



Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Därmed bifaller utskottet motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder inom yrkestrafik och taxi, främst med hänvisning till pågående utredningar och arbeten.

I betänkandet finns 15 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Villkoren inom åkerinäringen.....	7
Regleringen av åkerinäringen inom EU	12
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen	15
Avvikelse från kör- och vilotidsreglerna.....	21
Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser	24
Beställansvar	29
Kustbevakningens befogenheter.....	32
Information om nya taxiregler och utökad tillsyn	35
Kraven för att ta taxiförarlegitimation	37
Krav på taxameter	40
Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer.....	42
Reservationer	45
1. Villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (S, MP, V)	45
2. Regleringen av åkerinäringen inom EU, punkt 2 (M)	47
3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (SD).....	47
4. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (C).....	48
5. Avvikelse från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (M).....	49
6. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (SD)	50
7. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (L).....	51
8. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (KD)	51
9. Beställansvar, punkt 6 (C, KD)	52
10. Information om nya taxiregler och utökad tillsyn, punkt 8 (KD)	53
11. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (M)	54
12. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (SD)	54
13. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (KD).....	55
14. Krav på taxameter, punkt 10 (M)	56
15. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 11 (SD) ..	57
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	58
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	58

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Yrkestrafikfrågor

1. Villkoren inom åkerinäringen

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) i denna del,

2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 17 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32 och avslår motion

2016/17:2673 av Marianne Pettersson (S).

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Regleringen av åkerinäringen inom EU

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:534 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18.

Reservation 2 (M)

3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:180 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),

2016/17:614 av Jan R Andersson (M),

2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) i denna del,

2016/17:1807 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:2293 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

4. Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2367 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17.

Reservation 5 (M)

5. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1658 av Anna Wallén m.fl. (S),

2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4,

2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 6 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.1.

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (L)

Reservation 8 (KD)

6. Beställaransvar

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1229 av Lotta Olsson (M),

2016/17:1899 av Ingemar Nilsson (S),

2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 33.

Reservation 9 (C, KD)

7. Kustbevakningens befogenheter

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3245 av Anders Hansson (M) och

2016/17:3254 av Anders Hansson (M).

Taxifrågor

8. Information om nya taxiregler och utökad tillsyn

Riksdagen avslår motion

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 39.

Reservation 10 (KD)

9. Kraven för att ta taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1812 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19,

2016/17:2977 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30.

Reservation 11 (M)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (KD)

10. Krav på taxameter

Riksdagen avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

Reservation 14 (M)

11. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1769 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 7 och

2016/17:2369 av Sara-Lena Bjälkö och Kent Ekeröth (båda SD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 15 (SD)

Stockholm den 30 mars 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S) och Jörgen Andersson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 36 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2016/17 om yrkesmässiga godstransporter på väg och taxi. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet bjöd utskottet in företrädare för Transportstyrelsen för att lämna information om yrkestrafikrelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 21 mars 2017.

Utskottets överväganden

Villkoren inom åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta. Ett övrigt motionsförslag avslås.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Gällande regler om cabotagetransporter på väg

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (den s.k. godsförordningen) anges reglerna för tillträde till marknaden för internationella godstransporter på väg inom gemenskapens territorium och fastställs villkor för hur transportföretag får tillhandahålla transporttjänster i en annan medlemsstat än den där de är etablerade. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och har ett s.k. gemenskapstillstånd ska ha rätt att utföra cabotagetransporter. I artikel 8 i godsförordningen finns regler om cabotagetransporter, dvs. när ett transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där det inte är etablerat. Utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sjudagarsperiod efter det att den internationella transporten har utförts. Vidare framgår att transportföretaget kan välja att utföra några eller alla cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst som passeras efter det att den internationella transporten avslutats. Detta får göras under förutsättning att cabotagetransporten begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter det att det olastade transportfordonet förts in i medlemsstatens territorium. Reglerna innebär därmed att sådana transporter ska vara av tillfällig karaktär. En grundförutsättning är att det har utförts en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en annan medlemsstat. Bestämmelserna är utformade så att transporterna anses vara förenliga med förordningen endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på den internationella transporten och på varje påföljande cabotagetransport. Av förordningens artikel 8.3 framgår vilka uppgifter som bevismaterialet ska innehålla om varje transport. Om transportföretaget inte kan visa att transporten utförs i enlighet med förordningens villkor, ska transporten anses bryta mot bestämmelserna om cabotagetransporter. Enligt

artikel 16 i godsförordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs.

Utskottets tidigare behandling

I februari 2011 beslutade trafikutskottet att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg mot bakgrund av bl.a. att tidigare undersökningar visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Uppföljningen visade på ett antal olika problem när det gäller tillsyn och kontroll av branschen (2011/12:RFR8).

Riksdagen har därefter behandlat ett antal frågor som riktar fokus på olika faktorer som inverkar på konkurrensförutsättningarna inom åkeribranschen. Riksdagen har även riktat flera tillkännagivanden till regeringen om olika åtgärder som utifrån olika utgångspunkter syftar till att förbättra konkurrensförutsättningarna inom åkeribranschen (bl.a. bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228, bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217–218 och bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).

Motionerna

Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) pekar i motion 2016/17:1429 på att det är angeläget med en fungerande marknad inom EU där transporterna mellan medlemsländerna fungerar och sker på ett säkert sätt. Det finns olika regler för att lastbilstransporterna ska ske på ett så säkert sätt som möjligt, men trots detta har det uppdagats flera fall där föraren eller bilen inte uppfyllt regelverken. Det beror delvis på att oseriösa transportföretag systematiskt undviker att följa reglerna, bl.a. genom att inte betala chaufförerna avtalsenlig lön, att tidsgränserna för transporten pressas så att fusk med vilotid uppstår eller att cabotagereglerna inte följs. Motionärerna anser att arbetsförhållandena för chaufförerna behöver prioriteras för en transportmarknad med rättvis konkurrens och att de aktörer som inte följer bestämmelserna och skapar orimliga arbetsvillkor ska stoppas. Motionärerna efterfrågar mot denna bakgrund att det snarast bör göras en översyn av hur villkoren för transporter på väg kan förbättras.

Markus Wiechel (SD) framför i motion 2016/17:2388 att den utländska konkurrensen innebär att svenska åkare får det allt svårare då olika villkor gäller för olika förare. Motionären menar att det behövs lösningar på de olika förutsättningarna som finns i dag och efterfrågar därför en extern kommitté med målet att finna lösningar på hur politiken kan gynna svensk transportnäring (yrkande 1).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2016/17:2530 på att åkerinäringens omsättning stod för nästan 4 procent av Sveriges BNP under 2015. Motionärerna menar samtidigt att svensk åkerinäring har svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna

liksom regelefterlevnaden många gånger är lägre. Mot bakgrund av åkerinäringens betydelse för att koppla samman och försörja Sverige med varor efterfrågar motionärerna en utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft (yrkande 17).

Marianne Pettersson (S) pekar i motion 2016/17:2673 på att enligt kombidirektivet får åkerier från andra EU-länder fritt konkurrera på den svenska marknaden i de fall då godset lastas från eller till tåg under förutsättning att det sker från och till närmaste lämpliga omlastningspunkt. Enligt motionären är det dock ett problem då denna definition verkar tillämpas helt utifrån de oseriösa åkeriernas vinstintresse och inte med miljömässiga, trafiksäkerhetsmässiga och arbetsrättsliga hänsyn. Motionären anser att detta är olaglig inrikestrafik och att detta beror på att kombidirektivet är otydligt när det gäller vad som är tillåtet, samtidigt som polisen inte har möjlighet att kontrollera om en lastbil kör en tillåten kombitransport eller en s.k. cabotagetransport. Enligt motionären leder detta till en snedvriden konkurrens där seriösa företag konkurreras ut och chaufförernas villkor pressas till botten. Motionären anser att det krävs krafttag mot detta fenomen som hotar hela den svenska åkerinäringen och att bl.a. möjligheterna till samarbete och informationsutbyte mellan olika myndigheter behöver förbättras. Enligt motionären finns det begränsningar i den nuvarande lagstiftningen som hindrar att myndigheterna kan utbyta tillräcklig information. För att finna en lösning på problemen efterfrågar motionären en översyn.

Robert Halef m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2016/17:3391 att den svenska åkerinäringens omsättning motsvarar ungefär 4 procent av Sveriges BNP och att åkerinäringen både är nödvändig för samhällets varuproduktion och aktivt bidrar till landets utveckling. Motionärerna pekar även på att kollektiva frakter av varor och gods väsentligt minskar koldioxidutsläppen jämfört med om enskilda företag själva skulle ansvara för frakten. Mot bakgrund av den nuvarande situationen där svensk åkerinäring är utsatt för en hård internationell konkurrens efterfrågar motionärerna att det tillsätts en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft (yrkande 32).

Utskottets ställningstagande

Översyner för att stärka förutsättningarna för ordning och reda och rättvis konkurrens inom åkerinäringen

Åkerinäringen är av stor betydelse för hela det svenska samhället, och dess omsättning stod för nästan 4 procent av Sveriges BNP under 2015. Utskottet kan samtidigt konstatera att den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna liksom regelefterlevnaden många gånger är lägre.

Utskottet anser att de lagändringar som genomfördes under 2015 i syfte att bidra till en bättre regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg är betydelsefulla och ett steg i rätt riktning för att främja konkurrens på lika villkor. Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen den 1 oktober 2015 fick i uppdrag

att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, bl.a. när det gäller cabotagetransporter, åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider, om den nuvarande regleringen av beställansvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen, olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation ska kunna ställas direkt i samband med vägkontroller av godstrafik och om införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter i svensk rätt. Vi anser även att det är positivt att Transportstyrelsen vid genomförandet av uppdraget har fått direktiv om att samråda med Polismyndigheten, Tullverket och Kommerskollegium samt berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter. Utskottet noterar att en slutredovisning av utredningsuppdraget är aviserad att ske senast den 1 maj 2017.

