



## Ålderskrav vid buss- och taxitransporter m.m.

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2009/10:209 Ålderskrav vid buss- och taxitransporter och förslag i nio motioner från allmänna motions tiden 2009.

I propositionen föreslår regeringen bl.a. att ålderskrav för att få framföra buss förvärvsmässigt och för att få taxiförarlegitimation under vissa förutsättningar sänks till 18 år. Ett krav är genomgången förarutbildning för persontransporter med buss inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning. Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och anser att en motion (s) därmed blir tillgodosedd varför den avstyrks. Övriga motioner rör åtgärder mot svarttaxi, prissättningen inom taxinär-ingen, beställansvar vid upphandling av yrkestrafik samt överlastavgifter. Även dessa avstyrks.

I betänkandet finns 3 reservationer (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden .....	6
Lagförslaget .....	6
Åtgärder mot svarttaxi m.m. ....	9
Prissättningen inom taxinäringen .....	13
Beställansvar vid upphandling av yrkestrafik .....	15
Överlastavgifter .....	17
Reservationer .....	20
1. Åtgärder mot svarttaxi m.m., punkt 2 (s, v, mp) .....	20
2. Beställansvar vid upphandling av yrkestrafik, punkt 4 (s, v, mp) .....	21
3. Överlastavgifter, punkt 5 (s, v, mp) .....	23
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	25
Propositionen .....	25
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 .....	25
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	27

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Lagförslaget

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
3. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, och
4. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:209 punkterna 1–4 och avslår motion

2009/10:T307 av Kerstin Engle (s).

## 2. Åtgärder mot svarttaxi m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T209 av Rolf Gunnarsson (m),

2009/10:T218 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s),

2009/10:T262 av Stefan Tornberg (c) och

2009/10:T361 av Kerstin Engle och Göran Persson i Simrishamn (båda s).

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 3. Prissättningen inom taxinäringen

Riksdagen avslår motion

2009/10:T473 av Emma Henriksson (kd).

## 4. Beställaransvar vid upphandling av yrkestrafik

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T308 av Krister Örnfjäder m.fl. (s) och

2009/10:T522 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp).

*Reservation 2 (s, v, mp)*

## 5. Överlastavgifter

Riksdagen avslår motion

2009/10:T234 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

*Reservation 3 (s, v, mp)*

Stockholm den 20 maj 2010

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Gunnel Wallin (c).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet proposition 2009/10:209 Ålderskrav vid buss- och taxitransporter och förslag i nio motioner från allmänna motions-tiden 2009 som rör taxi- och bussfrågor. Regeringens förslag innebär ändringar i följande lagar

- körkortslagen (1998:488)
- yrkestrafiklagen (1998:490)
- lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens
- lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande och därvid följt de förslag som Lagrådet lagt fram. De ändringar som föreslås i lagen om vägtrafikregister är endast av rättelsekaraktär för att undvika att tidigare beslutade ändringar upphör att gälla. Med hänvisning till lagförslagets enkla beskaffenhet har Lagrådets hörande över förslaget ansetts sakna betydelse.

Utskottet redovisar i *bilaga 1* en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i ärendet. I *bilaga 2* redovisas regeringens lagförslag.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att ålderskravet för att få framföra buss förvärvsmä-sigt och för att få taxiförarlegitimation under vissa förutsättningar sänks till 18 år. Ett av de krav som ställs är genomgången förarutbildning för persontransporter med buss inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning.

Vidare innehåller propositionen ett förslag till ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister samt vissa överväganden som avser taxifö-rarlegitimation i fråga om medicinska krav och återkallelse.

Ett författningsförslag föreslås träda i kraft den 1 september 2010 och för övriga författningsförslag föreslås ikraftträdande den 1 januari 2011.

# Utskottets överväganden

## Lagförslaget

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bifaller regeringens förslag om sänkt åldersgräns för att få framföra buss och taxi. Därmed avslår riksdagen en motion, vars syfte blir tillgodosett genom förslaget i propositionen.

### **Gällande rätt**

#### *EU-rätt*

Bestämmelser om ålderskrav finns i dels tredje körkortdirektivet, dels yrkesförardirektivet.

#### **Tredje körkortsdirektivet**

I tredje körkortsdirektivet finns bestämmelser om bl.a. körkortskategorier och ålderskrav.

De *körkortskategorier* som finns när det gäller bussar är D (större bussar) och DE (större bussar med släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg) samt D1 (mindre bussar) och D1E (mindre bussar med släpvagn).

De *ålderskrav* som gäller är följande. Huvudregeln för att få framföra fordon som kräver en körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E är att föraren har fyllt 21 år. För fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE, gäller normalt att föraren ska ha fyllt 24 år. Dock får ålderskraven vara lägre för yrkesförare i enlighet med vad som följer av regleringen i yrkesförardirektivet (se nedan).

Tredje körkortsdirektivet ska i fråga om körkortskategorier och ålderskrav genomföras i nationell rätt senast den 19 januari 2011 och börja tillämpas fr.o.m. den 19 januari 2013.

#### **Yrkesförardirektivet**

I yrkesförardirektivet finns bestämmelser om kraven på den kompetens och den ålder som ska gälla för att förare förvärvsmässigt ska få utföra persontransporter med buss (körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D, DE) och godstransporter med lastbil (körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, C, CE).

När det gäller *ålderskrav* ges en medlemsstat möjlighet att tillåta 18-åringar som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom den längre utbildningen att förvärvsmässigt framföra bussar

utan passagerare eller på sträckor som inte överstiger 50 km inom landet. Vidare får 18-åringar tillåtas att förvärvsmässigt utföra transporter med bussar som kräver behörighet kategori D1 och D1E inom landet.

### *Nationell rätt*

#### **Körkortslagen**

Körkortslagen (1998:488) innehåller svenska bestämmelser om åldersgränser för körkort. För behörighet D krävs för utfärdande av körkort att sökanden har fyllt 21 år. I dag saknas möjlighet att förvärva ett svenskt körkort med behörigheten begränsad till att framföra mindre lastbilar och bussar i kategori C1, C1E, D1 eller D1E.

