arbetslivskriminella upplägg och kopplingar till organiserad brottslighet i vissa näringsgrenar samt behandla ett urval av reglerade yrken där arbetslivskriminalitet bedöms medföra särskilt stora risker för samhället. I delegationens uppdrag har även ingått att lämna förslag på effektiva åtgärder och mer ändamålsenliga verktyg för att bekämpa arbetslivskriminalitet. Vidare har det ingått att identifiera ytterligare relevanta aktörer i arbetet och förutsättningarna för ett långsiktigt samarbete med arbetsmarknadens parter, samt att ta ställning till hur det arbete som delegationen har bedrivit kan fortsätta inom ramen för befintliga myndighetsstrukturer.

Den tidigare och den nuvarande regeringen har under arbetets gång beslutat om flera tilläggsdirektiv till delegationen (dir. 2022:2, 2022:87, 2023:59 och 2024:26). Delegationen har sedermera redovisat delbetänkandena Arbetslivskriminalitet – en definition, en inledande bedömning av omfattningen, lärdomar från Norge (SOU 2022:36), Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland (SOU 2023:8), Arbetslivskriminalitet – myndighetssamverkan, en myndighetsgemensam tipsfunktion, lärdomar från Belgien och gränsöverskridande arbete (SOU 2024:14) och slutbetänkandet Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete (SOU 2025:25).

I slutbetänkandet som överlämnades till statsrådet Paulina Brandberg (L) den 28 februari 2025 pekar delegationen bl.a. på att transportbranschen är en av flera riskbranscher för arbetslivskriminalitet och att problemen delvis är desamma som visar sig inom andra personalintensiva branscher. Något som särskiljer transportbranschen är att transporttjänsterna utförs av en rörlig arbetskraft som delvis är gränsöverskridande och att arbetskraften inte befinner sig på fasta arbetsplatser. I betänkandet konstateras att detta innebär särskilda svårigheter för myndigheter och andra aktörer att kontrollera transportbranschen. I slutbetänkandet drar delegationen slutsatsen att om Sverige ska nå framgång i arbetet mot arbetslivskriminalitet krävs ett långsiktigt arbete av ett brett spektrum av samhällsaktörer. Delegationen gör även ett antal bedömningar i fråga om hur detta långsiktiga arbete ska bedrivas i fortsättningen och framhåller bl.a. följande.

- Förmågan att utvärdera och analysera den samhällsekonomiska effektiviteten i brottsbekämpningen behöver stärkas.
- Behovet av forskning och kunskapshöjande insatser är stort och ytterligare åtgärder bör övervägas.
- Regeringens styrning av samverkan mot arbetslivskriminalitet behöver bli mer samordnad och därmed bör en särskild samordningsfunktion inrättas i Regeringskansliet.
- Om arbetet mot arbetslivskriminalitet i transportbranschen ska bli mer effektivt behöver Transportstyrelsen få en större roll.
- En återkommande rapport från de samverkande myndigheterna skulle kunna bidra till att öka kunskapen om arbetslivskriminalitet.

- Samarbetet mellan myndigheter och arbetsmarknadens parter behöver utvecklas och samrådet bör utvidgas till bl.a. transportbranschen.
- Kommuner och regioner spelar en viktig roll som upphandlande organisationer och tillsynsmyndigheter och bör därmed involveras mer i arbetet mot arbetslivskriminalitet.

Delegationens delbetänkanden och slutbetänkandet om arbetslivskriminalitet bereds inom Regeringskansliet.

### *Utredningen om genomförande av EU-direktivet om förbättrade arbetsvillkor för plattformarbete*

För att förbättra arbetsvillkoren för plattformarbetstagare och förbättra skyddet av personuppgifter för personer som utför plattformarbete har det s.k. plattformsdirektivet antagits – Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2831 av den 23 oktober 2024 om förbättrade arbetsvillkor för plattformarbete. Plattformsdirektivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 2 december 2026.

Utvecklingen av algoritm-baserad teknik har möjliggjort framväxten av digitala arbetsplattformar och med det nya sätt att organisera arbete. Digitala arbetsplattformar kännetecknas bl.a. av att de helt eller delvis tillhandahåller en tjänst på distans, t.ex. genom en mobilapplikation, och att de till någon del organiserar arbete genom automatiserade system. Den tekniska utvecklingen har förändrat arbetslivet och skapat tillväxt och möjligheter till nya tjänster och arbeten genom digitala arbetsplattformar. Framväxten av plattformarbete kan dock leda till nya affärsmodeller och anlitandeformer. En central fråga är då vem som ska anses vara arbetstagare vid plattformarbete och det är därför viktigt att korrekt sysselsättningsstatus fastställs. Mot denna bakgrund beslutade regeringen i november 2024 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt (dir. 2024:116). Regeringen konstaterar i ett pressmeddelande om uppdraget att personer som är anställda genom digitala arbetsplattformar ska ha goda arbetsvillkor och en god arbetsmiljö i likhet med andra som utför arbete på arbetsmarknaden i övrigt. I enlighet med uppdraget ska utredaren därför bl.a. analysera hur svensk rätt förhåller sig till plattformsdirektivet, lämna nödvändiga författningsförslag och vid behov föreslå andra åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Enligt uppdraget ska utredaren i sina förslag värna det svenska arbetstagarbegreppet samt ha den svenska arbetsmarknadsmodellen och arbetsmarknadens parter autonomi och rätt att förhandla om och ingå kollektivavtal som utgångspunkt. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2025.

## Skriftliga frågor och interpellationer

### *Översyn av taxibranschen*

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i maj 2023 en skriftlig fråga om huruvida han avser att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen med lösningar som kan leda till en väl fungerande bransch med ordning och reda i framtiden (fr. 2022/23:614). Statsrådet uttalade då bl.a. att han i detta skede inte planerar att ta initiativ till en helhetsöversyn av taxibranschen.

I september 2023 besvarade statsrådet Andreas Carlson (KD) en interpellation som bl.a. handlade om att föreslå en helhetsöversyn av taxibranschen (ip. 2022/23:416). I svaret påminde statsrådet om att han tidigare besvarat en liknande frågeställning och att han då framfört att han i dagsläget inte har för avsikt att initiera en helhetsöversyn av taxibranschen, utan förutsätter att myndigheterna både genomför och följer upp sin del av det här viktiga arbetet. Statsrådet underströk samtidigt att alla ska kunna känna sig trygga när de reser med taxi.