Utskottet kan samtidigt konstatera att det finns betydande problem inom vägtransportområdet som medför att den svenska åkerinäringens konkurrenskraft försvagas. Detta bekräftas bl.a. av Skatteverket som i en rapport från 2015 har uppmärksammat att andelen företag som upplever att de är utsatta för konkurrens från företag som skattefuskar har minskat mellan 2007 och 2013 i alla branscher utom transportbranschen (Skatteverket, rapport 2013:3). Vidare kan utskottet konstatera att det av en rapport om åkeriverksamheten i Sverige 2015 (dnr 410-115937-16/123) som Skatteverket publicerade i mars 2016 framgår att i de företag som valdes ut för granskning identifierades olika konstruktioner som går ut på att minimera kostnaden för anlitad arbetskraft. I rapporten redovisade Skatteverket att dessa företag därigenom har skaffat sig möjlighet att ta transportuppdrag som på papperet inte verkar vara lönsamma, pressa priserna och därigenom konkurrera ut andra företag som vill göra rätt. Vidare konstaterades bl.a. att bristen på offentliga registeruppgifter om de utländska företagen, den utländska arbetskraften och de utlandsregistrerade bilarna gör att Skatteverkets utredningar blir omfattande eftersom det är svårt och tidsödande att hitta företagen, men också att det även finns svenska ägare och chaufförer som döljer sig bakom de utländska fasaderna. Utskottet noterar i sammanhanget att det pågår ett arbete på Arbetsmarknadsdepartementet i form av en departementspromemoria som ser över hur utstationeringsreglerna förhåller sig till vägtransportregelverket och att det i uppdraget även ingår att göra en utvärdering av hur anmälningsskyldigheten vid utstationering fungerar. Arbetet ska vara färdigt senast den 31 maj 2017.

När det gäller den svenska åkerinäringens konkurrenskraft noterar utskottet vidare att Vägsplitageskattekommittén i februari 2017 presenterade en utredning om avståndsbaserad vägsplitageskatt för tunga lastbilar (SOU 2017:11). Därefter har det inom Finansdepartementet inletts ett arbete med att revidera förslaget. Utskottet vill i detta sammanhang därför understryka att den av regeringen aviserade beskattningen på avstånd för tung trafik inte är rätt väg att gå för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Utskottet anser sammanfattningsvis att den nuvarande situationen inom åkeribranschen alltfjämt är otillfredsställande och att det därför behövs ytterligare insatser och åtgärder och att dessa behöver göras på ett mer sammanhållet och kraftfullt sätt än vad som är fallet med de nuvarande utredningsinsatserna. Denna bild bekräftades även i samband med att företrädare för Transportstyrelsen besökte trafikutskottets sammanträde den 21 mars 2017 och informerade om bl.a. det pågående arbetet med att utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Förekomsten av olaga yrkesmässig trafik på våra vägar gör att villkoren skiljer sig åt för olika företag inom åkeribranschen och bidrar till att skapa en osund och omöjlig konkurrenssituation. Det är därför viktigt att de som bedriver olaga yrkesmässig trafik kan upptäckas vid kontroller och bli lagförda för detta brott. Mot bakgrund av åkerinäringens stora betydelse för att koppla samman och försörja Sverige med varor anser utskottet att det nu behöver tas ett mer kraftfullt och samlat grepp i frågan för att skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor. Utskottet anser därmed att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2016/17:1429 (C) i denna del, 2016/17:2388 (SD) yrkande 1, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 17 och 2016/17:3391 (KD) yrkande 32.

Informationsutbyte mellan myndigheter

När det gäller frågan om informationsutbyte mellan myndigheter som tas upp i motion 2016/17:2673 (S) vill utskottet peka på att detta tidigare skedde genom bl.a. samverkan mellan Transportstyrelsen, Polisen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten inom ramen för Nationellt samverkansforum och Regionala samverkansforum. Efter omorganisationen av polisen har denna samverkan dock varit av mer sporadisk karaktär och inte genomförts på regional nivå. Den samverkansform som har skett efter införandet av den nya Polismyndigheten har byggt på dialog och samverkan med de olika myndigheterna inom olika aktiviteter och uppdrag. Detta sker både i uppdrag och aktiviteter som Transportstyrelsen driver själv eller i uppdrag som andra myndigheter genomför. Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår det för närvarande ett omtag och det förs en dialog mellan myndigheterna om hur det fortsatta samverkansarbetet ska organiseras för att bästa effekt ska uppnås.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Arbetsmiljöverket har tagit initiativ till en överenskommelse om samverkan mot osund konkurrens i arbetslivet. Överenskommelsen tecknades i december 2015 mellan Arbetsförmedlingen, Arbetsmiljöverket, Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Konkurrensverket, Migrationsverket, Skatteverket, Swedac, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten. Enligt avsiktsförklaringen ska myndigheterna tillsammans bl.a. göra det lättare för aktörer i arbetslivet att göra rätt för att därigenom skapa incitament för sund konkurrens i arbetslivet. Det gemensamma arbetet ska ske genom stödjande information samt genom att

öka upptäcktsrisken och lagföringen. Utskottet anser att osund konkurrens i arbetslivet måste stävjas och ser därför positivt på det samverkansarbete som myndigheterna har inlett. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:2673 (S).

Regleringen av åkerinäringen inom EU

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regleringen av åkerinäringen inom EU. Utskottet framhåller att det är viktigt att den svenska regeringen även fortsättningsvis agerar på ett tydligt sätt på EU-nivå för att främja konkurrensneutralitet inom åkeribranschen. Med hänvisning till kommissionens pågående översyner och att den har aviserat att den senare under 2017 kommer att presentera förslag till reviderad lagstiftning inom ramen för det s.k. vägtransportpaketet finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 2 (M).

Motionerna

Sten Bergheden (M) framför i motion 2016/17:534 att åkerinäringen på många håll har blivit en snedvriden marknad inom EU där olagliga åkerier och chaufförer agerar fritt utan en reell risk att bli upptäckta och bli ålagda böter eller sanktionsavgifter. I motionen efterfrågas att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa så att alla länder har samma villkor för åkerier (yrkande 1). Motionären pekar vidare på att vissa länder har bra vägkontroller men saknar ordentliga fordonsregister, vilket har gjort det svårt att driva in böter och avgifter från åkerier i dessa länder. Andra länder brister i vägkontrollerna, vilket enligt motionären har resulterat i att åkeribranschen har fått ökad olaglig verksamhet som pågår runt i Europa utan att riskera sanktioner, böter eller straff för sitt agerande. Motionären anser att den nuvarande situationen där många företag har lärt sig olika länders svagheter och utnyttjar detta för att undvika skatter, kontroller och avgifter är oacceptabel och att sådana förfaranden måste bekämpas i varje EU-land. Det är enligt motionären viktigt att varje land uppfyller minimikraven från EU på fungerande företags- och vägkontroller och att länderna på så sätt ser till att företagen följer gällande regelverk. Motionären efterfrågar därför att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU så att alla länder och deras myndigheter verkligen ser till att sköta de kontroller och åtaganden som varje land ska göra enligt de gemensamma direktiven (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anser i kommittémotion 2016/17:2531 att åkeriföretagen i Sverige inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa eftersom det snedvrider konkurrenskraften.

Motionärerna pekar på att det är centralt med samma spelregler inom EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpningen och tillsynen av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen för att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens (yrkande 18).

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om en väl fungerande marknad inom EU och en stärkt sociallagstiftning inom vägtransportområdet vill utskottet inledningsvis peka på att kommissionen inom ramen för Refit-programmet genomför en översyn av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt direktiv 2006/22/EG om minimivillkor. Förordningen och direktiven syftar till att förbättra arbetsförhållanden och vägsäkerhet och till att skapa en rättvis spelplan för alla transportoperatörer. Som en del i översynen har kommissionen genomfört en utvärdering av ovannämnda förordning och direktiv där det identifierades ett antal problem med den nuvarande lagstiftningen, bl.a. snedvriden konkurrens mellan transportoperatörer, otillräckliga arbetsvillkor för förare och en alltför omfattande regleringsbörda för medlemsländerna och huvudaktörerna. Enligt kommissionen bottnar problemen i dubbeltydiga, och i vissa fall även olämpliga och ogenomförbara, skrivningar som gett upphov till olika tolkningar och tillämpningar i medlemsstaterna. Problemet med olika praxis märks enligt kommissionen särskilt i fråga om bl.a. kör- och vilotider, prestationsbaserad ersättning och delat ansvar vid överträdelse. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att kommissionen också har aviserat att ett reviderat lagförslag i dessa delar kommer att presenteras under det andra kvartalet 2017.

När det gäller tillträde till åkerimarknaden i EU kan utskottet vidare konstatera att kommissionen även har påbörjat en Refit-översyn av förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och av förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Förordningarnas allmänna mål är att förbättra trafiksäkerheten och de sociala villkoren för förare. Som en del av översynen har kommissionen genomfört en utvärdering av ovannämnda förordningar där det identifierades ett antal brister. Till de största bristerna hör enligt kommissionen avsaknaden av lika villkor för inhemska och utländska trafikoperatörer samt att förordningarna har gett upphov till betydande regulativa kostnader för medlemsstaterna. Kommissionen menar att problemen bottnar i en inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna samt skillnader i medlemsstaternas tolkning och genomförande. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att kommissionen har aviserat att ett reviderat lagförslag kommer att presenteras under det fjärde kvartalet 2017.

När det gäller den rådande situationen inom vägtransportsektorn i EU kan utskottet konstatera att denna fråga behandlades vid det TTE-rådsmöte som hölls den 1 december 2016. Frankrike lämnade då en redogörelse för sin bedömning och nämnde då problem om bl.a. dåliga sociala villkor, omfattande fusk och bedrägerier kring kör- och vilotider samt manipulation av färdskrivare. Vidare framhölls att lösningen på den oacceptabla situationen inte får bli att reglerna anpassas till de bedrägerier som sker och att EU bör stötta samverkan mellan medlemsstaterna när det gäller sociala och arbetsrättsliga rättigheter. Tyskland uttalade stöd för den franska hållningen och förklarade att de hade höga förväntningar på det kommande väginitiativet. De framhöll i detta vikten av att reglerna om veckovila efterlevs och att reglerna om cabotage förtydligas för att få stopp på olagliga cabotagetransporter. Tyskland underströk också att det är nödvändigt att harmonisera de sociala reglerna innan transportmarknaden liberaliseras ytterligare och betonade vikten av att kommande väginitiativ svarar på frågan om likvärdig konkurrens (fair competition) på den inre marknaden. Polen, Tjeckien, Estland, Lettland, Litauen, Ungern, Slovenien, Rumänien och Bulgarien underströk bl.a. vikten av att den inre marknaden värnas och att EU måste undvika regler som fragmentiserar marknaden. Flertalet av dessa medlemsstater gav även uttryck för att man ställer sig positiva till en fortsatt och fullständig liberalisering av vägtransportmarknaden.