#### **Lagen om yrkesförarkompetens**

Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om krav på den kompetens, fortbildning och ålder som en förare ska uppfylla för att få utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter.

Yrkesförardirektivets bestämmelser när det gäller körkortsbehörighet för de svenska kategorier som tillämpas i dag (C, CE, D och DE) har genomförts i lagen respektive förordningen om yrkesförarkompetens.

#### **Propositionen**

Regeringen föreslår att en förare som inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE får utföra förvärvsmässiga persontransporter med sådana fordon fr.o.m. 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren fr.o.m. 18 års ålder, om fordonet körs utan passagerare eller om transporten avser linjetrafik där linjens längd uppgår till högst 50 kilometer.

Vidare föreslås att taxiförarlegitimation får ges till den som inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörighet B och i övrigt uppfyller de krav som anges i 3 kap. 3 § första stycket 3–5 yrkestrafiklagen (1998:490).

Regeringen gör bedömningen att det inte bör införas krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation. Dessutom är det regeringens bedömning att en taxiförarlegitimation inte bör kunna återkallas på kortare tid än tre år.

## Motionen

2009/10:T307 av Kerstin Engle (s) begärs att Körkortsutredningens förslag om sänkt åldersgräns och gymnasieutbildning för bussförare snarast genomförs. Redan i dag råder stor brist på bussförare, anför motionären, och hon befarar att situationen kommer att förvärras till följd av pensionsavgångar och en skärpning av EU:s kör- och vilotidsregler för yrkesförare. Motionärerna hänvisar till kvalitetsmätningar i kollektivtrafiken som visar att passagerarna värderar punktlighet högt: när bussresenärerna kommer för sent till sitt arbete för att det inte finns förare väljer de som kan bilen i stället. Då hjälper inte andra åtgärder för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i syfte att minska klimatutsläppen. Genom en sänkt åldersgräns får resenärerna en mer tillförlitlig kollektivtrafik, många ungdomar får arbete, utsläppen av klimatgaser minskar och andelen kvinnor i bussföraryrket ökar, heter det.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens förslag om att den nedre åldersgränsen för att få köra buss respektive taxi sänks till 18 år under vissa i lagen angivna förutsättningar. Utskottet konstaterar att Sverige därmed utnyttjar den möjlighet som öppnats i EU-lagstiftningen.

Utskottet konstaterar att det råder problem med rekrytering till bussföraryrket. Kommande pensionsavgångar i förening med att alltför få personer för närvarande utbildar sig till bussförare är en del av förklaringen. Även de satsningar på en förstärkt kollektivtrafik, som bl.a. miljöskäl talar för, leder till behov av fler bussförare. För företagen inom buss- och taxibranscherna förväntas följaktligen ett sänkt ålderskrav innebära ett större rekryteringsunderlag samtidigt som de personer som anställs kommer att ha en gedigen utbildning. Vidare bedöms företagens administrativa kostnader kunna minska. Utskottet finner det också sannolikt att jämställdheten mellan kvinnor och män i yrkestrafiken kan öka, bl.a. genom att ett större inslag av undervisning i utbildningen kan öka unga kvinnors intresse för föraryrket. Likaså kan nya svenskars erfarenheter, intressen och kompetens bättre tas till vara. Enskilda kan dra nytta av en sänkt åldersgräns genom vidgade möjligheter till utbildning och anställning som yrkesförare för persontransporter.

I likhet med regeringen är utskottet medvetet om de farhågor med – och därmed invändningar mot – en sänkt åldersgräns. Yrkets karaktär är speciellt – det är ett stort ansvar att köra buss och taxi, och arbetet förutsätter en hög kompetens och stor stresstålighet. Utskottet tar således frågan om trafiksäkerhet på största allvar och anser därför att tillämpningen av de nya reglerna löpande ska följas upp av regeringen med återrapportering till riksdagen varje år. Skulle det uppenbaras något tecken på en ökad olycksfrekvens eller andra faktorer som kan inge oro, förutsätter utskottet att



regeringen skyndsamt vidtar nödvändiga åtgärder. Vidare utgår utskottet från att regeringen – när lagen har varit i kraft under ett antal år – låter genomföra en utvärdering av tillämpningen av densamma.

När det gäller det tillkännagivande som riksdagen under riksmötet 1997/98 riktade till regeringen om att den borde överväga lämpligheten att införa krav på återkommande läkarundersökningar för taxiförare konstaterar utskottet att det av propositionen framgår att frågan har utretts och att regeringen därefter inte funnit att ett sådant krav bör införas. I sammanhanget hänvisas bl.a. till läkarkårens skyldighet att anmäla om en taxiförare har trafikfarliga sjukdomar. Utskottet har ingen invändning mot regeringens bedömning.

I fråga om regeringens lagförslag om sänkt åldersgräns konstaterar utskottet att syftet med motion 2009/10:T307 av Kerstin Engle (s) tillgodoses och därmed inte behöver föranleda någon åtgärd från riksdagen. Utskottet tillstyrker således proposition 2009/10:209 i dess helhet och avstyrker det nu behandlade motionsförslaget.

## Åtgärder mot svarttaxi m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår samtliga motioner om åtgärder mot svarttaxi och ekonomisk brottslighet inom taxinäringen, bl.a. med hänvisning till att resultatet av pågående utredningar bör inväntas.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

## **Bakgrund**

### *Myndighetsansvar*

Den 1 januari 2009 bildades Transportstyrelsen, och den 1 januari 2010 övertog myndigheten ansvaret för körkort och den yrkesmässiga trafiken från länsstyrelserna.