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 16 januari 2025 en interpellation om vilka åtgärder statsrådet avser att vidta för att säkerställa att taxibranschen fungerar på ett hållbart och rättvist sätt samt hur statsrådet ser på behovet av en helhetsöversyn av taxibranschen (ip. 2024/25:301). I sitt svar konstaterade statsrådet bl.a. att taxiverksamheten i Sverige har en mycket viktig roll att spela för att hela Sverige ska fungera. Vidare ska goda arbetsvillkor och en hög skyddsnivå på både arbetsmiljö- och arbetstidsområdet gälla för alla arbetstagar. Statsrådet menade att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna då detta skapar ojämna konkurrensförhållanden gentemot de företag som sköter sig och påverkar arbetsförhållandena för förare negativt. Statsrådet pekade på att det har genomförts en rad regeländringar för att minska skatteundandragande och annat fusk och skapa förutsättningar för sund konkurrens inom branschen. Enligt statsrådet har regelverket om redovisningscentraler och den nya skyldigheten för plattformsoperatörer att lämna uppgifter om försäljning via digitala plattformar gett Skatteverket väsentligt förbättrade möjligheter att kontrollera taxiföretag. Statsrådet konstaterade samtidigt att det inte räcker med väl utformade regler för att komma till rätta med problemen inom taxibranschen, även kontrollerna av regelefterlevnaden är viktiga. Statsrådet påminde om att regeringen har vidtagit åtgärder för att öka antalet poliser och att Transportstyrelsen tack vare ökade medel inom yrkestrafikområdet har kunnat utöka sin tillsyn av taxibranschen, vilket bl.a. yttrat sig i fler utfärdade varningar. Statsrådet påminde även om den nya förverkandelagstiftningen som ger möjligheter att förverka brottvinster och under vissa förutsättningar även fordon hos den som döms för olaga eller otillåten taxitrafik. Statsrådet hänvisade vidare till den utredning som regeringen har tillsatt och som ska gå genom hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Statsrådet påminde även om att Delegationen mot arbetslivskriminalitet skulle redovisa sitt uppdrag senast i februari 2025 och föreslå effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet. Statsrådet

pekade på att han skulle se vilka förslag som delegationen lämnar när det gäller arbetslivskriminalitet inom transportbranschen och att han inte hade anledning att tro något annat än att det kommer att finnas konkreta förslag att arbeta vidare med där.

### *Utredningen om plattformsdirektivet och yrkestrafikens situation*

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2025 en skriftlig fråga om vad som görs i väntan på att utredningen om genomförande av plattformsdirektivet ska bli klar för att hantera de allvarliga problemen inom yrkestrafiken, bl.a. orimliga arbetsvillkor och en osund konkurrenssituation (fr. 2024/25:704). Statsrådet pekade på att regeringen prioriterar frågan om att säkerställa en god arbetsmiljö och sunda konkurrensvillkor i yrkestrafiken och att regeringen har vidtagit åtgärder, bl.a. för att öka Polismyndighetens och Transportstyrelsens kapacitet för tillsyn av branschen. Statsrådet påminde om den nya förverkandelagstiftningen liksom att regeringen har vidgat uppdraget för Delegationen mot arbetslivskriminalitet så att det även inkluderar analys av specifika arbetslivskriminella upplägg inom vissa särskilda riskbranscher, bl.a. transportbranschen. Statsrådet konstaterade att han ser fram emot att få ta del av delegationens förslag om bl.a. effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet som ska redovisas i slutet av februari 2025.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om en översyn av taxibranschen, senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte då motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. Transportstyrelsens återkommande tillståndsmätningar för taxi och den pågående satsningen på fler polisanställda och ytterligare permanenta resurser till Transportstyrelsen för utökad tillsyn av yrkestrafik och tillståndshavare inom taxibranschen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner inledningsvis om att den omreglering av den svenska taximarknaden som genomfördes 1990 syftade till att åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan på taxitjänster. Omregleringen innebar bl.a. att den tidigare behovsprövningen slopades och att det infördes fri prissättning.

Utskottet instämmer i det som infrastruktur- och bostadsministern har uttalat om att det är oacceptabelt att vissa företag inte följer reglerna, och utskottet ser därmed positivt på de ändringar av regler som har vidtagits för att minska skatteundandragande och annat fusk och skapa förutsättningar för en sund konkurrens inom taxibranschen. Utskottet ser även positivt på de åtgärder som har vidtagits för att öka antalet poliser och att Transportstyrelsen har tillförts ytterligare permanenta resurser för att utöka tillsynskapaciteten över yrkestrafiken och tillståndshavare inom taxibranschen. Utskottet följer med

tillförsikt regeringens arbete mot det fusk som i dag finns inom branschen och som snedvrider konkurrensen.

När det gäller frågan om en översyn av den svenska taximarknaden påminner utskottet om att Transportstyrelsen återkommande genomför tillståndsmätningar för taxi och bl.a. följer upp hur prissättningen fungerar inom branschen. Utskottet ser även positivt på att taxibranschen ingick som en del i den utredning som presenterades våren 2021 och hade fokus på att åstadkomma effektivare kontroller av yrkestrafiken på väg. Utskottet kommer att följa utvecklingen i taxibranschen mycket noga och är berett att vidta fler åtgärder för att bekämpa fusk och olaglig verksamhet inom branschen.

Utskottet välkomnar även att det har tillsatts en utredning i frågan om hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt, och utskottet ser i likhet med infrastruktur- och bostadsministern med stort intresse på de förslag som Delegationen mot arbetslivskriminalitet lämnar om effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet inom bl.a. transportsektorn och den fortsatta beredningen av dessa. Med anledning av detta och de åtgärder som vidtagits finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande och avstyrker därmed motionerna 2024/25:430 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 49.

## Kontroller och tillsyn inom taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kontroller och tillsyn inom taxibranschen. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen har tillförts ökade resurser för kontroller och tillsyn av bl.a. taxi liksom att flera myndigheter genomför viktiga åtgärder för att på olika sätt underlätta kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. Utskottet framhåller även betydelsen av kontroller och tillsyn för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad.

Jämför reservation 10 (S, V).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 47 i denna del behovet av att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi. Enligt motionärerna skulle en yrkestrafikinspektion bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för de anställda.

Serkan Köse (S) framför i motion 2024/25:432 att regeringen bör utreda och vidta åtgärder för att skärpa lagstiftningen och kontrollen inom taxibranschen för att motverka kriminalitet. Enligt motionären har de förändringar som skett under de senaste åren gjort det möjligt för oseriösa aktörer att



kringgå gällande regler och lagar, vilket har lett till ökade problem med skatteundandragande, svartarbete och utnyttjande av arbetskraft.

Robert Stenkvist (SD) anser i motion 2024/25:6 att kontrollerna av taxiförarens tillstånd och legitimation bör öka. Ett ökat antal kontroller av tillstånd och legitimationer skulle enligt motionären förbättra trafiksäkerheten.

## Bakgrund

### *Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen*

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) 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. Tillsynen är i princip en fortlöpande vandelsprövning där Transportstyrelsen drar in taxitrafiktillståndet om företaget t.ex. har skulder, inte uppfyller kravet om laglydnad eller inte skickar in informationen från taxameterna till en redovisningscentral. De sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna eller att återkalla tillstånd att 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. Enligt Transportstyrelsen har antalet varningar inom taxiområdet i dag fördubblats sedan 2022. Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxibranschen utgår från ett riskbaserat arbetssätt och görs genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

För att kunna driva verksamhet som redovisningscentral för taxi behövs tillstånd från Transportstyrelsen, som även är den myndighet som utövar tillsyn över redovisningscentralerna. Taxibolagen har en skyldighet att föra över information från taxameterna till en godkänd redovisningscentral varje vecka. Det finns i dag sex godkända redovisningscentraler och dessa ska på begäran kunna överföra information till myndigheter som Transportstyrelsen och Skatteverket. Transportstyrelsen ska enligt sitt uppdrag kontrollera att redovisningscentralerna uppfyller sina skyldigheter.

Transportstyrelsen är också den myndighet som beslutar om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. I egenskap av tillsynsmyndighet för taxitrafik har Transportstyrelsen bemyndigats att utöva tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation och personer som tillfälligt kör taxi i Sverige uppfyller de krav som gäller för att få utöva yrket. När det gäller tillsynen över personer som har taxiförarlegitimation är syftet att varna om trafiksäkerheten och säkerheten för passagerare och att se till att inga taxiförare som är olämpliga för uppgiften kör. Det är viktigt eftersom passagerare bedöms befinna sig i en utsatt situation under en taxiresa. Huvudprincipen för

tillsyn inom transportområdet är att sådana insatser ska finansieras genom avgifter och därmed inte via skattekollektivet. Därför infördes under 2023 en tillsynsavgift på 175 kronor för innehavare av taxiförarlegitimation.