När det gäller den svenska hållningen i frågan och att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU kan utskottet konstatera att den svenska hållningen vid TTE-rådsmötet var att man höll med om att marknaden inte fungerar fullt ut, att individer far illa och att företag riskerar att slås ut av oseriösa aktörer. Sverige pekade vidare på att regelefterlevnaden behöver bli bättre och att det är angeläget att det finns en fungerande inre marknad. Sverige påpekade samtidigt att det inte får vara en marknad där det är en konkurrensfördel att bryta mot regler eller dumpa sociala villkor. Sverige påtalade även att cabotagereglererna behöver ses över, att reglerna för kombinerade transporter måste koordineras med cabotage-reglerna och att det ska vara obligatoriskt att ha ett bevis i fordonet för vilket slags transport det handlar om för att möjliggöra bättre inspektioner. Sverige betonade avslutningsvis sitt stöd för den inre marknaden och ett s.k. level playing field (dvs. rättvisa villkor och att alla följer de gemensamma reglerna). Sverige välkomnade också kommissionens arbete och framförde förhoppningar om att detta arbete ska leda till bättre regler för en bättre marknad och för bättre sociala villkor. Utskottet är positivt till regeringens uttalanden.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att svenska regeringsföreträdare deltog i ett möte i Paris i januari 2017 som den franska regeringen hade bjudit in till och som handlade om arbetsvillkoren i åkeribranschen. Vid mötet medverkade även regeringsrepresentanter från Norge, Danmark, Tyskland, Belgien, Frankrike, Österrike, Luxemburg och Italien. Mötet ingår i förberedelserna för regeringens arbete och kommande förhandlingar om EU:s vägtransportpaket, som väntas innehålla en översyn av de regler som finns för lastbilstrafiken i

EU i dag. I ett pressmeddelande från den svenska regeringen inför mötet framhåller infrastrukturministern att ordning och reda på vägarna och schysta villkor för lastbilschaufförer är en prioriterad fråga för regeringen. Vidare konstateras att det är glädjande att mötet innebär att några likasinnade länder träffas för att vara väl förberedda inför de kommande förhandlingarna i Bryssel.

Utskottet anser att det är positivt att den svenska regeringen tillsammans med flera andra EU-länders regeringar gemensamt uppmärksammar de problem som finns inom vägtransportmarknaden i EU och som motverkar en konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen. Enligt utskottets mening är det viktigt att den svenska regeringen även fortsättningsvis agerar på ett tydligt sätt på EU-nivå för att främja konkurrensneutralitet inom åkeribranschen. Med anledning av de pågående översyner som kommissionen har vidtagit och att den även har aviserat att den senare under 2017 kommer att presentera förslag till reviderad lagstiftning inom ramen för det s.k. vägtransportpaketet finner utskottet att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2016/17:534 (M) yrkandena 1 och 2 och 2016/17:2531 (M) yrkande 18.

Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontrollerna och tillsynen av åkerinäringen. Utskottet pekar bl.a. på att utskottet mot bakgrund av den betydelse som frågan om effektiva vägkontroller har för såväl trafiksäkerheten som konkurrensförhållandena inom yrkesmässiga godstransporter på väg avser att noga fortsätta följa frågan och hur resultaten av kontrollverksamheten utvecklas över tid.

Jämför reservation 3 (SD) och 4 (C).

Bakgrund

Polisens vägkontroller av tunga godstransporter

Inom Polismyndigheten arbetar både poliser och bilinspektörer med att kontrollera tunga godstransporter på väg. Bilinspektörer har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, att utföra flygande inspektioner och utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, kontroller av erforderliga tillstånd, 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 s.k. ordningsbot.

I fråga om kontroller av överträdelse av kör- och vilotidsreglerna finns det i dag en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som

genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (kontrolldirektivet) regleras hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller. Enligt direktivet ska kontroller göras regelbundet, både på vägarna och i 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 (EEG) nr 3821/85. Enligt de EU-regler som gäller fr.o.m. den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 procent ska kontrolleras som företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller.

Mautsystem

Maut är en avgift som tunga lastbilar betalar för att använda motorvägar och vissa riksvägar i Tyskland. Systemet infördes 2005. Ett av syftena med Maut var att även utländska lastbilar skulle bidra till finansieringen av den tyska infrastrukturen. Avgiften styrs genom en särskild lag (BFStrMG) och olika förordningar. År 2015 ökades antalet vägar som blev avgiftsbelagda. Avgiftens storlek avgörs av sträckan som varje lastbil kör. Avgiften betalas per kilometer och är olika beroende på antalet axlar på fordonet och vilken emissionskategori som fordonet tillhör. Avgiften varierar mellan 8,1 och 21,8 cent per kilometer. Maut ska betalas för fordon eller fordonskombinationer som används för varutransporter och där totalvikten är minst 7,5 ton. Vissa fordon är undantagna, bl.a. bussar. Betalning kan krävas från både ägare och förare. Betalning kan ske på olika sätt: automatiskt genom en s.k. On-Board-Unit i fordonet, genom bokning via internet eller genom bokning via de fler än 3 400 terminaler som finns i anslutning till de tyska motorvägarna. För närvarande diskuteras en utvidgning av Mautsystemet i Tyskland.

Motionerna

Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M) framhåller i motion 2016/17:180 att det är viktigt att säkerställa en hög kvalitet inom fordonskontrollområdet och att åkare vid dagens kontroller kan få olika svar och bedömas olika på olika platser i landet. Motionärerna menar vidare att dagens system med en bilinspektör som först ska utföra kontrollen och att en polisman därefter ska rapportera förefaller ineffektivt och resurskrävande. Det vore önskvärt med en översyn av möjligheterna att kontrollerande personal i större utsträckning kan utföra fler arbetsuppgifter. Motionärerna yrkar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektivare kontroller på väg.

Jan R Andersson (M) konstaterar i motion 2016/17:614 att polisen har svårt att prioritera övervakningen av den tunga trafiken. Motionären menar att den automatiska trafiksäkerhetskontrollen genom exempelvis väggkameror behöver byggas ut för att få en effektiv övervakning. En annan möjlighet skulle kunna vara att inrätta en särskild enhet inom polisen för att beivra och utreda dessa brott eller att delegera delar av trafikövervakningen till någon annan myndighet. Motionären menar att övervakningen av den tunga trafiken inte fungerar tillfredsställande i dag och att regeringen därför bör göra en översyn av hur den ska kunna förbättras. Motionären yrkar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om övervakning av tung trafik.

Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) pekar i motion 2016/17:1429 på att det är angeläget med en fungerande marknad inom EU där transporter mellan medlemsländerna fungerar och sker på ett säkert sätt. Motionärerna konstaterar att det trots att det finns tydliga regelverk för förarens utbildning och vilotider, fordonens beskaffenhet och cabotage trafik har uppdragats flera fall där förare eller bil inte uppfyllt regelverken. Enligt motionärerna saknas det resurser och tillräckligt med utbildad personal inom t.ex. polisen för att kontrollera att regler och lagar följs. Motionärerna anser att det behövs fler behöriga trafikpoliser med besiktningsrätt ute på vägarna liksom mer kunskap inom andra berörda myndigheter. Motionärerna efterfrågar därför att det snarast bör göras en översyn av hur villkoren för transporter på väg kan förbättras i denna del.

Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) pekar i motion 2016/17:1807 på att det i maj 2010 infördes nya bestämmelser om cabotage inom EU. Motionärerna konstaterar att åkeribranschen är hårt konkurrensutsatt på den inhemska marknaden och att det inte blir lättare när man konkurrerar med åkare som fuskar med cabotageresor. För att få en bättre kontroll på cabotage-transporterna behövs det enligt motionärerna verktyg som gör att det går att kontrollera att cabotage-transporterna sköts på ett korrekt sätt. Att installera ett elektroniskt system likt det tyska Mautsystemet på fordon över 12 ton gör att man får en elektronisk övervakning på de svenska vägarna i form av transpondrar och det blir därigenom enkelt att följa om de rådande cabotagebestämmelserna följs eller inte. Detta förutsätter emellertid att bilen registreras i en databas vid ankomsten till Sverige för att ge polisen en möjlighet att vid en vägkontroll avgöra hur länge ett fordon befunnit sig i landet och om det är en olaglig inrikestransport. Motionärerna anser att detta snarast bör utredas och genomföras för att kontrollera att transporter sköts korrekt och efterfrågar därför ett svenskt Mautsystem.

Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) påtalar i motion 2016/17:2293 att polisen i dagens läge har svårt att hinna med kontrollerna av tung trafik. Motionärerna anser att detta är allvarligt eftersom förebyggandet av transportbrottslighet och bekämpning av miljöhot inte hinns med men också att risken för olyckor ökar. Motionärerna konstaterar att den tunga trafiken har ökat över tid samtidigt som antalet kontroller av kör- och vilotider har minskat med 200 000 sedan 2011. Enligt motionärerna har

polisen framför allt svårt att kontrollera cabotage eftersom endast elektronisk dokumentation kan avslöja hur transporten har rört sig över landet. Motionärerna anser att det behövs en långsiktig strategi och plan för hur rätt kompetens ska kunna upprätthållas hos polisen för kontroller av tung trafik och även att internutbildningen av tung trafik bör ses över. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att möjligheten till en långsiktig strategi för tung trafik bör ses över.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2016/17:3119 vikten av att åkarna på de svenska vägarna respekterar och arbetar med de värderingar om trafiksäkerhet, klimatarbete och rättvisa arbetsförhållanden som kommer till uttryck inom Fair Transport som flera svenska åkeriföretag har anslutit sig till. Motionärerna konstaterar att det i en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en överetablerad marknad finns risk att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljötänk och socialt ansvar. Motionärerna pekar på att polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage, samtidigt som antalet trafikpoliser som utför tunga trafikkontroller minskar. Enligt motionärerna riskerar detta att leda till ökat fusk med cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken och det finns därför ett behov av att fler poliser ska få utbildning inom bilinspektion. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska olagliga cabotagetransporter (yrkande 15).

Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) pekar i motion 2016/17:3198 på att polisen i Malmö rapporterar om ett utbredd fusk med manipulationer av lastbilarnas färdskrivare. Många av de lastbilar som kommer till Sverige genom Malmö är enligt motionärerna inte i godkänt skick och det förekommer även falska förartillstånd. Polisen har fått möjligheter att stoppa fortsatt körning, och de nya regler om klampning av lastbilar som införts behöver enligt motionärerna kunna utnyttjas effektivare. Motionärerna pekar på att det i samband med omorganisationen av polisverksamheten i landet har framkommit uppgifter om att det har genomförts en betydande minskning av trafikövervakningen. För att få till stånd en bättre kontroll av och bättre regelefterlevnad i den tunga lastbilstrafiken framstår det enligt motionärerna som nödvändigt att poliser utbildade för kontroll av den tunga lastbilstrafiken utnyttjas för detta. Motionärerna efterfrågar därför en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.

Utskottets ställningstagande

Kontroller på väg av tunga godstransporter

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en förutsättning för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet bland de tunga godstransporterna på väg är att det bedrivs en väl fungerande och effektiv kontrollverksamhet ute på vägarna. Utskottet vill i detta sammanhang peka på den uppföljning som trafikutskottet

tidigare har genomfört när det gäller tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8). I uppföljningen konstaterades bl.a. att myndigheterna behöver vidta insatser för kompetensuppbyggnad och åtgärder för att på lång sikt säkra tillgången på personal med sådan specialkompetens som krävs för att hantera kontroll, tillsyn och lagföring av yrkesmässiga godstransporter på väg.

Sett över tid minskar antalet trafikpoliser i Sverige. Utskottet anser att denna utveckling är olycklig sett i relation till de betydande ökningarna som har skett av tunga godstransporterna på väg under de senaste decennierna. 1981 uppgick antalet trafikpoliser i Sverige till 1 456. Av trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, som presenterades i mars 2012, framgår att enligt dåvarande Rikspolisstyrelsen arbetade knappt 500 poliser med trafik i Sverige vid årsskiftet 2011/12. Av dessa poliser arbetade totalt 142 med tung yrkesmässig trafik. Dessutom fanns det 63 bilinspektörer i polisens verksamhet. Rikspolisstyrelsen uttalade att specialistutbildningarna för trafikpoliser är både tids- och kostnadskrävande för polismyndigheterna samtidigt som utbildningsplatserna är förhållandevis få. Av uppgifter som har inhämtats från Polismyndigheten för 2015 framgår att antalet trafikpoliser i yttre tjänst uppgick till 328 och antalet bilinspektörer uppgick till 63. Antalet poliser och bilinspektörer med fullständig utbildning att utföra alla delar av kontrollerna av de tunga godstransporterna på väg uppgick 2015 till totalt knappt 230 i hela landet. Statistik från Polismyndigheten visar vidare att medelåldern bland såväl trafikpoliser som bilinspektörer är hög och att ca 25 procent var 60 år eller äldre under 2015.

Enligt uppgift från Polismyndigheten har det allmänt sett visat sig bli allt svårare att rekrytera poliser till de högre behörigheterna när det gäller tekniska vägkontroller (även kallat flygande inspektioner). Polisens ambition är dock att i allt högre utsträckning fokusera på att rekrytera bilinspektörer för denna typ av arbetsuppgifter. Bilinspektörer har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, att utföra flygande inspektioner och utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, kontroller av erforderliga tillstånd, 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 s.k. ordningsbot.

Utskottet noterar att i samband med att den nya Polismyndigheten infördes bestämdes det att varje region ska ha en särskild sektion som skulle ansvara för det kvalificerade trafiksäkerhetsarbetet som bl.a. flygande inspektioner och kontroller av farligt gods m.m. Dessa sektioner skulle dessutom ansvara för att utreda denna typ av ärenden. Efter att den nya Polismyndigheten infördes har tre regioner ansökt om och fått göra undantag från detta. Det innebär att det i region Syd, region Öst och region Nord inte finns någon trafiksektion. Personalen vid de tidigare sektionerna har i stället fördelats ut i lokalpolisorganisationen. Det finns visserligen fortfarande intakta grupper med trafikpoliser och bilinspektörer men det finns ingen garanti att dessa kommer att

bestå. Vilka effekter det blir av att flytta ut trafikpoliser i lokalpolisorganisationen när det gäller polisens arbete med kontroller av trafiksäkerhet och yrkesmässiga godstransporter på väg har ännu inte följts upp eller utvärderats, och det går ännu inte heller att uttala sig om i vilken grad som trafikpoliserna kan komma att utnyttjas till annan verksamhet i den nya polisorganisationen.

När det gäller kompetenskrav hos dem som utför vägkontroller kan utskottet vidare konstatera att regeringen den 19 januari 2017 beslutade om propositionen Kompetenskrav vid vissa fordonskontroller (prop. 2016/17:84). Förslaget innebär att rådets direktiv om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen genomförs i svensk rätt när det gäller rätten att föreskriva krav om utbildning och kompetens för poliser och bilinspektörer som utför flygande inspektioner och kontroller av fordons last. Lagförslaget behandlades i betänkande 2016/17:TU19 och föreslås träda i kraft den 20 maj 2017.

Enligt utskottets mening är det viktigt att det vidtas kraftfulla åtgärder för att långsiktigt säkra tillgången på poliser och bilinspektörer med den kompetens som krävs för att säkerställa en god övervakning av de tunga gods-transporterna. Utskottet noterar i sammanhanget att Polismyndighetens anslag i enlighet med budgetpropositionen för 2017 ökas med 25 miljoner kronor per år för 2017–2020 som en engångssatsning för att motverka illegal cabotageverksamhet. För att utveckla arbetet med flygande inspektioner av nyttofordon utökas också polisens anslag med 10,7 miljoner kronor fr.o.m. 2017 genom en omfördelning av anslagsmedel från Transportstyrelsen, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Trafikanalys. Utskottet välkomnar att Polismyndighetens anslag stärks i detta syfte.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att det anges i regleringsbrevet till Polismyndigheten för 2017 att Polismyndigheten ska vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Det anges också att de åtgärder som myndigheten vidtar med anledning av dessa uppdrag ska redovisas i årsredovisningen t.o.m. 2020 samt att det i kravet på åiterrapportering ingår att föra ett resonemang kring vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till. Utskottet anser att det är positivt att det nu finns åiterrapporteringskrav kring detta och noterar att några motsvarande åiterrapporteringskrav inte fanns i regleringsbrevet till Polismyndigheten för 2016. Utskottet vill här peka på att det mot bakgrund av den betydelse som frågan om effektiva vägkontroller har för såväl trafiksäkerheten som konkurrensförhållandena inom yrkesmässiga godstransporter på väg avser att noga fortsätta följa frågan och hur resultaten av kontrollverksamheten utvecklas över tid.

Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2016/17:180 (M), 2016/17:614 (M), 2016/17:1429 (C) i denna del, 2016/17:2293 (M), 2016/17:3119 (C) yrkande 15 och 2016/17:3198 (C) i denna del.

Mautsystem

När det gäller frågan om att utreda och genomföra ett system liknande det tyska Mautsystemet för att kontrollera att transporter sköts korrekt vill utskottet peka på att Vägslitageskattekommittén den 28 februari 2017 överlämnade betänkandet Vägskatt till regeringen (SOU 2017:11). Kommittén har haft i uppdrag att utreda och lämna förslag på utformningen av en avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar. Finansministern och miljöministern meddelade dock redan den 26 februari 2017 att det behövs en fördjupad analys och att regeringen nu omedelbart ska inleda ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram ett reviderat förslag. Mot bakgrund av att Vägslitageskattekommittén i sitt nyligen presenterade betänkande också har redovisat en kartläggning som bl.a. beskriver det tyska avgiftssystemet för lastbilar och hur det fungerar anser utskottet att motionsyrkandet kan anses ha blivit tillgodosett. Utskottet avstyrker därmed motion 2016/17:1807 (SD).

Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och en översyn av sanktionsavgifterna. Utskottet konstaterar att frågan om avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och ett mer ändamålsenligt sanktionssystem inkluderas i regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken som ska slutredovisas senast den 1 maj 2017. Utskottet pekar vidare på att kommissionen har aviserat att den inom ramen för det vägtransportpaket som den avser att presentera senare under året även kommer att presentera förslag till ändringar av de nuvarande kör- och vilotidsreglerna.

Jämför reservation 5 (M).

Bakgrund

Reglerna om kör- och vilotider syftar till att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation och bidra till ökad trafiksäkerhet. Företagen är skyldiga att planera transporter så att reglerna kan följas.

För lätta fordon gäller nationella regler om kör- och vilotid och för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk. För dessa transporter används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU. För svenska och utländska förare i Sverige gäller också vägarbetstidslagen från den 1 juli 2005. För att kontrollera att regelverket följs

görs både nationella och internationella kontroller av färdskrivare, diagramblad och förarkort. Kontrollerna sker både på väg och genom företagskontroll.

Om Transportstyrelsen vid en kontroll konstaterar att regelverket om kör- och vilotider har överträtts ska det berörda företaget betala en sanktionsavgift. Transportstyrelsen fastställer beloppet efter att ha analyserat och bedömt hur allvarliga överträdelserna är. Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller riktlinjer för kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad. Sanktionsavgiften får högst uppgå till 200 000 kronor eller högst utgöra 10 procent av företagets årsomsättning. En förare kan bli bötfälld vid en vägkontroll, medan arbetsgivaren får betala en sanktionsavgift vid en efterföljande företagskontroll (9 kap. 8 §).