Under 2005 – 2009 genomfördes ett projekt i Stockholms län med syfte att motverka ekonomisk brottslighet inom den yrkesmässiga trafiken, särskilt när det gäller taxiverksamhet. I arbetet har ingått företrädare för Länsstyrelsen i Stockholms län, Polismyndigheten, Skatteverket, Transportstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten, Kronofogdemyndigheten, Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen och Stockholms stads socialtjänst och arbetsmarknadsförvaltning. I årliga rapporter har de olika myndigheternas åtgärder och resultat redovisats. I rapporten för 2009 nämns att Skatteverket har märkt av en ökad betalningsvilja hos många taxiföretag sedan projektet påbörjades. Många beställningscentraler har infört en bättre internkontroll, där man bl.a. jämför åkarnas inkörda belopp enligt taxametern med de deklarationsuppgifter som lämnats till Skatteverket.

Initiativet med samordnade tillsynsinsatser drivs nu fortsättningsvis inom Transportstyrelsen. Inledningsvis har arbetet gått ut på att bygga vidare på befintliga erfarenheter och att vidmakthålla respektive etablera nätverk mellan de berörda myndigheterna och branscherna i de sex län som omfattas av Transportstyrelsens sektion tillsyn yrkestrafik, Stockholm, däribland Stockholms län. Målet är att detta arbetssätt ska tillämpas i samtliga län.

### *Taxiutredningen*

I betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) redovisades förslag och överväganden som gällde taxiverksamheten i Sverige.

I fråga om åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten inom branschen gällde förslagen särskilt tillsyn, redovisningscentraler och avläsare av kreditkort. Vidare omfattades frågan om hur man ska komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svarttaxi. Även frågorna om medicinska krav på taxiförare, krav på körprov och polisers rätt att omhänderta utdrag ur taxameter behandlades av utredningen.

De delar av utredningen som rör svarttaxi och krav på ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation behandlades våren 2006 i propositionen Åtgärder mot svarttaxi m.m. (prop. 2005/06:109, bet. 2005/06:TU14, rskr. 2005/06:259 och 2005/06:260).

### *Vägverkets utredning om taxameterbesiktningar*

Vägverket fick i november 2007 i uppdrag att utreda förutsättningarna för en central databas för taxameterbesiktningar och föreslå vilken myndighet som skulle ansvara för denna. Vidare skulle Vägverket i samråd med länsstyrelserna se över gällande bestämmelser om återkallelse av taxiförarlegitimation. I sin rapport från juni 2008 har Vägverket föreslagit en ändring i yrkestrafiklagen. Den skulle innebära att man ersätter bestämmelsen om att en taxiförarlegitimation *ska återkallas* om innehavaren begärt det med en bestämmelse om att en taxiförarlegitimation i stället *förklaras ogiltig* om innehavaren begär det.

Vidare skulle det vara av värde för kontrollen av taxitrafiken om vissa uppgifter om taxameterbesiktningen som avser taxameterutrustningen och dess funktion togs in i vägtrafikregistret.

Vägverket anser att syftet med uppgifter om den totala färdsträckan, den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk, det totala antalet körningar, det totala belopp som påförts som tilläggsavgifter och det totala belopp som påförts som färdavgifter är att kunna kontrollera mot deklarerad inkomst för rörelsen. Detta görs av Skatteverket, och lagringen av dessa uppgifter bör kunna ske i en databas hos dem. Enligt Vägverkets uppfattning vore det lämpligt att den myndighet som har det huvudsakliga

behovet av uppgifterna får ansvaret för lagringen av uppgifterna samt ansvarar för databasen. Därigenom blir det en naturlig koppling mellan kostnaden för databasen och nyttan av lagringen av uppgifterna.

### *Vägtrafikregisterutredningen*

Vägtrafikregisterutredningen (N 2008:04) har fått i tilläggsuppdrag att överväga hur en central databas för taxameterbesiktningar kan genomföras. Det handlar om möjligheten för en åkare eller en arbetsgivare att automatiskt få information från trafikregistret om en förare har blivit av med körkort eller taxiförarlegitimation. Utredningen ska redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 november 2010.

### *Uppdrag till Swedac*

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) har getts i uppdrag att utreda möjligheterna till integrering mellan taxametrar och kreditkortsläsare. Resultatet av arbetet ska redovisas hösten 2010.

### *Propositionen om inskränkt revisionsplikt*

Regeringen har i propositionen En frivillig revision (prop. 2009/10:204) föreslagit att Skatteverket ska ha möjlighet att under löpande beskattningsår förelägga företag att lämna uppgift för att verket ska kunna kontrollera att dokumentationsskyldigheten enligt lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter samt skattebetalningslagen fullgörs. Föreläggandet ska kunna förenas med vite.

### *Svar på interpellation i riksdagen*

Som svar den 18 mars 2010 på interpellation 2009/10:293 (s) om vilka initiativ som regeringen avsåg ta med avseende på förhållandena inom taxi-branschen bekräftade finansminister Anders Borg att det finns bekymmer i branschen av olika slag. Han hänvisade till Vägtrafikregisterutredningens respektive Swedacs uppdrag. Vidare åberopade han regeringens generella åtgärder för att minska skattefusket. Det senaste exemplet, fortsatte han, är den utökade rätt för Skatteverket att kräva in uppgifter under löpande beskattningsår som föreslagits i propositionen En frivillig revision. I sammanhanget pekade finansministern på de grundläggande kontrollproblem som finns. När det gäller möjligheten att integrera taxameter och kreditkortsläsare var det hans uppfattning att detta inte hjälper om föraren inte slår på taxametern eller om man kör svarttaxi. Slutligen framhöll han det som självklart att bolag ska konkurrera på lika villkor och att man ska ha kollektivavtal. I offentligt upphandlade tjänster ska det finnas en respekt för lagar och andra regler så att verksamheten bedrivs utifrån att man är effektiv och skicklig på att hantera sina kostnader och gör vinst på grund av det, inte på grund av att man undgår att betala sin skatt eller frångår gällande regelverk.

## Motionerna

I motion 2009/10:T361 av *Kerstin Engle och Göran Persson i Simrishamn (båda s)* krävs åtgärder mot fuskande taxiförare utan legitimation. Enligt motionärernas mening måste det finnas möjligheter för den berörda myndigheten att ta fram rutiner för att informera beställningscentralerna om vilka förare som har förlorat sina taxiförarlegitimationer. Vidare måste även berörda myndigheter prioritera tillsynen över taxibranschen i betydligt högre utsträckning. De anser att det finns en bred politisk samsyn om vikten av en väl fungerade taxinäring, och att det – efter år av utredande – är hög tid att gå från ord till handling.

*Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s)* betonar i motion 2009/10:T218 behovet av obligatorisk anslutning till godkänd tömningscentral för taxiägare. Avregleringen av taxibranschen som genomfördes 1990 innebar visserligen att det blev lättare att få en taxi, men för passagerarna blev det otryggt. Enligt motionärernas mening är det viktigt att taxi förknippas med trygghet och trafiksäkerhet. Det är anmärkningsvärt att fortkörning, rattfylleri, underlåtenhet att använda bilbälte etc. kan fortsätta att förekomma, vilket har konstaterats av särskilda polisinsatser mot taxibranschen. Regeringen har dock avvisat kravet på tömningscentraler med hänvisning till att ”regelkrånget” skulle öka. Aktörerna behöver tydliga regler och ett effektivt kontrollsystem. Den seriösa taxiverksamheten måste uppskattas och därmed prioriteras. Taxi måste vara ett tryggt komplement till kollektivtrafiken.

Även i motion 2009/10:T209 av *Rolf Gunnarsson (m)* begärs åtgärder för att komma åt den ”svarta omsättningen” inom taxibranschen, främst i storstäderna. Han hänvisar till att Skatteverket uppskattar den ”svarta delen” inom taxirörelsen till 1,5–2 miljarder kronor per år. Ett förslag är en databas där man skulle kunna samköra taxichaufförernas deklarerade inkomster med bilarnas körjournaler.

I motion 2009/10:T262 av *Stefan Tornberg (c)* efterlyses krav på obligatorisk tömning av taxametrar till godkända redovisningscentraler. Motionären hänvisar till att införandet av personalliggare i restaurangbranschen på ett effektivt sätt har skapat tusentals nya ”vita jobb” och förbättrat konkurrensvillkoren för seriösa företag. Konkurrens som inte sker på lika villkor är förödande för alla företagare, oavsett vilken bransch det gäller. Man bör därför säkra likvärdiga konkurrensvillkor i taxinäringen genom att göra det svårare att undkomma lagstadgade skatter och avgifter. Taxinäringen är en bransch där ett mindre antal åkare på felaktiga grunder undandrar sig beskattning. Det motargument mot redovisnings- och tömningscentraler som förts fram, nämligen att det skulle bli regelbelastande för företagen och öka kostnaderna, tillbakavisas av motionären. Han anser det viktigt att de beställningscentraler, som 80–85 % av alla taxiföretagare redan använder, ska användas i stället för det byråkratiska system som förordades av den tidigare regeringen.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om ekonomisk brottslighet inom taxinäringen och s.k. svarttaxi har behandlats av riksdagen vid en rad tillfällen, senaste gången våren 2009 (bet. 2008/09:13).

Utskottet vill återigen understryka vikten av att man kommer till rätta med missförhållandena inom taxinäringen. Konkurrensen inom en bransch måste vara grundad på lika villkor, vilket bl.a. förutsätter att aktörerna följer lagar och andra regler. Enligt utskottets mening är det angeläget att de insatser som genomförs är ändamålsenliga, kostnadseffektiva och i övrigt väl avvägda i förhållande till de resultat som ska uppnås. Detta kan – som utskottet tidigare har betonat – innebära att man behöver invänta resultat från olika utredningar, såsom den utredning som genomför en översyn av lagstiftningen om vägtrafikregister.

I sammanhanget bör vidare nämnas att trafikutskottet i sitt yttrande till konstitutionsutskottet (yttr. 2009/10:TU3y) med anledning av skrivelsen Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen har uppmärksammat att tillkännagivandet om ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (bet. 2005/06:259) ännu inte har slutredovisats och att det saknas uppgift om beräknad tidpunkt för slutbehandling. I yttrandet säger sig trafikutskottet förutsätta att de tillkännagivanden som riksdagen har avgett behandlas med hög prioritet, och utskottet emotser att regeringen återkommer till riksdagen vid lämpligt tillfälle.

Med hänvisning till vad utskottet här har anfört avstyrks motionerna 2009/10:T209 av Rolf Gunnarsson (m), 2009/10:T218 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s), 2009/10:T262 av Stefan Tornberg (c) samt 2009/10:T361 av Kerstin Engle och Göran Persson i Simrishamn (båda s).

## Prissättningen inom taxinäringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om prissättningen inom taxinäringen; den torde i allt väsentligt kunna bli tillgodosedd genom ett förslag av Transportstyrelsen om bättre prisinformation.

## Motionen

I motion 2009/10:T473 av Emma Henriksson (kd) begärs åtgärder för att komma till rätta med den överprissättning som finns inom vissa delar av taxinäringen. Motionären konstaterar att det inom denna bransch – liksom i övriga grenar av tjänstenäringen – råder fri prissättning. Dessvärre finns ett antal aktörer som utnyttjar denna fria prissättning till att medvetet lura kunder, framför allt i Stockholmsområdet. De som blir lurade är oftast turis-

ter som har begränsade möjligheter att känna till vilka bolag som finns och hur dessa kan särskiljas. Sveriges rykte bland internationella turister och näringslivsrepresentanter tar allvarlig skada av företeelsen.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har erfarit att Transportstyrelsen den 29 april 2010 lämnade en rapport till regeringen med förslag som syftar till att taxikunder ska ges bättre information om vad varje enskild resa kommer att kosta. Förslaget innehåller en kortsiktig och en långsiktig lösning.