Transportstyrelsen kan i sin tillsyn återkalla taxiförarlegitimationen för personer som dömts för allvarliga brott eller som fått medicinska diagnoser som gör dem olämpliga att köra taxi. Varje vecka samkörs brottsregistret med vägtrafikregistret, vilket innebär att Transportstyrelsen får in ungefär 250 underrättelser per vecka om personer med taxiförarlegitimation som dömts för brott. De flesta underrättelserna gäller brott av ringa betydelse och leder inte till någon varning eller återkallelse av legitimationen. 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. Sedan ett antal år finns tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som tagits fram och drivs av bl.a. Svenska Taxiförbundet. Denna tjänst kan användas av taxiföretag och andra för att bl.a. kontrollera att förarnas taxiförarlegitimationer och körkort är giltiga. I de fall där en tillståndshavare inte uppfyller det lagstadgade ansvaret att kontrollera att taxiförarna har giltig behörighet riskerar tillståndshavaren böter eller fängelse i upp till sex månader.

Som beskrivits i tidigare avsnitt har Transportstyrelsen tilldelats ökade medel till yrkestrafikområdet som inneburit att ytterligare medarbetare har kunnat anställas inom myndigheten, som därmed kan genomföra fler kontroller. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har antalet utfärdade taxiförarlegitimationer och även antalet avslag på inkomna ansökningar ökat markant de senaste åren, detta samtidigt som mer resurser har kunnat läggas på tillsynen.

### *Andra myndigheters medverkan i kontroller av taxi*

Utöver Transportstyrelsen är det i dag ett antal myndigheter som även de har stor betydelse eftersom de ingår i den samlade kontrollstrukturen för taxi och annan yrkestrafik inom vägtrafikområdet. Till dessa hör bl.a. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Arbetsmiljöverket. Vidare ska Domstolsverket i enlighet med sin instruktion arbeta för en god samverkan mellan domstolarna och med andra berörda myndigheter. Det framgår av yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen att en kopia av domen omedelbart ska skickas till Transportstyrelsen när en domstol dömt någon för vissa brott. Detta gäller även för beslut i högre rätt i de fall de aktuella domarna prövas där. Vidare kan här nämnas att Bolagsverket förser bl.a. Transportstyrelsen med information om konkurser och näringsförbud. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) arbetar med ackreditering kopplat till taxametrar och färdskrivare. Konsumentverket hanterar klagomål, t.ex. när det gäller höga priser på taxiresor.

### *Skattekontroll*

Under våren 2019 genomfördes ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler 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 uppgetts i beskattningssammanhang.

Av Transportstyrelsens författningssamling framgår att Swedac har föreskrifter med bestämmelser om taxametrar och krav på kontroller av tillsatsanordningar som kopplas till taxametrar (TSFS 2023:24). I Swedacs föreskrifter finns även krav på kontroll av taxameterutrustning och fastsättning, installation och plombering av tillsatsanordningar som kopplas till taxametrar.

Den 1 januari 2023 infördes nya regler som innebär att plattformsoperatörer är skyldiga att samla in och rapportera inkomstrelaterad information till Skatteverket om vilka säljare och uthyrare som använder plattformen och vilka inkomster de fått. Bakgrunden till de nya reglerna är ett EU-direktiv om digitalt administrativt samarbete inom beskattning (DAC 7) som har införts av EU för att hantera beskattningen av digitala plattformar och tjänster. Direktivet syftar till att öka transparensen och samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller digitala tjänster och plattformar. Samma regler som tidigare gäller för hur inkomsterna ska beskattas.

### *Utredningen om effektivare kontroller på väg*

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontroller 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 var behovet av att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområden 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. Utredaren redovisade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

När det gäller samverkan med övriga myndigheter pekade utredaren på att det finns ett etablerat samarbete mellan flera av de myndigheter som tillsammans med Polismyndigheten och Transportstyrelsen arbetar med kontroller av yrkestrafik på väg, men att detta samarbete till viss del inte är formaliserat utan vilar på upparbetade kontakter och engagemang från enskilda personer. Enligt utredaren gör detta att utformningen och omfattningen av kontrollerna varierar över landet men också över tid och att den utvecklade kontrollverksamheten därför borde formaliseras och styras tydligare från ett nationellt perspektiv. Utredaren pekade även på att större

myndighetsgemensamma kontroller där Skatteverket och Kronofogdemyndigheten deltar för att kontrollera t.ex. taxitrafik borde formaliseras och genomföras regelbundet.

Utredaren föreslog vidare att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet som ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas när det gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. informationsinsatser om regelverket. Utredaren bedömde att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt.

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas mer effektivt än i dag och för att samarbetet ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Utredningen var ute på remiss fram till september 2021 och bereds inom Regeringskansliet.

### *Behörighetskontroll av yrkestrafik*

Alla arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar för att deras förare har giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik. Även transportköpare har ett s.k. beställaransvar och ett straffsanktionerat ansvar att kontrollera att transportören har ett giltigt trafiktillstånd när transportuppdraget ges.

Svenska Taxiförbundet och Transportstyrelsen har i samarbete med Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Bussföretag utvecklat den digitala avgiftsfinansierade tjänsten Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) för kontroll av förarbehörigheter och trafiktillstånd. Systemet bygger på automatiska dagliga kontroller som sker genom att utbyta frågor och svar med en webb-tjänst mellan Berättigad nyttjare (kunden) via BKY och Transportstyrelsens vägtrafikregister. En anslutning till BKY förutsätter att företaget har Transportstyrelsens medgivande om direktåtkomst till vägtrafikregistret. Enligt statistik från Taxiförbundet uppgick antalet dagliga kontroller av förarbehörigheter till 100 800 den 31 mars 2024.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motioner om kontroller och tillsyn inom taxibranschen, senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. de kontroll- och tillsynsåtgärder som vidtog. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla betydelsen av att det genomförs såväl effektiva kontroller och tillsyn som informationsinsatser för att skapa en trygg och väl fungerande taxibransch som präglas av hög regelefterlevnad. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen har tillförts ökade resurser för kontroller och tillsyn av bl.a. taxi liksom att flera myndigheter genomför viktiga åtgärder för att på olika sätt underlätta kontrollerna av taxiförare och taxiföretag. I fråga om motionsförslagen om att inrätta en yrkestrafikinspektion vill utskottet påminna om utredningen *Kontroller på väg* (SOU 2021:31) som presenterades våren 2021 och att några av de förslag som lämnades där är inriktade på hur mer effektiva kontroller kan organiseras samt utformningen av sanktioner för att få fler inom taxi och övrig yrkestrafik att följa regelverket på området och åstadkomma en sund konkurrens. Utredningens förslag bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande och avstyrker därmed motionerna 2024/25:6 (SD), 2024/25:432 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 47 i denna del.

## Skydd mot oskäligen taxipriser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om stärkt skydd mot oskäligen taxipriser. Utskottet hänvisar bl.a. till att det nuvarande systemet innefattar krav på prisinformation till taxiresenärer och att Transportstyrelsens tillsyn har en ändamålsenlig utformning för att motverka överprissättning av taxiresor.