Transportstyrelsen har i en utvärdering från 2015 undersökt tillämpningen och sanktioneringen vid företagskontroller av kör- och vilotider (TSG 2014-1361). Av utvärderingen framgår bl.a. att Nederländerna, Lettland, Spanien och Tyskland, vilket var närmare hälften av de studerade länderna, inte tillämpar några generella toleranser vid överträdelsebedömning. Finland, Storbritannien och Rumänien tillämpar en viss tolerans på motsvarande sätt som Sverige. Norge har inga generella toleranser vid sin bedömning men tillämpar däremot ett sanktionssystem som innebär att de mindre överträdelserna enbart är förenade med en muntlig varning. Danmark har ett system med en generell tolerans om 5 procent vid bedömningen av överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen, men tillämpar däremot inga toleranser vid överträdelser mot färdskrivarförordningen. Vid en jämförelse med hur andra länder hanterar enstaka mindre överträdelser konstaterade Transportstyrelsen att det är svårt att se ett tydligt normalläge men att de flesta länder utfärdar en varning om det endast finns enstaka mindre överträdelser. I Norge resulterar mindre överträdelser i regel i muntlig eller skriftlig varning, medan det i Spanien och Sverige alltid påförs en administrativ sanktionsavgift vid mindre överträdelser. I Nederländerna kontrolleras mindre överträdelser först vid en tredje företagskontroll, vilket innebär att dessa inte sanktioneras vid de första kontrollerna. Flera länder bedömer överträdelserna i sitt sammanhang, och om dessa överträdelser är systematiska kan de sanktioneras men ifall de är få eller bedöms vara slumpmässiga kan man bortse från dem.

Av Transportstyrelsens statistik för 2015 om de överträdelser av kör- och vilotidsreglerna som framkommit vid företagskontroller i Sverige och hur de fördelar sig med avseende på allvarlighetsgrad framgår att ca 36 procent utgjordes av mindre överträdelser, ca 5 procent av allvarliga överträdelser och ca 59 procent av mycket allvarliga överträdelser.

Motionerna

Sara-Lena Bjälkö (SD) framför i motion 2016/17:2367 att det bör tillåtas en rimlig avvikelse på kör- och vilotiderna när det gäller avslutande veckoarbetspass där slutdestinationen är fordonets stationeringsort. Enligt motionären är det mer förenligt med chaufförens välmående att kunna ha sin

vila i hemmet än att avtjäna 11 timmars vilotid i lastbilen för att köra de återstående 20–30 minuternas resa efter vilotidens slut. Motionären framhåller vidare att detta skulle vara positivt utifrån både miljöaspekter och säkerhetsperspektiv. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att det vid avslutande veckoarbetspass där slutdestinationen är fordonets stationeringsort ska tillåtas en avvikelse från kör- och vilotider inom en 30 km radie då det avslutande körpasset åtföljs av lagstadgad vecko- och helgvila.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2016/17:2531 att Transportstyrelsen genom en utredning av sin egen verksamhet har visat att det finns en rad brister i det egna arbetet samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Motionärerna anser att det är angeläget att det görs en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syftet att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel. Enligt motionärerna bör fokus i översynen ligga på nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter så att de utformas mer proportionerligt. Motionärerna anser även att man bör överväga att tillåta mindre avvikelser på upp till 5 procent från kör- och vilotiderna i likhet med t.ex. Danmark. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det bör göras en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel (yrkande 17).

Utskottets ställningstagande

När det gäller att tillåta vissa avvikelser från reglerna om kör- och vilotider kan utskottet konstatera att regeringen i oktober 2015 beslutade att ge i uppdrag till Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken och att det som en del av uppdraget ingår att Transportstyrelsen ska se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Enligt uppdraget ingår bl.a. mot bakgrund av de mer generösa tolkningar av kör- och vilotidsreglerna som görs i Danmark, att undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett liknande system i Sverige. I syfte att lära sig om det danska kontrollsystemet och de erfarenheter som finns har Transportstyrelsen besökt både kontrollmyndighet och branschorganisationer i Danmark.

Av den delrapport som Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 framgår att det danska systemet innefattar bl.a. en generell tolerans om 5 procent innan böter utfärdas och att när gränsen har passerats så ökar böterna procentuellt i förhållande till hur mycket reglerna har överträtts. Vidare framgår att det också kan bli aktuellt med körkortsåterkallelse. Transportstyrelsen konstaterar att det inte finns några motsvarande toleranser i Sverige när det gäller kör- och vilotider. I delrapporteringen redovisar Transportstyrelsen också att de för att utreda möjligheten att införa generella toleranser vid kör- och vilotider har ställt en fråga till EU-kommissionen om deras uppfattning om möjligheterna att införa ett system med andra gränser än vad som

anges i kör- och vilotidsförordningen. I delrapporten refererar Transportstyrelsen svaren från EU-kommissionen enligt följande. Kommissionens uppfattning är att ett införande av generella toleranser i praktiken blir nya gränser i regleringen, vilka då i sin tur kommer att bli föremål för nya toleransdiskussioner. Kommissionen menar att överträdelsebedömningen inte är rent matematisk och att en procentuell tolerans inte bör övervägas. Medlemsländernas kontrolltjänstemän bör snarare fokusera på ett professionellt förhållningssätt vid kontrollutförandet, där man tar hänsyn till alla eventuella omständigheter i det enskilda fallet. I stället för att diskutera gränserna för kör- och vilotider bör det tydligare preciseras på gemenskapsnivå hur sanktions-systemet kan bli mer proportionerligt i förhållande till överträdelseernas allvarlighet.

Transportstyrelsen drar i delrapporten slutsatsen att generella toleranser för kör- och vilotider inte är förenligt med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. Enligt Transportstyrelsen skulle en sådan tillämpning i Sverige även innebära att Sverige försvårar harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa. I delrapporten anger Transportstyrelsen vidare att myndigheten i stället avser att utreda hur ett mer ändamålsenligt sanktions-system kan se ut till den slutrapportering av uppdraget som kommer att göras i maj 2017. Utskottet emotser detta med intresse och vill framhålla att trafiksäkra yrkesmässiga godstransporter på väg som kan utföras på ett konkurrensneutralt sätt är en högt prioriterad fråga.

Utskottet noterar också i sammanhanget att kommissionen har aviserat att den inom ramen för det vägtransportpaket som den avser att presentera senare under året även kommer att presentera förslag till ändringar av de nuvarande kör- och vilotidsreglerna.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som här har anförts inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2016/17:2367 (SD) och 2016/17:2531 (M) yrkande 17.

Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör skärpta regler och sanktioner vid överträdelser. Utskottet framhåller att det är av mycket stor vikt att regeringen lägger ett fortsatt och förstärkt fokus på att stävja problemen som finns med förekomsten av olaga yrkesmässig trafik. Utskottet hänvisar bl.a. till ett pågående uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken.

Jämför reservation 6 (SD), 7 (L) och 8 (KD).

Motionerna

Anna Wallén m.fl. (S) framhåller i motion 2016/17:1658 att ordning och reda på vägarna är en högprioriterad fråga för jobben, arbetsmiljön, trafiksäkerheten och klimatet. Motionärerna menar samtidigt att den seriösa åkerinäringsen under lång tid har brottats med en snedvriden konkurrens från aktörer som utnyttjar och bryter mot EU:s regelverk och att det inte är rimligt att svenska företag och jobb avvecklas på grund av lönedumpning och illojal konkurrens. Motionärerna framhåller att den nuvarande regeringen har beslutat om en mängd åtgärder för att komma till rätta med illegal cabotageverksamhet och för att stärka den svenska modellen. Motionärerna anser att arbetet med att ytterligare vässa regelverken inte får avstanna och påtalar behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotagetrafiken och för ordning och reda på vägarna.

Sara-Lena Bjälkö (SD) förespråkar i motion 2016/17:2368 att fordon som inte uppfyller kraven på vinterdäck ska beläggas med körförbud och bärgas från platsen. För att säkerställa att fordonet blir åtgärdat och de kostnader som uppstår blir betalda anser motionären att polisen ska ha rätt att beslagta fordonet och ställa det på en inhägnad uppställningsplats. När bristerna på fordonet är åtgärdade och fordonet har godkänts av en ackrediterad besiktningsman och kostnaderna för bärgning, böter, uppställning och besiktning är reglerade får fordonet flyttas ut från uppställningsområdet. Om det beslagtagna fordonet inte blir åtgärdat eller om kostnaderna inte blir betalda inom en rimlig tid ska fordonet enligt motionären anses vara utmätt gods och tillfalla svenska staten som därefter kan låta Kronofogdemyndigheten sälja fordonet. Eventuell fordonslast ska inte tillfalla svenska staten utan återlämnas till varornas ägare. I motionen efterfrågas följaktligen lagstiftning om att polisen ska ha rätt att beslagta ett fordon och ställa det på en avgränsad uppställningsplats tills bristerna är åtgärdade, som i detta fall vinterdäck, och att alla uppkomna kostnader ska vara betalda innan utlämning av fordon sker (yrkande 3). Vidare efterfrågar motionären att fordon ska tillfalla svenska staten om inte fordonsägaren/chauffören inom rimlig tid löser ut fordonet (yrkande 4).

Markus Wiechel (SD) pekar i motion 2016/17:2388 på att det finns ett regelverk för åtgärder i syfte att hindra fortsatt färd för utländska åkare som inte håller sig till cabotagereglerna. Reglerna innebär att det finns möjlighet att genom s.k. klampning låsa fast ett fordon i maximalt 24 timmar. Motionären anser att klampning är ett bra sätt att komma åt problem och att polisen bör få möjlighet att använda sig av klampning längre än 24 timmar om så krävs. Motionären efterfrågar därmed att tiden för klampning utökas (yrkande 2).

Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:2657 att straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. Motionärerna pekar på att en möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets-

och arbetstidsregler. I motionen efterfrågas en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag (yrkande 6).

Nina Lundström (L) pekar i motion 2016/17:3374 på att svenska åkerier har stora problem med osund konkurrens från åkerier som struntar i EU:s cabotagebestämmelser. Den svenska tillämpningen av cabotagereglererna bör enligt motionären skärpas och det bör vara lättare att kontrollera regelöverträdelser. Motionären efterfrågar därför framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken (yrkande 20.1).

Utskottets ställningstagande

Fortsättning på arbetet mot den illegala cabotagetrafiken och för ordning och reda på vägarna

Trafikutskottet beslutade hösten 2010 om att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg mot bakgrund av att riksdagen återkommande har behandlat frågor som rör de tunga godstransporterna på väg och tillsynen av bl.a. kör- och vilotider och cabotagetransporter. I mars 2012 beslutade utskottet att presentera en rapport där resultaten av uppföljningen redovisades och där ett antal problem pekades ut inom de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8). Rapporten behandlades samma vår i betänkandet Yrkestrafik och taxi (2011/12:TU8). Den tidigare och den nuvarande regeringen har därefter utrett ett antal olika frågor med inriktning på att åstadkomma bättre tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna samt ordning och reda på vägarna. Det har därefter även gjorts flera översyner och ett antal olika regeländringar som syftar till att åstadkomma en bättre regelefterlevnad och förbättringar inom området.