Den *kortsiktiga lösningen* innebär att Transportstyrelsen får rätt att bestämma hur prisinformationen på och i taxifordonen ska vara utformad. Det innebär att dagens allmänna råd om utformning av prisinformation ändras till bindande krav. Tarifferna ska anges i kronologisk ordning, och det högsta jämförpriset som tillämpas för fordonet i fråga ska anges mer framträdande i en särskild ruta på prisinformationsdekalen på utsidan av fordonet. Prisinformationen inte får vara utformad på sådant sätt att den förvillar eller försvårar för taxikunden. Syftet är att taxikunderna på ett lättare sätt ska kunna ta till sig informationen och göra jämförelser med andra taxiföretag. Denna del rör även förslag som riktas mot turister, såsom skyltning vid resecentrum och broschyrer. Den kortsiktiga lösningen föreslås träda i kraft den 1 mars 2011

Den *långsiktiga lösningen* innebär att den som har tillstånd till taxitrafik och bedriver verksamhet inom Stockholms-, Göteborgs- eller Malmöområdet ska ha ett särskilt ledningssystem som säkerställer att kunden får en prisuppgift för den aktuella taxiresan innan den startar. Den långsiktiga lösningen föreslås träda den 1 mars 2013.

Enligt Transportstyrelsens bedömning kommer den kortsiktiga lösningen sannolikt inte att lösa problemen med hög prissättning fullt ut. Styrelsen menar att den mest verkningsfulla åtgärden, bortsett från en återgång till en reglering av priserna, är att kunden får reda på priset för den enskilda resan.

Mot bakgrund av att motionen i allt väsentligt torde kunna bli tillgodosedd genom det nu refererade förslaget finner utskottet inte skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2009/10:T473 av Emma Henriksson (kd) och avstyrker alltså motionen.

## Beställaransvar vid upphandling av yrkestrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om beställaransvar vid upphandling av yrkestrafik med hänvisning till bl.a. det arbete som pågår inom näringslivet med miljö- och kvalitetscertifiering.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

### Motionerna

I motion 2009/10:T522 av *Lena Hallengren m.fl.* (s, v, mp) förespråkas en utredning som ska gå ut på att åstadkomma ett utvecklat beställaransvar vid upphandling av yrkestrafik. Syftet är att säkra en seriös åkerinäring som kan bära ett långsiktigt ansvar för klimat och miljö. Motionärerna anför att åkerinäringen präglas av betydande problem med låg lönsamhet, kortsiktighet och illojal konkurrens. Detta bidrar till att branschen har uppenbara svårigheter att bära ett avancerat ansvar för sin miljöpåverkan, menar de.

Systemet ska innebära att den som köper en transport också måste ta ett ansvar för att transporten sköts på ett sätt som överensstämmer med lagar och avtal och samtidigt utförs på ett klimatsmart sätt, t.ex. genom att den utförs med fordon med så låg miljöbelastning som möjligt, att man säkrar en hög fyllnadsgrad och åkerierna tillämpar sparsam körning (ecodriving) och håller hastighetsgränserna, att leverantörerna arbetar med kombitrafik tåg/fartyg/lastbil när så är möjligt och att man har kontroll över hela transportkedjan och de fordon som utför uppdragen. Som förebilder hänvisar motionärerna till dels den finska lagstiftningen om beställaransvar inom den sociala sektorn, dels systemet för kvalitetsuppföljning inom den offentligt upphandlade busstrafiken i Sverige.

*Krister Örmfjäder m.fl.* (s) framför i motion 2009/10:T308 motsvarande krav och synpunkter.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att ta till vara den potential som finns för den tyngre vägtrafiken att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Som anförts i motionerna handlar det om teknisk utveckling av fordon m.m. och om utveckling av förnybara drivmedel. En viktig faktor är också att optimera de logistiska och trafikmässiga lösningarna, och i det sammanhanget spelar fördelningen av ansvar en stor roll.

I detta sammanhang vill utskottet påminna om att en närbesläktad fråga behandlades våren 2000 i betänkandet Trafiksäkerhet (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). På förslag av utskottet gjorde riksdagen ett tillkännagivande om ansvaret för lastsäkring. I en motion (s) hade föreslagits att föraren borde befrias från ansvar i det fall han inte haft möjlighet att kon-

trollera lastsäkring. Av skrivelsen Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2009/10:75) framgår att regeringen den 14 februari 2002 uppdrog åt Vägverket att utreda hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring på väg borde vara utformat. Vägverket redovisade resultatet av sitt arbete i en rapport den 6 april 2003. Rapporten har remissbehandlats. Näringsdepartementet har under 2009 haft möte med berörda branschorganisationer för att diskutera ärendets fortsatta hantering. Ärendet bereds vidare. I sitt yttrande till konstitutionsutskottet (ytr. 2009/10:TU3y) säger sig trafikutskottet förutsätta att de tillkännagivanden som riksdagen har avgett behandlas med hög prioritet, och trafikutskottet emotser att regeringen återkommer till riksdagen vid lämpligt tillfälle.

Vad gäller den finska lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar när utomstående arbetskraft anlitas har utskottet erfarit att den trädde i kraft den 1 januari 2007. Lagen syftar till att främja lika konkurrens mellan företag samt iakttagande av anställningsvillkor och att skapa förutsättningar för företag och offentligrättsliga sammanslutningar att säkerställa att företag, som ingår avtal med dem om hyrd arbetskraft och underleverans, fullgör sina lagstadgade förpliktelser som avtalsparter och arbetsgivare. Enligt lagen är den som beställer ett arbete skyldig att utreda sin avtalsparts förmåga att sköta de lagstadgade förpliktelserna. Samtidigt säkras att underleverantörerna och de företag som hyr ut arbetskraft iakttar de förpliktelser de har som arbetsgivare. De ålagda förpliktelserna syftar alltså även till att minimivillkoren i underleverantörernas och de inhyrda arbetstagararnas arbetsförhållanden ska uppfyllas.

Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen i propositionen Nya rättsmedel på upphandlingsområdet (prop. 2009/10:180) lämnar förslag till lag om ändring i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, förkortad LOU, och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, förkortad LUF. Förslagen innehåller bestämmelser om bl.a. nya rättsmedel (ogiltighet och sanktionsavgift) och konkurrenspräglad dialog. Vidare föreslås att bestämmelser ska införas i LOU och LUF som anger att upphandlande myndigheter och enheter bör beakta miljöhänsyn och sociala hänsyn i sina upphandlingar, om upphandlingens art motiverar detta.