### Motionen

Serkan Köse (S) påtalar i motion 2024/25:431 behovet av att stärka skyddet för konsumenter mot oskäligen taxipriser. Enligt motionären bör regeringen utreda möjligheterna att införa reglering av taxipriser och skärpa tillsynen av taxiföretag för att förhindra systematisk överprissättning.

### Gällande rätt

I taxitrafiklagen finns regler om att den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift. I taxitrafiklagen finns även regler om att den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning fr.o.m. att fordonet anmälts för taxitrafik är skyldig att ansluta det till en sådan beställningscentral som avses i lagen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. I dessa fall ska ett fast pris anges av beställningscentralen innan köruppdraget

påbörjas. Priset ska avse en viss i förväg fastställd färd eller en viss tid under vilken fordonet står till beställarens förfogande.

## **Bakgrund**

### *Omregleringen av taximarknaden 1990*

Den svenska taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med följande mål:

- öka taxinäringens förutsättningar till en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet
- öka konkurrensen med rimliga priser
- effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten
- pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor.

Vid omregleringen upphörde den dåvarande reglerade taxan som var utformad som en rikstäckande maximitaxa. I stället infördes fri prissättning på taxiresor, vilket innebär att det inte finns något maxtak och att priset därmed varierar. Den svenska taxiregleringen avviker därmed från de flesta andra länders i detta avseende eftersom det internationellt sett är mycket ovanligt med en helt fri prissättning av taxiresor.

### *Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen*

Transportstyrelsen har i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211) ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. I detta ingår även ansvar för tillsyn över att tillståndshavare följer taxitrafiklagens regler om prisinformation. En utförligare beskrivning av Transportstyrelsens tillsyn finns i det tidigare avsnittet om kontroller och tillsyn inom taxibranschen.

### *Krav på prisinformation vid taxiresor*

Den dåvarande regeringen överlämnade i juni 2014 en proposition till riksdagen med förslag om att den som har taxitrafiktillstånd och som tillämnar ett jämförpris på över 500 kronor ska se till att en prisuppgift som anger ett högsta pris för färden lämnas till resenären när färden beställs (prop. 2013/14:241). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 2015 (bet. 2014/15:TU4, rskr. 2014/15:26). Beslutet innebär även att ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Skyldigheten gäller dock inte tillståndshavare som tillämnar fast pris.

Regeringen överlämnade i maj 2024 en proposition till riksdagen med förslag som bl.a. innebär att skyldigheten att lämna en prisuppgift vid en taxifärd om jämförpriset överstiger en viss nivå ska knytas till en andel av prisbasbeloppet i stället för en bestämd beloppsgräns. Prisbasbeloppet bestäms årligen och förslaget innebär att andelen ska vara 1,2 procent av det gällande prisbasbeloppet. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och

de nya reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 2025 (prop. 2023/24:148, bet. 2024/25:TU2, rskr. 2024/25:18).

### *Transportstyrelsens information om taxiregler och prisinformation*

På Transportstyrelsens webbplats finns information som uppdateras kontinuerligt om vilka regler som gäller för taxitrafik. Denna information riktar 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 prisdekalering både inne i och utanpå fordonet samt att kunden har rätt att få en prisuppgift redan innan en resa startar om jämförpriset överstiger 700 kronor. Det finns även information på engelska som beskriver prissättningen och vad kunder ska vara uppmärksamma på. Transportstyrelsen gör även andra insatser för att sprida information som riktar sig till tillståndshavare för taxitrafik. Transportstyrelsen medverkar i samband med olika samverkansforum där aktörer som bl.a. Jernhusen, Swedavia och olika hotell deltar. Vid sådana tillfällen informerar Transportstyrelsen bl.a. om vikten av att taxiföretag som de samarbetar med följer gällande regler.

### *Transportstyrelsens uppföljning av prissättning och prisinformation vid taxiresor*

Transportstyrelsen presenterade i september 2022 rapporten Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor som baseras på intervjuer som genomfördes i juli–augusti 2022. Motsvarande undersökning har gjorts flera gånger tidigare, varav den senaste 2019. Undersökningen visade bl.a. att medianen för högsta jämförpris varierar över landet. Under sommaren 2022 var detta belopp i Göteborg 414 kronor, i Malmö 317 kronor och i Stockholm 367 kronor. Undersökningen visade även att det högsta jämförpriset efter att den nya regeln införts var 515 kronor i Göteborg, vilket kan jämföras med åren innan bestämmelserna om prisuppgift trädde i kraft, då belopp om upp till 2 250 kronor observerades i Stockholm. Den undersökning som Transportstyrelsen presenterade 2022 visar att närmare var tredje resenär kunde använda prisinformationen som angavs på fordonet, vilket är en ökning från 2019 då var fjärde kund använde informationen. Enligt Transportstyrelsen visar detta sammantaget att bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift har fått önskad effekt.

Transportstyrelsen genomförde under hösten 2022 en tillståndsmätning av regelefterlevnaden för de som utför taxitrafik, och i juni 2023 presenterades resultaten av detta arbete i en rapport (TSG 2021-5583). Transportstyrelsen pekade i redovisningen bl.a. på att det finns upplevda problem med hög prissättning, huvudsakligen i storstadsregionerna och främst i Stockholm, men att det också är mycket svårt att kvantifiera problemet.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågor som rör prisuppgift vid taxiresor, senast i samband med beredningen av regeringens proposition Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation (prop. 2023/24:148) som behandlades i betänkandet 2024/25:TU2. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag till beslut och riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att den omreglering som genomfördes av den svenska taximarknaden 1990 bl.a. syftade till att öka taxinäringens förutsättningar till en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet, att öka konkurrensen med rimliga priser och att pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor. Omregleringen innebar att den dåvarande reglerade taxan som var utformad som en rikstäckande maximitaxa upphörde och att det i stället infördes fri prissättning på taxiresor. Utskottet konstaterar att i de fall en tillståndshavare inte tillämpar fast pris har det införts krav på att lämna prisinformation till taxiresenärer som anger ett högsta pris för färden och som lämnas till resenären när färden beställs. Transportstyrelsen har ansvar för att utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser och följer taxitrafiklagens regler om prisinformation. Enligt utskottets mening har det nuvarande systemet som innefattar krav på prisinformation till taxiresenärer liksom Transportstyrelsens tillsyn en ändamålsenlig utformning för att motverka överprissättning av taxiresor. Utskottet anser därmed inte att det finns anledning att utreda möjligheterna att införa en reglering av taxipriser för närvarande och avstyrker således motion 2024/25:431 (S).

## Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetsmiljörelaterade frågor inom åkeri- och taxibranschen. Utskottet hänvisar till EU:s mobilitetspaket och att det har genomförts regeländringar med anledning av detta. Utskottet pekar även på det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att åkeri- och taxibranschen följer gällande regler om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering.

Jämför reservation 11 (S).

## Motionen

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framför i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 44 i denna del att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att



schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken. Motionärerna anser vidare i yrkande 45 att regeringen bör genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag.

## Gällande rätt

Vid utstationering skickar en arbetsgivare som är etablerad i ett land en arbetstagare till ett annat land för att utföra en tjänst under en begränsad tid. I Sverige regleras utstationering av förare i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare och förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

I lagen om utstationering av arbetstagare finns regler som ska tillämpas när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige utstationerar arbetstagare i Sverige i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna. Med utstationering avses någon av följande gränsöverskridande åtgärder:

- när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder arbetstagare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den verksamma mottagaren av tjänsterna i Sverige
- när en arbetsgivare sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör koncernen eller
- när en arbetsgivare som hyr ut arbetskraft eller ställer arbetskraft till förfogande sänder arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller som bedriver verksamhet här.