Utskottet kan konstatera att arbetet med att förbättra förutsättningarna för bättre tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg fortskrider. I oktober 2015 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (N2015/06815/MRT). I uppdraget anges att det är av stor vikt för regeringen att få information om hur de genomförda förändringarna fungerar i praktiken, med avseende på effekter på regelefterlevnaden inom yrkestrafiken, antal registrerade regelöverträdelser och hur berörda myndigheter, företag och anställda i transportföretag anser att de nya bestämmelserna fungerar. Uppdraget delredovisades den 15 mars 2016 och utskottet ser nu med intresse fram emot att få ta del av resultaten av den slutredovisning som enligt uppdragsbeskrivningen ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 1 maj 2017.

Hindrande av fortsatt färd

Utskottet kan konstatera att det sedan tidigare finns möjlighet för behöriga myndigheter att besluta om hindrande av fortsatt färd i samband med olika

regelöverträdelser men att Polismyndigheten och Tullverket sedan den 1 mars 2015 dessutom får besluta om att vidta särskilda åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon. Det innebär att myndigheterna får förse fordon med mekanisk, elektronisk eller annan låsanordning (s.k. klampning). Syftet med detta är att ge möjligheter att på ett effektivt sätt se till att beslutade förbud mot fortsatt färd följs. De nya reglerna ger också möjlighet att, i samma syfte, beslagta t.ex. färdhandlingar, registreringsskyltar och nycklar. Sedan den 1 juli 2015 får åtgärderna även vidtas i samband med hindrandebeslut som fattats för att säkerställa inbetalning av sanktionsavgifter i de fall överträdelser av cabotagereglerna har skett.

Utskottet vill här påminna om att riksdagen i samband med behandlingen av den nya lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd beslutade att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar, dels låta en polis eller en tulltjänsteman besluta om klampning (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). I samband med att riksdagen senare beslutade att anta regeringens proposition om komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd beslutade riksdagen om ett ytterligare tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå under längre tid än 24 timmar (prop. 2014/15:83, bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande välkomnar utskottet att det som en del av det uppdrag som regeringen gav till Transportstyrelsen i oktober 2015 om att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken ingår att utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt låta en polis eller en tulltjänsteman besluta om klampning. I direktiven till uppdraget anges att om det läggs fram ett författningsförslag om sådan möjlighet ska Transportstyrelsen särskilt beakta frågor om proportionalitet och rättssäkerhet. Vidare anges att konsekvenserna av eventuella förslag ska beskrivas och analyseras, och att särskild vikt ska läggas vid effekter på kostnader och effektivitet för såväl privata som offentliga aktörer samt att förslagen ska stå i överensstämmelse med det handlingsutrymme som följer av unionsrätten. Utskottet ser nu med intresse fram emot att även i denna del få ta del av den slutredovisning som enligt uppdragsbeskrivningen ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 1 maj 2017.

Fordonsbeslag och förverkande av fordon

Regeringen genomförde den 1 januari 2013 en ändring i trafikförordningen (1998:1276) som innebär krav på vinterdäck på drivaxeln för bl.a. alla tunga lastbilar. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Ändringen infördes mot bakgrund av den framkomlighetsproblematik som uppstår med

den tunga trafiken vintertid och då det ansågs angeläget att åtgärda problem med framför allt lastbilar som stannade eller körde av vägen och därmed förorsakade störningar i trafiken.

Utskottet noterar att det som en del av det uppdrag till Transportstyrelsen som regeringen beslutade om den 1 oktober 2015 också ingår att utreda om och i så fall på vilket sätt ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon även utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Enligt uppdraget får Transportstyrelsen utöver de fastställda delarna i uppdragsbeskrivningen även lämna andra förslag till förbättringar av reglerna om yrkestrafik på vägområdet.

Frågan om utvidgad rätt till beslag av och förverkande av fordon tills kostnader är betalda, är enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen, inte något som Transportstyrelsen hittills har behandlat inom ramen för uppdraget.

Straffsanktioner vid miljöförseelser

Mot bakgrund av ändamålet med motion 2016/17:2657 (KD) yrkande 6 om en översyn av straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen vill utskottet peka på att de straffbestämmelser som kan bli tillämpliga vid en miljööverträdelse återfinns i miljöbalken där det finns en uppräkningslista av olika brott och dess påföljder. Reglerna innebär att den som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot miljöbalken kan dömas till böter eller fängelse. När företag bryter mot miljölagstiftning kan det också leda till företagsbot, näringsförbud och skadestånd. När det gäller företagsbot är detta numera en frekvent använd sanktion för brott mot miljölagstiftningen. Det har också blivit vanligare med större skadeståndsbelopp och det tillämpas allt oftare ett nytt synsätt på de krav på aktsamhet som kan ställas på en verksamhetsutövare. Utskottet kan konstatera att det inte finns några branschspecifika straffsanktioner inom åkeriverksamheten när det gäller förseelser och överträdelser av miljöbalkens bestämmelser. Miljöbalkens bestämmelser ska därmed tillämpas för såväl åkeribranschen som andra branscher.

Utskottets sammanfattande bedömning

Utskottet inväntar med intresse resultatet av det utredningsarbete som Transportstyrelsen för närvarande håller på att slutföra om vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Utskottet ser fram emot att regeringen efter att utredningsarbetet slutförts skyndsamt vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att försvåra och hindra att överträdelser sker av gällande regler för cabotagetransporter. Utskottet vill i detta sammanhang dessutom framhålla att det är av mycket stor vikt att regeringen lägger ett fortsatt och förstärkt fokus på att stävja problemen med förekomsten av olaga yrkesmässig trafik. Utskottet vill även understryka den betydelse som frågan om effektiva vägkontroller har för såväl trafiksäkerheten som konkurrensförhållandena inom yrkesmässiga godstransporter på väg och att utskottet avser att noga

fortsätta följa frågan. Mot bakgrund av det pågående utredningsarbetet som enligt direktiven kommer att slutrapporteras senast den 1 maj 2017 har utskottet för närvarande inte för avsikt att ta något ytterligare initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2016/17:1658 (S), 2016/17:2368 (SD) yrkandena 3 och 4, 2016/17:2388 (SD) yrkande 2, 2016/17:2657 (KD) yrkande 6 och 2016/17:3374 (L) yrkande 20.1.

Beställansvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om skärpningar av beställansvar. Utskottet hänvisar bl.a. till att det inte vill föregripa resultatet av det pågående uppdraget att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, däribland beställansvar, som ska slutrapporteras senast den 1 maj 2017.

Jämför reservation 9 (C, KD).

Bakgrund

I 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210) finns regler om beställansvar. De nuvarande reglerna innebär att det inom yrkestrafiken finns ett beställansvar för tre olika situationer. Det första fallet avser en situation när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller haft skälig anledning att anta att det saknades tillstånd för transporten. Det andra fallet avser otillåtet cabotage, och även här gäller att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotagettransporten genomfördes i strid med förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter. Det tredje fallet avser en situation där det saknas gemenskapstillstånd, och även här gäller kriteriet att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att tillståndet saknades. Det kan noteras att beställansvaret inte är strikt, dvs. att beställaren inte är ålagd en undersökningsplikt när det gäller det transportföretag som anlitas.

För olaga yrkesmässig trafik kan beställaren straffas med böter eller fängelse i upp till ett år. För överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd kan beställaren straffas med böter.

Beställansvaret är ett av de verktyg som finns för att motverka missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Att det finns ett beställansvar kopplat till ett brott eller en överträdelse innebär att både den som har utfört en otillåten transport och i vissa fall den som har beställt transporten kan ställas till svars.

Motionerna

Lotta Olsson (M) anför i motion 2016/17:1229 att osund konkurrens inom åkerinäringen måste bekämpas, bl.a. när det gäller beställningar av transporter som inte uppfyller lagar och regler för branschen. Motionären anser att det i dag är relativt lätt att utan risk för vite anlita transportörer som inte följer regelverket. Lagstiftningen behöver därför enligt motionären ses över såtillvida att man inte ska, om man är medveten om det, kunna köpa en transport som inte följer de gällande reglerna. Då frågan sedan tidigare redan är utredd anser motionären att den inte behöver utredas ytterligare en gång. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att regeringen skyndsamt bör införa ett utökat beställaransvar.

Ingemar Nilsson (S) framför i motion 2016/17:1899 att åkerinäringen under en längre tid har haft problem med illojal konkurrens. Motionären pekar på att riksdagen har fattat en del beslut som agerar i riktningen för att bekämpa dessa problem men att detta inte varit tillräckligt. För att motverka illojal konkurrens på marknaden och öka trafiksäkerheten anser motionären att beställaransvaret behöver skärpas ytterligare och att det i beställaransvaret bör införas svenska kollektivavtal som krav. Motionären efterfrågar därför en översyn av lagstiftningen om beställaransvar inom åkerinäringen.

Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) pekar i motion 2016/17:3198 på att det för speditörer och fraktköpare inte sällan är uppenbart att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt med avseende på bl.a. löner, körtidsregler, skatter och avgifter. Motionärerna pekar vidare på att det finns ett beställaransvar som innebär att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt men att erfarenheten samtidigt är att det i praktiken aldrig utkrävs något ansvar av åklagare och domstolar. Enligt motionärerna bör branschen i första hand bidra till en självsanering, men det behövs även tydligare regler för beställaransvar. Motionärerna anser att erfarenheter från hur beställaransvaret fungerar i Finland bör kunna användas. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna behovet av ett tydligare beställaransvar.

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3391 att den svenska åkerinäringen är utsatt för en hård internationell konkurrens och att fuskets inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar. Enligt motionärerna riskerar seriösa aktörer på marknaden att slås ut av oseriösa aktörer som inte betalar avtalsenliga löner och struntar i miljö- och cabotage-reglerna. Motionärerna efterfrågar därför ett skärpt beställaransvar (yrkande 33).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att beställaransvaret var en av de frågor som behandlades i samband med trafikutskottets uppföljning av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8) som utskottet presenterade i mars 2012. I uppföljningen framhölls vikten av en

fortsatt uppföljning av beställaransvarets tillämpning. Frågan om ett skärpt beställaransvar har därefter varit föremål för flera utredningsinsatser där Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att närmare se över frågan.