Utskottet konstaterar att ett eventuellt införande av beställaransvar inrymmer en rad komplicerade frågeställningar samtidigt som en sådan ordning skulle kunna få vittgående konsekvenser för ansvarsförhållandena inom transporträtten och därmed för transportsystemet i stort. Samtidigt vill utskottet framhålla det arbete med miljö- och kvalitetscertifiering som pågår inom näringslivet och där transporternas betydelse för miljön röner ökad uppmärksamhet. Med hänvisning till de transportpolitiska mål som riksdagen har ställt sig bakom är detta ett arbete som utskottet varmt bejakar. Mot bakgrund dessutom av riksdagens tidigare tillkännagivande om den anknyttande frågan om ansvar för lastsäkring är utskottet inte nu berett



att föreslå något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionerna 2009/10:T308 av Krister Örnfjäder m.fl. (s) och 2009/10:T522 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp); de avstyrks alltså.

## Överlastavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om höjd överlastavgift med hänvisning till vad utskottet tidigare uttalat om behovet av en bred strategi för att komma till rätta med problemet med överlast och till pågående insatser.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

### Gällande rätt

Enligt lagen (1972:435) om överlastavgift får en sådan avgift tas ut om ett fordon framförs på en väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Avgiften varierar mellan 400 kr och 1 000 kr per 100 kg beroende på hur stor överlasten är. Överlastavgift påförs av Transportstyrelsen. Om det finns särskilda skäl får en överlastavgift sättas ned eller efterskänkas.

### Vägverkets mätningar

Vägverket (numera Trafikverket) utför sedan 2004 mätningar av lastbilars axellaster och bruttovikt. Enligt mätningarna från 2009 fortsätter antalet överlastade fordon att minska. Emellertid är en femtedel av de tunga fordonen med en bruttovikt av över 35 ton fortfarande överlastade. Andelen överlastade fordon varierade mycket mellan mätplatserna, från 5 till 58 %. Överlastade fordon finns främst hos fordon där vikten är felaktigt fördelad mellan hjulaxlarna.

Trafikverket och Sveriges Åkeriföretag har startat en dialog med fordons-tillverkarna för att få fram bättre vågutrustning för originalmontering i fordon, så att förarna kan kontrollera bruttovikten och fördelningen på fordonets axlar. Vidare arbetar Trafikverket tillsammans med andra aktörer för att finna lösningar så att vägnätet kan utnyttjas effektivt och miljöriktig. Bland annat utreds om specialanpassade fordon kan göra det möjligt att öka bruttovikten utan att viktgränserna för axellasterna överskrids med hänsyn till att det är axellasterna som har betydelse för väglitaget.

## Motionen

I motion 2009/10:T234 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s) krävs höjd avgift för överlast. De framhåller att överlastade fordon innebär en större fara i trafiken och snedvrider konkurrensen. Övervikt sliter hårt på vägarna, inte minst i skogslänen där mycket tung trafik trafikerar även mindre vägar. Överlast orsakar stora kostnader för samhället, framhålls det. Motionärerna anför att överlast i vissa fall beror på bristande kunskaper i gällande lagstiftning, men att det oftast handlar om att få en större vinst för transporten. De hävdar att ekonomiska sanktioner är ett effektivt sätt att påverka denna typ av verksamhet.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motioner om motverkande av överlast vid ett flertal tillfällen. I sammanhanget har utskottet bl.a. konstaterat att landets vägnät har byggts upp under en lång tidsperiod genom betydande ekonomiska insatser av främst staten men även av kommuner och enskilda väghållare. Det är därför av stor samhällsekonomisk vikt att vägkapitalet inte bryts ned i förtid till följd av överlastade fordon. Vid klimatförändringar försämras också vägarnas bärighet, och vid överlastade tunga fordon förvärras situationen. Till detta kommer att överlastade fordon innebär att såväl trafiksäkerhet och fordonsekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen motverkas.

Såvitt utskottet kan konstatera utifrån Vägverkets mätningar fortsätter andelen överlastade tunga fordon att minska. Detta är visserligen positivt, men enligt utskottets mening går minskningen alltför långsamt i förhållande till bl.a. kostnaderna för det vägslitage och de trafiksäkerhetsrisker som överlastade fordon förorsakar.

Med anledning av motionsförslaget står utskottet kvar vid sin tidigare uttalade övertygelse att en ensidig höjning av överlastavgiften inte är den mest effektiva metoden för att komma till rätta med överlastade tunga fordon. Utskottet anser att det i stället krävs en bred strategi i form av såväl utbildning och information som förbättrad kontroll och uppföljning. Även utvecklade våginstrument, väl utformade transportavtal och effektiva sanktionssystem, som också innefattar utländska fordon, bör ingå i en sådan strategi.

Med hänsyn till den vikt som utskottet lägger vid problemen med överlastade fordon förutsätter utskottet att åtgärderna mot för höga axelvikter intensifieras och effektiviseras. Utskottet ser med tillfredsställelse på den dialog som nu har inletts mellan Trafikverket och Sveriges Åkeriföretag och som går ut på att få fram bättre vågutrustning för originalmontering i fordon, så att förarna kan kontrollera bruttovikten och fördelningen på fordonets axlar. Utskottet välkomnar också Trafikverkets arbete med att – tillsammans med andra aktörer – finna lösningar så att vägnätet kan utnytt-

jas effektivt och miljöriktigt. Mot den nu angivna bakgrunden avstyrker utskottet motion 2009/10:T234 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Åtgärder mot svarttaxi m.m., punkt 2 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2009/10:T218 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) och

2009/10:T361 av Kerstin Engle och Göran Persson i Simrishamn (båda s) samt

bifaller delvis motionerna

2009/10:T209 av Rolf Gunnarsson (m) och

2009/10:T262 av Stefan Tornberg (c).

#### *Ställningstagande*

Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen beräknas omsätta mellan två och fyra miljarder. Dessvärre riskerar kriminaliteten att slå ut seriösa taxiförare eftersom konkurrensen i dag inte sker på lika villkor. Enligt vår uppfattning är det angeläget att kraftfulla åtgärder vidtas mot taxiförare som saknar taxiförarlegitimation eller som fuskar på annat sätt.