Under utstationeringstiden ska ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och arbetstagaren.

I lagen om utstationering infördes under 2022 särskilda bestämmelser som rör transportområdet och utstationering av förare. Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss. Utstationering är när en arbetsgivare sänder en förare som vanligen arbetar i ett annat land till Sverige för att åta ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra antingen

- en godstransport där all lastning och lossning av gods sker i Sverige (exempel på transporter som omfattas av reglerna är cabotage och kombitransporter) eller
- en persontransport där på- och avstigning av passagerare endast sker i Sverige, eller i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Enligt bestämmelserna innebär transittransport inte utstationering, dvs. när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare. Vidare är det inte utstationering när en förare utför bilaterala transporter till eller från Sverige

eller när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en gods-transport, är det inte heller utstationering när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

## **Bakgrund**

### *Skärpta krav på yrkestrafiken med anledning av mobilitetspaketet*

Som en del av mobilitetspaketet har det under de senaste åren genomförts flera regeländringar inom vägtransportområdet som syftar till att skapa bättre arbetsvillkor bland lastbilsförare, sundare konkurrensvillkor mellan företag i olika medlemsländer och ökad trafiksäkerhet på vägarna. Regeländringarna har trätt i kraft stegvis och i det första steget, 2020, infördes nya bestämmelser i regelverken om färdskrivare och kör- och vilotider. Därefter infördes under 2022 ett antal nya bestämmelser i tillstånds- och godsförordningarna som bl.a. rör krav på etablering, cabotage och utstationering. Syftet med de nya bestämmelserna är att säkerställa att företag faktiskt bedriver verksamhet i det land de är registrerade i och därigenom motverka förekomsten av s.k. brevlådeföretag. Enligt de nya reglerna ska företag som bedriver verksamhet i Sverige använda fordon som är registrerade i Sverige. Vidare ska fordon som används i internationell trafik återvända minst en gång var åttonde vecka till den medlemsstat där företaget som förfogar över fordonen är etablerat.

### *Ändrade regler vid utstationering med anledning av mobilitetspaketet*

Riksdagen beslutade i maj 2022 om ett antal nya regler för genomförandet av EU:s mobilitetspaket som rör utstationering av förare (prop. 2021/22:166, bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Regeländringarna infördes i juni 2022 och innebär bl.a. att en arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige. Om verksamheten ändras på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren omgående anmäla de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket. En arbetsgivare som ska lämna en utstationeringsdeklaration ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata. Skyldigheten ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

De nya reglerna innebär vidare att Arbetsmiljöverket får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd om det behövs för att kontrollera att utstationeringsreglerna eller villkor i kollektivavtal har följts. Vidare har arbetstagarorganisationerna möjlighet att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (Internal Market Information System, IMI).

Vidare ska bestämmelserna i utstationeringslagen om utökat skydd för utstationerade utryrda arbetstagare och vid långvarig utstationering börja tillämpas även på vägtransportområdet. Detsamma gäller bestämmelserna i lagen om att utstationerade arbetstagare har rätt till ytterligare arbets- och anställningsvillkor när det gäller lön, ersättning för utlägg för resa, kost och logi samt villkor om inkvartering.

De ändringar av utstationeringsreglerna som riksdagen fattade beslut om i maj 2022 innefattar även skärpningar av beställaransvaret för att motverka att transporter som utförs av ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige använder utstationerade förare utan att utstationeringsdeklarationer lämnats in.

### *Utstationering och kollektivavtal*

Förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och deras organisationer regleras av flera lagar. Arbetsmarknadens parter kan i stor utsträckning göra avsteg från lagstiftningen genom skriftliga avtal om anställningsvillkor mellan en arbetsgivarorganisation eller arbetsgivare och en facklig organisation (kollektivavtal). Det kan också reglera andra förhållanden mellan arbetsgivare och anställda.

En utstationerande arbetsgivare kan teckna kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation eller bli medlem i en svensk arbetsgivarorganisation och på så sätt bli bunden av ett svenskt kollektivavtal. Arbetstagarorganisationerna har rätt att vidta stridsåtgärder för att förmå utstationerande arbetsgivare att teckna kollektivavtal.

Vid utstationering ska arbetsgivare inom vägtransportsektorn, i likhet med vad som gäller inom andra sektorer, anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket. Vidare ska arbetsgivaren se till att föraren kan visa upp anmälan vid en vägkontroll, dvs. utstationeringsdeklarationen. Arbetsgivaren ska också följa de svenska kollektivavtalen och reglerna om arbetsmiljö, diskriminering, arbetstider, semester, föräldraledighet, lön och skatt. Uppgifterna som arbetsgivaren anmäler vid utstationering används för att se till att utstationerade arbetstagare i Sverige får de arbets- och anställningsvillkor som de har rätt till enligt Sveriges lagar och kollektivavtal.

Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) är ett av 14 fackförbund som ingår i Landsorganisationen i Sverige. Transport organiserar medlemmar

inom godstransport- och logistikföretag i Sverige och tillhandahåller bl.a. utstationeringsavtal för transportarbete och arbete som mekaniker.

### *Arbetsmiljöverkets tillsyn*

Arbetsmiljöverkets verksamhet regleras framför allt genom arbetsmiljölagen (1977:1160) och förordningen (2007:913) med instruktion för Arbetsmiljöverket. Det framgår av förordningen att Arbetsmiljöverket bl.a. ansvarar för arbetsmiljö-, arbetstids- och utstationeringsfrågor och att myndigheten ska verka för goda förhållanden i arbetsmiljön och på arbetsmarknaden och främja samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare på arbetsmiljöområdet. Myndigheten ska också arbeta för att regelverket inom dess verksamhetsområde följs. I arbetsmiljölagen finns bestämmelser om Arbetsmiljöverkets uppgifter som tillsynsmyndighet. Till uppgifterna hör att ta fram föreskrifter som förtydligar arbetsmiljölagen. Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö reglerar bl.a. arbetsbelastning och arbetstid. Myndighetens tillsyn ska planeras med utgångspunkt från analyser av arbetsmiljörisker och risker att aktörer medvetet bryter mot regelverket.

Arbetsmiljöverket är vidare Sveriges förbindelsekontor för utstationeringsfrågor av förare enligt EU:s mobilitetspaket. I detta uppdrag ingår att tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som gäller vid utstationering i Sverige. Detta görs bl.a. genom information på myndighetens webbplats där det också finns kontaktuppgifter till arbetsmarknadens parter samt arbetstagarorganisationernas kollektivavtal för utstationerade. Arbetsmiljöverket förvaltar också ett register där arbetsgivarna ska anmäla sina utstationerade arbetstagare. Registret finns tillgängligt på myndighetens webbplats, där det även publiceras statistik.