Transportstyrelsen presenterades i februari 2014 en utredningsrapport där frågan om beställaransvaret behandlades (TSV 2013-2006). I utredningen pekade Transportstyrelsen bl.a. på att kontakterna med branschen och polisen visade på en viss osäkerhet om vad beställaransvaret egentligen innebär och att det t.ex. råder osäkerhet om huruvida en beställare har undersökningsplikt och hur långt denna plikt i så fall sträcker sig. Transportstyrelsen pekade även på att det visat sig råda osäkerhet om vem i den s.k. transportkedjan som egentligen har beställaransvaret. Vidare konstaterades att det finns svårigheter med att utforma ett rättssäkert beställaransvar med undersökningsplikt för otillåten cabotage samt att det finns risk för ökade administrativa kostnader för företagen om en undersökningsplikt införs i beställarens ansvar. Mot denna bakgrund avstod Transportstyrelsen från att föreslå några ändringar i den gällande bestämmelsen om beställaransvar för cabotage.

Transportstyrelsen fick den 1 oktober 2015 ett nytt uppdrag av regeringen som innefattar att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, bl.a. reglerna om beställaransvar och om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen (N2015/06815/MRT). Enligt uppdraget ska arbetet genomföras i samarbete med ett antal myndigheter samt berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter. Transportstyrelsen redovisade i mars och oktober 2016 två delrapporteringar med anledning av uppdraget om beställaransvar.

I den delrapportering som Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 redovisas bl.a. en internationell utblick för att belysa ett antal länder som har ett beställaransvar för brott mot de olika aktuella regelverken och hur ansvaret i så fall är uppbyggt. I kartläggningen ingick Danmark, Norge, Finland, Storbritannien och Polen. Transportstyrelsen konstaterar bl.a. att begreppet beställaransvar inte är givet och att definitionerna kan variera mellan olika länder. Vidare konstateras bl.a. att det inte finns något särskilt beställaransvar i den danska lagstiftningen som motsvarar de svenska reglerna samt att det finns ett beställaransvar reglerat i Finland sedan 2013 som innebär att beställaren har en utredningsskyldighet i vissa specifika avseenden.

I den delrapportering som presenterades i oktober 2016 redovisas en kartläggning av i vilken utsträckning det förekommer förundersökningar och lagföring när det gäller beställaransvaret. Den övergripande bild som presenteras är att beställaransvaret sällan uppmärksammas och att det i undersökningen inte har kunnat identifieras någon lagföring av beställaransvaret under perioden januari 2012–oktober 2015, och inte heller för tiden dessförinnan eller därefter. Endast en förundersökning har under undersökningsperioden redovisats till åklagare för beslut. I delrapporten anges att Transportstyrelsen i det fortsatta arbetet kommer att titta vidare på frågan om en ändamålsenlig reglering för beställaransvar. Transportstyrelsen konstaterar

samtidigt att reglerna måste användas för att något ansvar för beställaren i förekommande fall ska kunna dömas ut. Som viktiga aspekter i det sammanhanget lyfter Transportstyrelsen fram följande:

- Antalet kontroller måste hållas på en godtagbar nivå.
- Medvetenheten och kunskapen om reglernas utformning måste säkerställas hos de tjänstemän som utför kontroller.
- Det måste säkerställas att det finns kompetens för att bedriva utredningar inom yrkestrafikområdet.
- Medvetenheten och kunskapen om reglerna måste säkerställas hos åklagare och möjligheten att föra talan om företagsbot särskilt uppmärksammas.
- Det medför utredningssvårigheter att internationell rättslig hjälp begärs i så liten utsträckning.

I uppdragsbeskrivningen till Transportstyrelsen anger regeringen bl.a. att den delar trafikutskottets uppfattning att beställarledens agerande är av avgörande betydelse för hur marknaden för vägtransporter fungerar. Regeringen pekar på att ett tydligt regelverk som klargör vad som ankommer på beställare av transporttjänster bör eftersträvas. Enligt uppdraget bör Transportstyrelsen mot denna bakgrund och med hänsyn till de ramar som följer av unionsrätten se över om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Enligt uppdragsbeskrivningen från regeringen ska Transportstyrelsen slutrapportera uppdraget senast den 1 maj 2017. Mot bakgrund av att utskottet inte vill föregripa resultatet av den pågående utredningen avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1229 (M), 2016/17:1899 (S), 2016/17:3198 (C) i denna del och 2016/17:3391 (KD) yrkande 33.

Kustbevakningens befogenheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Kustbevakningens befogenheter. Utskottet anser att det inte finns någon anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan med hänvisning till att det har genomförts en översyn av Kustbevakningens rättsliga befogenheter och att regeringen aviserat att den har för avsikt att föreslå en utökning av dessa.

Bakgrund

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som sorterar under Försvarsdepartementet. Kustbevakningens verksamhet spänner över flera departementsområden. I förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen regleras myndighetens uppgifter, befogenheter och ledning. Kustbevakningen

ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Inom dessa områden ska myndigheten kunna förebygga, motstå och hantera krissituationer. Kustbevakningen ska också i den utsträckning som följer av föreskrifter bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bl.a. sjötrafik, sjösäkerhet och transport av farligt gods. Kustbevakningen har också uppdraget att samordna och förmedla civil sjöinformation till 25 andra myndigheter. De övergripande målen för Kustbevakningens verksamhet beslutas av riksdagen medan den närmare styrningen beslutas av regeringen.

När det gäller medförande av last i eller på ett fordon får detta inte ske på ett sådant sätt att den kan släpa eller falla av fordonet, och kontroller av detta ingår som en obligatorisk del i varje kontroll som polisen genomför. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindrande av fortsatt färd, körförbud och ordningsbot. Den nuvarande ordningen innebär att det är poliser och bilinspektörer som utför tillsyn av lastsäkring på väg medan det är Kustbevakningen som har tillsynsansvaret för vägtransporter av farligt gods som kommer med fartyg eller ska ombord på fartyg. Det kan dock noteras att Kustbevakningen har möjlighet att förelägga om att lasten ska säkras även om Kustbevakningen inte har rätt att utfärda böter om de upptäcker att en lastsäkring är bristfällig.

Motionerna

Anders Hansson (M) pekar i motion 2016/17:3245 på att det uppstår osund konkurrens gentemot övriga aktörer på marknaden om ett företag inte följer gemensamma lagar och förordningar. Av det nuvarande EU-regelverket framgår att ett transportföretag ska inneha ett gemenskapstillstånd för att bedriva verksamhet inom EU samt att om föraren i ett transportföretag är medborgare i tredjeland, dvs. ett land utanför EU, ska föraren inneha ett förartillstånd. Poliser och bilinspektörer har befogenhet att kontrollera förares gemenskaps- och förartillstånd. Motionären pekar på att Kustbevakningen genomför kontroller av lastsäkring, utandningskontroller och transport av farligt gods m.m. i hamnar och andra gränsövergångar men att Kustbevakningen i dag inte har någon möjlighet att ingripa om reglerna för gemenskaps- och förartillstånd överträds. Mot denna bakgrund efterfrågas en översyn av möjligheten att ge Kustbevakningen denna befogenhet.

Anders Hansson (M) anför vidare i motion 2016/17:3254 att det för att kunna få bästa möjliga körprestanda och säkerhet ställs stora krav på att lasten som transporteras ska vara ordentligt säkrad på flaket. En plötslig förskjutning av lasten under färd kan vara förödande för såväl föraren som medtrafikanterna. Motionären pekar på att vid gränsövergångar och hamnar sköts kontrollen av lastsäkring av personal från främst Kustbevakningen medan polisen har samma möjlighet till kontroll inom landet. Om polisen skulle upptäcka en lastbil där föraren inte har fullgjort sin skyldighet att säkra lasten kan polisen utfärda en ordningsbot på plats. Kustbevakningen har dock inte samma befogenhet. Om föraren av en lastbil inte har säkrat sin last ordentligt

kan en ordningsbot utfärdas endast om föraren kör med s.k. farligt gods. Om lasten skulle bestå av icke farligt gods kan Kustbevakningens personal inte utfärda någon ordningsbot utan måste tillkalla polisen för att de i sin tur ska utfärda ordningsboten. Detta förfarande är enligt motionären både resurskrävande och omständligt. I motionen efterfrågas därför en översyn av möjligheten att ge Kustbevakningens personal tillstånd att hantera utfärdandet av ordningsbot för bristande lastsäkring av icke farligt gods.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det även tidigare har behandlat motioner om Kustbevakningens befogenheter vid lastsäkringskontroller, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU10). Utskottet gjorde då bedömningen att det inte fanns någon anledning att vidta ytterligare initiativ i fråga om Kustbevakningens befogenheter eftersom den nuvarande ordningen kunde anses tillfredsställande.

När det gäller Kustbevakningens befogenheter noterar utskottet att regeringen i januari 2007 beslutade att tillsätta en utredare för att göra en översyn av regleringen av Kustbevakningens befogenheter i den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten samt lämna förslag till en mer ändamålsenlig författningsreglering. Syftet var att skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av samhällets samlade resurser för att förebygga, förhindra, upptäcka och utreda brott och ordningsstörningar till sjöss och i kustnära områden. I uppdraget ingick även att analysera om gränsdragningen mellan Kustbevakningens och de andra myndigheternas ansvarsområden inom den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten var lämpligt avvägd. Utredningen lämnade i maj 2008 ett förslag till en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemans rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). Utredningen föreslog bl.a. att en kustbevakningstjänsteman och en tjänsteman vid Sjöfartsverket ska ges en uttrycklig rätt till tillträde till lastbärare i syfte att kontrollera lastsäkringen och också få rätt att hindra att en felaktigt lastad lastbärare förs ombord på ett fartyg. Utredningen har remissbehandlats och har därefter varit under beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet vill peka på att regeringen i budgetpropositionen för 2017 anger att den har för avsikt att föreslå en utökning av Kustbevakningens rättsliga befogenheter och att förslaget medför ökade utgifter för Kustbevakningen (prop. 2016/17:1). För att finansiera utgiftsökningen ökas anslaget för 2017 och 2018. I Kustbevakningens regleringsbrev för 2017 anges att myndigheten ska redovisa och kommentera verksamhetens resultat i förhållande till de uppgifter som myndigheten ska utföra enligt författningar och regeringsbeslut där återrapporteringen även ska innehålla en sammanhållen beskrivning och analys av verksamhetens utveckling.