När det gäller frågan om *taxiförarlegitimation* kan konstateras att hundratala förare i Sverige under senare år har mist sin legitimation eftersom de har begått allvarliga brott. I dag finns emellertid inget som hindrar en dömd taxiförare att fortsätta köra taxi. Domstolen lämnar automatiskt, efter fällande dom, handlingarna till länsstyrelsen (numera Transportstyrelsen), som i sin tur skickar ett meddelande till föraren om att legitimationen är indragen. Det är då meningen att föraren självmant ska lämna in sin taxiförarlegitimation. Det är på denna punkt det finns brister i systemet. Informationen om att legitimationen har dragits in går nämligen inte vidare till arbetsgivaren eller taxibeställningscentralen.

I utredningsbetänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen föreslogs ett antal åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Vi vill påpeka att den tidigare regeringen lade fram flera för-

slag från taxiutredningen. Det finns dock ett antal frågor som återstår, men i stället för att presentera en proposition har regeringen valt att utreda vissa frågor vidare, däribland bestämmelserna om återkallelse av taxiförarlegitimation.

Dessutom anser vi att det bör införas ett system med obligatorisk anslutning till *godkänd tömningscentral för taxiägare*. Avregleringen av taxi-branschen, som genomfördes 1990, kom visserligen att innebära att det blev lättare att få tag i en taxi – men det blev otryggt för passagerarna. Fifflande med taxametrar, utbildade förare, ohemula priser, hot och våld figurerade allt som oftast i pressen.

Den nuvarande regeringen har dock – gång på gång – avvisat kravet på tömningscentraler med hänvisning till att ”regelkrånget” skulle öka. Det är viktigt att taxi förknippas med trygghet och trafiksäkerhet. Det är anmärkningsvärt att fortkörning, rattfylleri, underlåtande att använda bilbälte etc. kan fortsätta att förekomma, vilket har konstaterats i särskilda polisinsatser mot taxi-branschen.

Aktörerna behöver tydliga regler och ett effektivt kontrollsystem. Den seriösa taxiverksamheten måste uppskattas och därmed prioriteras. Taxi-verksamheten måste vara ett tryggt komplement till kollektivtrafiken i övrigt. I verkligheten fungerar delar av taxiverksamheten många gånger dåligt. Kvarstående frågor har utretts under en lång tid. Det finns en politisk enighet om vikten av en väl fungerade taxinäring.

Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör ge Transportstyrelsen möjligheter att ta fram rutiner för att informera beställningscentralerna om vilka förare som har förlorat sina taxiförarlegitimationer. Vidare bör regeringen lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system för obligatorisk anslutning till godkänd tömningscentral för taxiägare.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Beställansvar vid upphandling av yrkestrafik, punkt 4 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T308 av Krister Örnfjäder m.fl. (s) och 2009/10:T522 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp).

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att de omfattande lastbilstransporterna utgör en viktig faktor bakom klimatproblemen. Emellertid finns det inga enkla metoder att minimera åkerinäringens miljöpåverkan.

I dag präglas åkerinäringen av betydande problem med låg lönsamhet, kortsiktighet och illojal konkurrens. Detta bidrar till att branschen har uppenbara svårigheter att bära ett avancerat ansvar för sin miljöpåverkan. Samtidigt är i stort sett all handel, all tillverkning och allt byggande beroende av lastbilstransporter i något led. Även om många långa lastbilstransporter kan ersättas av kombinationer med väg, järnväg och sjöfart finns det många platser som aldrig kan få spår- eller vattenvägsanslutning.

Även ett modernt samhälle kommer följaktligen att vara beroende av lastbilen. Därför behövs det metoder för att minska den tunga trafikens klimatpåverkan. Dessa kan gå ut på att organisera och samordna trafiken bättre samt utveckla motorer med lägre utsläpp av främst koldioxid.

När det gäller tekniken finns det vissa hoppningivande tendenser, vilket bl.a. visats genom de bussar och lättare lastbilar som drivs med förnybara drivmedel. När det gäller de tyngre fordonen är det dock troligt att dieselmotorerna kommer att finnas kvar under en lång tid. För tunga fordon kommer förnybara drivmedel i första hand att användas för låginblandning. Särskilt med tanke på Volvo Lastvagnars och Scantias stora marknadsandelar på den totala världsmarknaden är det väsentligt att staten främjar sådan forskning och utveckling som underlättar den nödvändiga klimatomställningen.

Det finns emellertid andra metoder att minimera åkerinäringarnas klimatpåverkan. Detta kräver dels att åkerinäringen ges verkliga förutsättningar att bli en självständig, erkänd och fullt ut accepterad bransch med en helt annan status än den som följer av dagens politik, dels att det utvecklas regelverk för kvalitetssäkring, beställaransvar och transportörsansvar med anknytande system för uppföljning.

Enligt vår uppfattning kan en transportmarknad som så i grunden styrs av det lägsta priset och skakiga konkurrensvillkor aldrig minimera sin miljö- eller klimatpåverkan.

För att åstadkomma en bättre ordning anser vi att man bör utveckla beställaransvaret. Det innebär att den som beställer och köper en transport också ska ha ansvar för att transporten genomförs på ett sätt som överensstämmer med lagar och avtal och utförs klimatsmart. Beställaren ska alltså utifrån sina egna förutsättningar upphandla system som minimerar verksamhetens klimatpåverkan genom att den sker i fordon med så låg miljöbelastning som möjligt, t.ex. genom att man säkrar en hög fyllnadsgrad samt att åkerierna tillämpar s.k. sparsam körning (ecodriving) och håller hastighetsgränserna, att leverantörerna arbetar med kombitrafik tåg/fartyg/lastbil när så är möjligt och att man har kontroll över hela transportkedjan och de fordon som utför uppdraget. Med tanke på att det finns minst 13 delbranscher inom åkerinäringen kommer lösningarna att se olika ut för exempel-

vis åkerier som kör grus och schaktmassor och åkerier som bedriver fjärtrafik med stycke gods. Alla har dock det gemensamt att det går att minska fordonens klimatpåverkan om bara kraven kombineras med en realistisk syn på dagens förutsättningar.