I egenskap av behörig myndighet för utstationeringsfrågor kan Arbetsmiljöverket begära bistånd av andra behöriga myndigheter inom Europeiska samarbetsområdet (EES). Arbetsmiljöverket ska på motsvarande sätt lämna bistånd till de andra behöriga myndigheterna inom EES. Detta innebär att Arbetsmiljöverket bl.a. lämnar information och gör registerkontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering. De behöriga myndigheterna kommunicerar med varandra genom EU-kommissionens digitala informationssystem för den inre marknaden (IMI) som numera även används för registrering av utstationeringsdeklarationer för förare enligt EU:s mobilitetspaket. Arbetsmiljöverkets uppgift i förhållande till EU:s mobilitetspaket är att

- stödja Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket i deras handläggning av utstationeringsärenden
- efter begäran av arbetsmarknadens parter ta in och lämna ut information, t.ex. fraktsedlar och uppgifter om förarens arbetstider och lön
- ta emot information från beställare av transporter vid misstankar om en utebliven utstationeringsdeklaration

- ta emot information från Polismyndigheten och Tullverket vid deras misstankar om en utebliven anmälan om utstationering av andra än förare
- ta emot utstationeringsdeklarationer från företag utanför EU.

Av Arbetsmiljöverkets årsredovisning för 2022 framgår att myndigheten under året har genomfört delar av det s.k. mobilitetspaketet tillsammans med Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket. Arbetsmiljöverket utbildade bl.a. tillsynsmyndigheterna om utstationering.

I årsredovisningen för 2023 pekar Arbetsmiljöverket på att EU-samarbetet om utstationering är viktigt för en gemensam och väl fungerande europeisk arbetsmarknad. Arbetet med frågorna leds i första hand av Europeiska arbetsmyndigheten (European Labour Authority, ELA), och Arbetsmiljöverket har under året varit engagerat i ett flertal frågor, bl.a. om informationssystemet för den inre marknaden (IMI) och ett eventuellt EU-gemensamt system för anmälan av utstationering.

### *Tillståndsmätning av yrkesmässiga godstransporter på väg och sociala villkor bland lastbilsförare 2024*

Transportstyrelsen presenterade i september 2024 sin senaste tillståndsmätning med resultaten av kontroller av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg i fråga om godstransporter, lastbilsförarens sociala villkor och transportföretags betalning av skatter och avgifter (TSG 2024-3759). Transportstyrelsen pekar i sin rapport på att de sociala villkoren i branschen har förbättrats jämfört med situationen före mobilitetspaketets införande, samtidigt som avsikterna med reformerna hittills inte har uppnåtts fullt ut och det fortfarande finns sådant som kan göras bättre. Undersökningen av förarnas sociala villkor visar att en majoritet av förarna trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden. Liksom vid undersökningen 2022 finns det vissa skillnader i sociala villkor beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Förare med utländsk arbetsgivare övernattar oftare i lastbilen och återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad eller till det land där arbetsgivaren är etablerad. Över tid har ändå de sociala villkoren förbättrats bland förare med utländsk arbetsgivare, vilket medför att dessa skillnader har minskat. Transportstyrelsen pekar vidare på att även om skillnaderna i lön har minskat tydligt över tid varierar förarnas löner beroende på var arbetsgivaren är etablerad. Enligt Transportstyrelsen har snittlönen under de senaste fem åren ökat i snabbare takt bland förare med utländsk arbetsgivare än bland dem med svensk arbetsgivare. Vad detta beror på är enligt Transportstyrelsen inte helt lätt att bedöma. Transportstyrelsen pekar även på att inget utlandsetablerat företag hade tecknat kollektivavtal i Sverige när undersökningen gjordes. Transportstyrelsen konstaterar att det är svårt att på en mer övergripande nivå uttala sig om utstationeringsdirektivets påverkan på löneutvecklingen. Transportstyrelsen pekar på att svenska företags konkurrenskraft har stärkts något i relation till utländska företag, men att det samtidigt kan vara svårt att hävda att utvecklingen är en direkt följd av införandet av mobilitetspaketet.

### *Fair taxi*

Taxiunionen bildades 2021 och är en fristående ideell förening för taxiåkerier och taxiförare. Den grundades med syftet att göra branschen bättre, stabilare och tryggare för förarna och åkarna. Taxiunionen har lanserat en taxi-app som heter Fair Taxi och är tillgänglig för unionens medlemmar.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsyrkanden om arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen senast i betänkande 2023/24:TU9. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. de regler som införts med anledning av EU:s mobilitetspaket och det arbete som myndigheterna genomför för att kontrollera att arbetsgivare följer reglerna om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är mycket viktigt att det råder sund konkurrens inom åkeri- och taxibranschen, att förarna kan utföra sitt arbete under rättvisa villkor och att resenärer kan resa på ett tryggt sätt. Utskottet påminner om att riksdagen i maj 2022 beslutade om ett antal nya regler för att genomföra och komplettera EU:s mobilitetspaket i den del som avser särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och om ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik. Vid utstationering ska därmed arbetsgivare inom vägtransportsektorn, i likhet med vad som gäller inom andra sektorer, anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket. Utskottet vill peka på att uppgifterna som arbetsgivaren anmäler vid utstationering används för att se till att utstationerade arbetstagare i Sverige får de arbets- och anställningsvillkor som de har rätt till enligt Sveriges lagar och kollektivavtal. Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om det angelägna arbete som olika myndigheter genomför för att kontrollera att arbetsgivare följer reglerna om bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, kör- och vilotider och utstationering inom åkeri- och taxibranschen. Utskottet vill vidare också peka på att det redan finns möjlighet för utstationerande arbetsgivare att teckna kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation eller bli medlem i en svensk arbetsgivarorganisation och på så sätt bli omfattad av ett svenskt kollektivavtal.

Utskottet ser positivt på det arbete som bedrivs inom såväl åkeri- som taxibranschen för att främja stabilitet och trygghet för förare, åkerier och taxiföretag som använder sig av applikationsplattformar. Utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen inom området noga.

Mot bakgrund av detta finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan för närvarande och avstyrker därmed motion 2024/25:3126 (S) yrkande 44 i denna del och 45.

# Reservationer

## 1. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

### *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 motionerna

2024/25:1673 av Johanna Haraldsson (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorps m.fl. (S) yrkandena 44 och 47, båda i denna del,

bifaller delvis motionerna

2024/25:925 av Tomas Eneroth (S) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 21 och

avslår motionerna

2024/25:480 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 3,

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det ska vara schysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken och att svenska löner och villkor ska gälla. Vi påminner om den socialdemokratiska regeringens tidigare insatser som bl.a. innefattade införandet av EU:s hårdaste sanktioner vid fusk och skärpning av utstationeringsreglerna, och vi anser att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Tillsynen och vägkontrollerna av yrkestrafiken för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens måste fortsätta.

För att fortsätta detta arbete och säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det även är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion. En sådan myndighet skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. godstransport- och bussbranschen, och därmed göra det svårare för oseriösa företag att verka inom dessa områden. Vi menar att inrättandet av en yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn och medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch. Genom att upprätta en sådan inspektion skulle vi

även kunna säkerställa att alla aktörer på marknaden verkar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

## **2. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

### *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

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 21 och

avslår motionerna

2024/25:480 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C),

2024/25:925 av Tomas Eneroth (S),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 3,

2024/25:1673 av Johanna Haraldsson (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 44 och 47, båda i denna del.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det är angeläget att inte ytterligare försvåra för åkerinäringen, som redan är hårt ansträngd. En laglig cabotagettransport innebär att en utländsk lastbil som lossar gods i Sverige har begränsade möjligheter att utföra inrikestransporter innan den lämnar landet för en internationell transport. Dessvärre ser vi alltför ofta lastbilar på våra vägar som bryter mot gällande regelverk. Vi anser därför att polisen måste utveckla och stärka kontrollerna på väg för att stoppa den olagliga trafiken i Sverige. Polisen ska också med hjälp av fysisk eller digital dokumentation ha en möjlighet att kontrollera om det rör sig om en laglig cabotagettransport eller en olaglig inrikestransport vid en kontroll längs de svenska vägarna. Enligt vår uppfattning bör hela transportinfrastruktursystemet i grunden ses som en nationell angelägenhet. Därmed anser vi att det behövs förändrade regler och att det krävs krafttag mot fusk vid cabotagettransporter.



### 3. Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

#### *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 motionerna

2024/25:480 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 21 och 25,

bifaller delvis motion

2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 7 och

avslår motionerna

2024/25:925 av Tomas Eneroth (S),

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 3,

2024/25:1673 av Johanna Haraldsson (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 44 och 47, båda i denna del.

#### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla vikten av att yrkestrafiken på de svenska vägarna respekterar och arbetar med de värderingar som bl.a. kommer till uttryck inom Fair Transport och som flera svenska åkeriföretag har anslutit sig till. Det är bra att transportföretag från EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa eftersom det ökar effektiviteten i transportsystemet. Jag kan samtidigt konstatera att det råder en mycket hård konkurrenssituation inom transportnäringen liksom att det dessvärre finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal. Dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. De överträdelser som sker handlar bl.a. om avsaknad av yrkestrafiktillstånd, brott mot kör- och vilotidsreglerna, överträdelser mot cabotageförordningen samt uteblivna betalningar av lagstadgade avgifter och skatter. När det gäller fusk med kör- och vilotider medför detta bl.a. att konkurrensen hotas och att trafiksäkerheten och de anställdas villkor försämras. Det behövs därför ytterligare åtgärder inom området. Jag anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar och minska de olagliga cabotagetransporterna, och jag anser därför att det bör vidtas åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter.

Jag anser vidare att teknikutvecklingen på trafikområdet bör kunna användas i större omfattning för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Med dagens digitala hjälpmedel är det ganska lätt för en oseriös aktör att skaffa sig information om var kontroller äger rum och hur man kan undvika dem genom

att välja en annan färdväg. Jag menar att en mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med större precision än i dag kan veta vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar. Denna analys skulle med fördel kunna göras tillsammans med transportköpare och åkerinäringen. Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskameror, s.k. ANPR-system. Detta har under 2023 börjats användas av svensk polis, främst i områden vid Sveriges gränser såsom vid Öresundsbron. Det skulle dock behöva användas bredare för att genom automatik avläsa registreringsnumren och söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier som polisen vill bevaka noggrannare.

Jag anser slutligen att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka. Jag påminner om att det svenska polisväsendet arbetar med många olika frågor och att övervakningen av trafiken och godstransporterna på väg ingår som en del i detta. För att genomföra flygande besiktningar och bedöma om en lastbilstransport sker i enlighet med gällande regler krävs specialkunskaper i att kontrollera bl.a. cabotagetransporter, färdskrivare och lastsäkring. Att antalet trafikpoliser har minskat de senaste åren innebär färre kontroller på våra vägar. Jag vill därför peka på att det behövs fler kontrollanter och att dessa kan vara specialutbildade besiktningsspersoner. På det sättet behöver polisen endast bistå med en person som kan stå för själva trafikövervakningen medan kontrollanterna genomför kontrollerna. På så sätt kan det antal trafikpoliser som krävs frigöras medan kontrollerna blir mer effektiva.

#### **4. Beställansvar, punkt 3 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1393 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10.

##### *Ställningstagande*

Vi vill uppmärksamma att trafikpolisen vid flera tillfällen har stoppat utländska dragbilar med tillkopplad trailer som kört gods för statligt ägda bolag och i samband med detta rapporterats för otillåten cabotagetransport eftersom de inte följt gällande regelverk. Vi vill framhålla att statligt ägda bolag ska

följa gällande regelverk och ovillkorligen ha bättre kontroller av leverantörer vid upphandling av tjänster för transporter än i dag.

## **5. Kontrollplatser och säkra rast- och uppställningsplatser, punkt 4 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

### *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  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 86 och  
avslår motion  
2024/25:1690 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Vi anser att rastplatserna längs våra vägar behöver vara bättre bevakade för att öka säkerheten. Vidare har vi dessvärre kunnat se att rastplatserna runt om i vårt land ofta inte tar hänsyn till de kvinnliga yrkesförarna trots att de blir allt fler. Vi vill därför också framhålla behovet av bättre faciliteter till det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer, t.ex. tillgång till separata toalett- och duschmöjligheter.

## **6. Dispens för vissa fordonstransporter, punkt 5 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20.

### *Ställningstagande*

Jag anser att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. De kranar som används är ofta tunga, och för att skydda vägnätet finns därför ett regelverk för var och hur dessa kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att få

genomföra sådana förflyttningar behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. I dag är både Trafikverket och respektive kommun involverade i dispenshanteringen och branschen efterlyser därför ett förenklat regelverk för att därmed få möjlighet att öka tiden hos kund och skapa större nytta. Det är dessutom vanligt att lyftarbetet på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, och att företaget då behöver kunna få en ny transportdispens snabbt. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är problematiska att hantera inom ramen för dagens regelverk. För att möta denna utmaning vore det enligt min mening lämpligt om Trafikverket efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, skulle kunna få hantera all dispenshantering när det gäller transporter av mobila kranar och tunga fordon. Jag anser därför att regeringen bör delegera ett övergripande ansvar till Trafikverket för dispenshanteringen i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon.

## **7. Längre och tyngre lastbilar, punkt 6 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

### *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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.1 och

avslår motionerna

2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 1 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Vi ser fler både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och för att bibehålla kapaciteten anser vi att arbetet med att öka bärigheten och säkra s.k. BK4-status på det svenska vägnätet behöver öka. Vi vill framhålla att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samtidigt som svensk industri stärks genom lägre transportkostnader och effektivare godstrafik på väg. Vi ser det därmed som angeläget att längre lastbilar på upp till 34,5 meter tillåts på utpekade vägar.

## 8. Längre och tyngre lastbilar, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15 och 18.1,  
bifaller delvis motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och  
avslår motion

2024/25:1882 av Johan Hultberg (M) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan och att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta till vara genom att möjliggöra transporter med tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. Genom att använda sådana fordon kan även konkurrenskraften för transportberoende näringar förbättras. Jag anser att det är bra att riksdagen har sagt ja till lastbilar på upp till 74 ton på BK4-klassade vägar och att de ska få gå på de vägar som klarar deras tyngd, ett arbete som Centerpartiet varit pådrivande i. Finland är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen och där har den högsta tillåtna bruttovikten ökat från 60 ton till 76 ton. Samtidigt som det finns legala förutsättningar för en motsvarande reform i Sverige anser jag att genomförandetakten för detta är alldeles för låg. Det är därför viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser och skyndsamt tar fram anvisningar för var i landet den tunga trafiken ska få gå.