Ett beställansvar ställer betydligt större krav på samordning och logistiska expertkunskaper inom handel och industri. Men framför allt riktas kraven mot transportmarknadens olika aktörer, som tvingas utforma mer högkvalitativa och samordnade lösningar på en marknad där avtal tecknas mellan jämlika parter.

Dagens logistikföretag blir tvungna att successivt utveckla helhetslösningar som samordnar och utvecklar transportsystem. De måste utformas så att både storföretag och små näringsidkare, utan egen logistisk kompetens, kan bära ett beställansvar som garanterar att transportererna sker med seriösa transportörer som steg för steg utvecklar transportsystemen i en långsiktigt hållbar riktning utifrån tekniska landvinningar och logistiska förutsättningar.

Vi vill i sammanhanget peka på att den finska lagstiftningen om beställansvar borde kunna tjäna som utgångspunkt för arbetet med ett svenskt beställansvar. Likaså borde de befintliga systemen för kvalitetsuppföljning inom den offentligt upphandlade busstrafiken i hela Sverige tas som utgångspunkt vid utvecklingen av system för uppföljning av åkeritrafik.

Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör se över möjligheterna att tillsätta en utredning med direktiv att utveckla beställansvaret när det gäller upphandling av yrkestrafik och med syfte att säkra en seriös åkerinäring som kan bära ett långsiktigt ansvar för klimat och miljö.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Överlastavgifter, punkt 5 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2009/10:T234 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att Vägverket sedan 2002 regelbundet har utfört mätningar av axellaster och bruttovikter på tunga fordon. Visserligen har en viss förbättring noterats under åren, men enligt vår uppfattning har det inte gått tillräckligt snabbt. Överlast är alltså fortfarande ett stort problem och helt oacceptabelt.

Överlasterna medför för det första ett hårt slitage på vägarna med forcerad nedbrytning, som i sin tur leder till stora underhållskostnader. Detta har särskild betydelse för skogsindustrin, som är beroende av vägtransporter – även på mindre vägar.

För det andra utgör överlastade fordon en fara för trafiksäkerheten. Man bör också – för det tredje – beakta betydelsen av konkurrens på lika villkor; de som kör med lagenlig vikt riskerar att hamna i ett sämre konkurrensläge än de som bryter mot regelverket.

Trots vidtagna åtgärder från myndigheter, branschen och transportköpare för att åstadkomma större respekt för och efterlevnad av reglerna är efterlevnaden dålig. Det finns alltför många företagare som fortsätter att pressa priser genom att köra med överlast och transportköpare som inte tar sitt ansvar för vare sig samhällsekonomin eller trafiksäkerheten.

Enligt vår mening är det angeläget att alla slags åtgärder övervägs som kan leda till att problemet med överlast kan motverkas effektivt. Det krävs t.ex. utbildning, information och samarbete mellan berörda myndigheter och näringar. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har arbetat fram ett stort antal förslag till åtgärder, vilket vi anser är positivt.

Det är emellertid viktigt att inte utesluta ekonomiska sanktioner som ett effektivt sätt att påverka ett olagligt beteende. Vi anser att det ska kosta att bryta mot regler, att slita ned vägkapitalet och att äventyra trafiksäkerheten. Därför bör överlastavgiften höjas.

Detta bör ges regeringen till känna.



BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2009/10:209 Ålderskrav vid buss- och taxitransporter:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:T209 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att komma åt den ”svarta omsättningen” inom taxibranschen.

*2009/10:T218 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av obligatorisk anslutning till godkänd tömningscentral för taxiägare.

*2009/10:T234 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd avgift för överlast.

*2009/10:T262 av Stefan Tornberg (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på obligatorisk tömning av taxametrar till godkända redovisningscentraler.

*2009/10:T307 av Kerstin Engle (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast möjligt genomföra Körkortsutredningens förslag om sänkt åldersgräns för bussförare och gymnasieutbildning för bussförare.

*2009/10:T308 av Krister Örnfjäder m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla beställaransvaret när det gäller upphandling av yrkestrafik med inriktning på att säkra en seriös åkerinäring som kan bära ett långsiktigt ansvar för klimat och miljö.

*2009/10:T361 av Kerstin Engle och Göran Persson i Simrishamn (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fuskande taxiförare utan legitimation.

*2009/10:T473 av Emma Henriksson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att komma till rätta med överprissättningen i taxinäringen.

*2009/10:T522 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillsätta en utredning med direktiv att utveckla beställaransvaret gällande upphandling av yrkestrafik och med inriktning på att säkra en seriös åkerinäring som kan bära ett långsiktigt ansvar för klimat och miljö.

## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen  
(1998:488)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**1 §<sup>1</sup>

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
  - a) 15 år för behörigheten AM,
  - b) 16 år för behörigheten A1,
  - c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
  - d) 21 år för behörigheten D,
4. har avlagt godkänt förarprov.

*d) 21 år för behörigheten D, eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av nämnda stycke, och*

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

Har ett körkort blivit ogiltigt av *en* anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:189.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

## 2 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **3 §<sup>1</sup>**

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

*För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförar-kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.*

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:512.

### 3 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 3 kap. 7 § ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 1, 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **3 kap.**

##### 1 §

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt denna lag ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla ålderskraven i 3–7 §§.

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt denna lag ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla ålderskraven i 3–6 §§.

##### 5 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

*Om den grundutbildning som anges i första stycket ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet*

- körs utan passagerare, eller*
- används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.*

##### 6 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 (EUT L 311, 21.11.2008, s. 1, Celex 32008R1137).

4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

#### 4 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:40*

*Föreslagen lydelse*

##### 6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,  
b) förarutbildning och förarprov,  
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,  
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivna fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, *och*
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), *och*

8. a) *den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och*



*b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.*

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *skall* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *ska* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.