I dag kan branschen se en gradvis omklassificering av det statliga vägnätet, men det inte är samma tempo i omklassificeringen av kommunala vägar. Eftersom kommunerna bara har varit delaktiga i processen i begränsad omfattning är det i dag få kommunala vägar som pekats ut som BK4. Detta riskerar dessvärre att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Många kommunala vägar där det i dag fraktas mycket gods till olika noder är BK1-vägar. De borde enligt min uppfattning därför relativt enkelt kunna klassas om till BK4, även om det förekommer undantag, t.ex. när det finns en bro på vägsträckan. I sådana fall måste en extra besiktning göras för att säkerställa bronns bärighet. De flesta

kommuner är dock inte tillräckligt involverade i planeringen av regionala transportstråk och de känner därför inte till alla samhällsnyttor ett införande kan ge. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon krävs därför att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll att i dialog med kommunerna fortsätta genomförandet av BK4-klassificering. Omklassificeringen från BK1 till BK4 finansieras i dag ur Trafikverkets driftsbudget, vilket betyder att anslagen är högst begränsade på årlig basis. Jag anser att Trafikverket i högre utsträckning i stället ska finansiera BK4-klassificeringen ur myndighetens investeringsbudget.

Sammanfattningsvis anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassificeringen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar, industrier m.m. från BK1 till BK4. Jag anser vidare att det behöver vidtas åtgärder för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige.

## **9. Översyn av taxibranschen, punkt 8 (S, V)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Fredrik Stenberg (S).

### *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

2024/25:430 av Serkan Köse (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Taxibranschen har stor betydelse för att människors vardag ska gå ihop och att samhällsservice som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts liksom privata resor ska fungera. Efter att taxibranschen avreglerades 1990 kan vi dock i dag se flera stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt. Vi anser att avregleringen har gått för långt och att olika applikationstjänster förstör för seriösa aktörer genom att inte ta arbetsgivaransvar. Prisdumpning, låga löner och dåliga arbetsvillkor präglar i dag dessvärre taxibranschen i Sverige, som dessutom även vittnar om en stor förarbrist. Vi vill understryka att yrkestrafik bara ska utföras av seriösa aktörer. Vi anser därför att en översyn behöver göras för att se om och hur vi ska kunna skärpa

regelverk och kontroller inom taxibranschen, inberäknat mobilappsbaserade taxiaktörer. Vi vill i sammanhanget peka på Danmark där det har vidtagits åtgärder för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen och det tidigare kravet på att alla taxibilar ska ha taxameter har utökats med krav på en särskild enhet som via GPS löpande registrerar taxibilens geografiska position.

Därmed vill vi sammanfattningsvis att det ska genomföras en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen.

## **10. Kontroller och tillsyn inom taxibranschen, punkt 9 (S, V)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Fredrik Stenberg (S).

### *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  
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 47 i denna del och  
avslår motionerna  
2024/25:6 av Robert Stenkvist (SD) och  
2024/25:432 av Serkan Köse (S).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla betydelsen av att det ska råda schysta villkor och rättvis konkurrens inom taxibranschen. Vi anser därför att det är av yttersta vikt att det görs kontroller som innebär att detta kan upprätthållas. För att säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion som skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. taxi och därmed göra det svårare för oseriösa företag att bedriva verksamhet. En yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som i sin tur kan medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i branschen. Genom att upprätta en sådan inspektion kan vi säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

## **11. Vissa arbetsmiljöfrågor inom åkeri- och taxibranschen, punkt 11 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 44 i denna del och 45.

### *Ställningstagande*

Mot bakgrund av den välkomna skärpning som har gjorts av utstationeringsreglerna anser vi att det är av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att dessa regler ska upprätthållas. Genom de nya utstationeringsreglerna kan vi säkerställa att svenska löner och villkor ska gälla alla som kör yrkestrafik, vilket är en grundläggande princip för en rättvis konkurrens och bättre villkor inom transportsektorn. Vi anser att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag.

Vi vill vidare peka på problemen med dåliga arbetsvillkor som präglar taxibranschen, som även vittnar om en stor förarbrist. Det är inte ovanligt med brister i samband med offentliga upphandlingar av samhällsresor där skatte-medel går till oseriösa företag som vinner upphandlingar på lägsta pris genom låga löner, ohållbara arbetsvillkor och skatteundandragande. Vi ser dessvärre också att seriösa bolag som inte tummar på arbetsvillkor och löner riskerar att konkurreras ut. Framväxten av den s.k. gigeekonomin har ökat konkurrensen ytterligare och förstärkt problematiken med förare som helt saknar den grundläggande tryggheten som ett kollektivavtal ger. Förutom att dessa otrygga anställningar skapar en stark ekonomisk stress och utsatthet för den enskilde föraren är det även en trygghetsfråga för resenärerna. Vi ser betydande risker i att prispressen leder till kvalitetsbrister för att föraren inte får förutsättningar att klara sitt uppdrag eller förväntas arbeta mycket långa arbetspass. Därför vill vi framhålla vikten av att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla alla som kör yrkestrafik, så att schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom transportsektorn.



## Särskilt yttrande

### **Reglering och kontroll av yrkestrafiken, punkt 1 (C)**

Ulrika Heie (C) anför:

Jag vill framhålla vikten av att det råder konkurrens på lika villkor vid gränsöverskridande transporter. Jag ser därför positivt på införandet av s.k. smarta färdskrivare version 2 som har bättre funktioner än de tidigare färdskrivarna med bl.a. positionsbestämning som sparas automatiskt vid gränspassager.

I gränsområdena utförs i dag en mängd regionala transporter av lokala åkerier, där uppdrag över nationsgränsen bara är en del av de uppdrag som de har åtagit sig men som utgör en viktig del för lönsamheten. Kravet på att installera en smart färdskrivare version 2 för att kunna korsa gränsen innebär en kostsam investering på i genomsnitt 20 000 kronor per fordon och i vissa fall betydligt mer, vilket kan medföra att utbytet i det lokala näringslivet på båda sidor gränsen försvåras. Jag noterar att Transportstyrelsen deltar i en diskussion om denna ur ett gränshindersperspektiv angelägna fråga.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motion väckt med anledning av proposition 2024/25:28

*2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri, och därmed behöver arbetet öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4 och tillkännager detta för regeringen.

### Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

*2024/25:6 av Robert Stenkvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kontrollerna gällande taxiförarens tillstånd och legitimation och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:430 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en helhetsöversyn av taxibranschen och införa skärpta regler för att säkerställa ordning och reda i taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:431 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka skyddet för konsumenter mot oskäliga taxipriser och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:432 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och vidta åtgärder för att skärpa lagstiftningen och kontrollen inom taxibranschen för att motverka kriminalitet och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:480 av Martina Johansson och Mikael Larsson (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samverkan mellan trafikpolisen och utbildade fordonskontrollanter bör öka och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:636 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav om legitimation vid persontransporter med buss och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:925 av Tomas Eneroth (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1045 av Denis Begic (S):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen får i uppdrag att undersöka möjligheterna att utveckla ett digitalt system som kan registrera lastbilars användning av svenska vägar, i syfte att säkerställa rättvis avgiftshantering och förbättra trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1393 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

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

*2024/25:1464 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

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

*2024/25:1673 av Johanna Haraldsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en yrkestrafikinspektion och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1690 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):*

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

*2024/25:1836 av Jennie Wernäng (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över åldersregler för buss och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna om 50 km för linjetrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:1882 av Johan Hultberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om harmoniserade regler i Norden kring lastbilstransporter och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2001 av John E Weinerhall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar, industrier m.m. från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.
- 18.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre lastbilar.*

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör delegera till Trafikverket ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och

- rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken, samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta, och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen, och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att rusta rastplatser för ökad säkerhet samt för faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer och tillkännager detta för regeringen.