Med anledning av den genomförda översynen av Kustbevakningens rättsliga befogenheter och att regeringen aviserat att den har för avsikt att

föreslå en utökning av Kustbevakningens rättsliga befogenheter anser utskottet att det inte finns någon anledning att i dagsläget vidta något initiativ i frågan. Därmed avstyrks motionerna 2016/17:3245 (M) och 2016/17:3254 (M).

Information om nya taxiregler och utökad tillsyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om behovet av informationsinsatser om nya taxiregler och utökad tillsynskontroll. Utskottet hänvisar till att myndigheterna redan nu har vidtagit åtgärder för att sprida kunskap om de nya regler som har införts och att det inletts ett översynsarbete för att automatisera och effektivisera tillsyns- och kontrollverksamheten. Därmed anser utskottet att önskemålet i motionen kan förväntas komma att bli helt eller delvis tillgodosett.

Jämför reservation 10 (KD).

Bakgrund

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

Syftet med tillsynen av företag som har tillstånd att bedriva taxitrafik är att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensförhållanden som är lika för alla. Ett företag ska uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för att beviljas taxitrafiktillstånd. 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 annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller varning meddelas.

Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3391 att den avreglering av den svenska taximarknaden som gjordes 1990 i grunden är god och har lett till ett större utbud av taxiföretag och jobb. Motionärerna pekar samtidigt på att avregleringen har gjort att en del problem inom taxiverksamheten har uppkommit eller förstärkts. Med anledning av dessa problem trädde en ny lag om redovisningscentraler i kraft den 1 januari 2017, och fr.o.m. den 1 maj 2017 ska taxitrafikföretagen vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Det har även införts krav på att varje taxibils

taxameter ska besiktigas av ett godkänt besiktningorgan minst en gång per år. I taxibilar där en godkänd taxameter inte finns ska polisen vid kontroll kunna omhänderta registreringsskylten och ogiltig taxilegitimation. Ett annat nytt krav som har införts är att taxichaufförer innan en resa påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset före resan överstiger 500 kronor. För att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningsslösa anser motionärerna att goda informationsinsatser och utökade tillsyner och kontroller är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen (yrkande 39).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas syn på vikten av goda informationsinsatser kring de nya regler som har införts inom taxinäringen. Utskottet ser därför positivt på att Transportstyrelsen arbetar med informationsinsatser kring detta. På Transportstyrelsens webbplats finns information om vilka regler som gäller för taxitrafik, bl.a. information om reglerna om att alla taxifordon ska ha prisdekaler både inne i och utanpå fordonet, jämförpris och att kunden har rätt att få prisuppgift redan innan en resa startar. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen också gör andra insatser för att sprida information. Exempelvis har Transportstyrelsen vid införandet av kravet på obligatorisk prisuppgift innan taxifärden om jämförpriset överstiger 500 kronor genomfört informationsinsatser där myndigheten bl.a. skickade ut riktad information till samtliga tillståndshavare för taxitrafik.

Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen följer upp vilken kunskap som finns bland brukarna om de regeländringar som har gjorts. I den uppföljning som Transportstyrelsen presenterade i november om bl.a. hur brukarna upplever prisinformationen och prissättningen för taxiresor framkom att en majoritet av de tillfrågade resenärerna (63 procent) känner till att det ska finnas prisinformation på fordonet.

Utskottet vill vidare peka på att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har följt upp effekterna av kravet på obligatorisk prisuppgift vid taxiresor som infördes 2015. Utskottet anser att det är glädjande att det av den slutredovisning av uppföljningsuppdraget som Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 bl.a. framgår att den obligatoriska prisuppgiften vid taxiresor har haft en positiv effekt och att det övervägande flertalet taxiföretag har sänkt sina högsta jämförpriser till under 500 kronor (dnr TSV 2015-3533).

När det gäller frågan om en utökad tillsyn och kontroll av taxibranschen vill utskottet peka på att Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxi utgår från ett riskbaserat arbetssätt. Kontrollerna och tillsynsaktiviteterna sker genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

Utskottet anser att det är viktigt att den verksamhet som avser tillsyn och kontroller bedrivs med effektiva arbetsmetoder och välkomnar därför det arbete som för närvarande pågår inom Transportstyrelsen och som innebär att

myndigheten ser över möjligheterna att utveckla ett automatiserat system för kontrollerna och tillsynen av taxibranschen.

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan nu har vidtagit åtgärder för att sprida kunskap om de nya regler som har införts och att det inletts ett översynsarbete för att automatisera och effektivisera tillsyns- och kontrollverksamheten anser utskottet att syftet med det här behandlade motionsyrkandet kan förväntas komma att bli helt eller delvis tillgodosett. Utskottet har därmed inte för avsikt att för närvarande ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:3391 (KD) yrkande 39.

Kraven för att ta taxiförarlegitimation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. sänkta ålderskrav för att ta taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till gällande regler och att det för närvarande inte har för avsikt att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 11 (M), 12 (SD) och 13 (KD).

Bakgrund

I 3 kap. 1 § taxitrafiklagen stadgas att ett fordon får föras i taxitrafik av den som har taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar taxiförarlegitimation.

För att få taxiförarlegitimation gäller att personen har fyllt 21 år, har körkort med behörighet B sedan minst två år eller med behörighet D, uppfyller de medicinska kraven, uppfyller kravet på yrkeskunnande, uppfyller kraven på laglydnad samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla.

För att pröva om sökanden uppfyller kraven i yrkeskunnande ska sökanden i enlighet med taxilagen genomgå ett skriftligt prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast 6 månader och som längst 5 år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter 10 år.

Motionerna

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) pekar i motion 2016/17:1812 på att taxibranschen är en av de näringar där det skulle kunna skapas många jobb för ungdomar i åldern 18–21 år. Motionärerna konstaterar att problemet i dag är att man inte kan ta taxiförarlegitimation förrän man har fyllt 21 år och har haft körkort med behörigheten B sedan minst två år. Enligt motionärerna är det ingen tvekan om att det höga ålderskravet för att bli taxiförare är stelbent och föråldrat och att det finns starka skäl för en sänkning till minst 19 år. Motionärerna efterfrågar därför att reglerna ändras så att myndiga personer med körkort tillåts köra taxi.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2016/17:2531 på behovet av att förkorta taxiförarutbildningen för att möjliggöra fler jobb inom taxinäringen. Motionärerna anser att dagens lagstiftning i många avseenden är föråldrad och alltför komplicerad och att onödiga hinder och kostnader för att börja köra taxi gör tröskeln in till taxiyrket högre än den behöver vara. Motionärerna vill skapa en modernare taxibransch som underlättar för både taxiförare och kunder. I motionen efterfrågas därför en översyn av kraven för taxiförarlegitimation och hur taxiförarutbildningen kan moderniseras för att möta dagens behov (yrkande 19).

Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) framför i motion 2016/17:2977 att det finns en växande efterfrågan på taxichaufförer i stora delar av landet. Enligt motionärerna skulle taxibranschen kunna bidra till att minska arbetslösheten bland unga, men ett stelbent och delvis föråldrat regelverk står dessvärre i vägen för detta. Motionärerna pekar på att kravet för att erhålla en taxiförarlegitimation för närvarande är att personen har fyllt 21 år och har körkort med lägst behörigheten B sedan minst två år. För unga i 18-årsåldern är tre års väntan för att kunna bli taxiförare en lång tid och enligt motionärerna kan detta medföra att vissa väljer alternativa lösningar som att t.ex. köra svarttaxi. Ett sätt att komma till rätta med detta kan enligt motionärerna vara att genomföra en sänkning av ålderskravet för taxiförare till 19 år. Något som enligt motionärerna talar för detta är det faktum att krav, utbildning och prov till taxiförare har skärpts kraftigt de senaste åren samt att det nuvarande ålderskravet på 21 år utgår ifrån ett EU-direktiv som är riktat till bussbranschen. I motionen efterfrågas att den som fyllt 18 år och har förvärvat yrkeskompetens för taxiförare, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, ska ges möjlighet att genomföra Trafikverkets prov för taxiförarlegitimation.

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2016/17:3391 på att det inte är tillåtet för döva i Sverige att ta taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Motionärerna anser att detta i de allra flesta fall är ett rimligt krav. Enligt motionärerna finns det dock de som inte kan göra sig förstådda med annat än teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Motionärerna konstaterar att arbetslösheten bland döva är hög.

Möjligheten för döva att ta taxilicens skulle enligt motionärerna göra det möjligt för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva och detta skulle enligt motionärerna både underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv. I motionen efterfrågas därför att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation (yrkande 30).

Utskottets ställningstagande

När det gäller ålderskrav vid taxitransporter kan utskottet konstatera att det i enlighet med 3 kap. 3 § taxitrafiklagen redan i dag finns möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförarlegitimation. I detta fall gäller 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).

Utskottet kan i övrigt konstatera att taxitrafiklagens regler om att de ålderskrav som anges i taxitrafiklagen och om att den som ska ta taxiförarlegitimation ska ha fyllt 21 år och ha haft körkort med behörigheten B sedan minst två år kan anses väl avvägda. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till regeringens proposition Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) där det framgår att anledningen till de krav som finns kopplade till att få taxiförarlegitimation bl.a. är att passageraren är i en utsatt position i förhållande till taxiföraren. För att resenären ska vara trygg är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet avgörande. Av propositionen framgår vidare att man också behöver ta hänsyn till att taxitransporter i stor utsträckning nyttjas av personer med svag ställning som bl.a. ensamresande barn, synskadade eller personer som har någon annan funktionsnedsättning, äldre och sjuka.

När det gäller frågan om dövas möjligheter att ta taxiförarlegitimation har utskottet inhämtat följande information från Transportstyrelsen. Myndigheten pekar på att EU:s direktiv om körkort (91/439/EEG) innehåller en bestämmelse om minimikrav för förare när det gäller hörsel och att de svenska reglerna innehåller mer detaljerade krav än direktivet. Enligt 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd endast meddelas för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon, och körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. Transportstyrelsen har genom ett bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) meddelat föreskrifter om medicinska krav för körkort (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2016:37). I föreskrifterna finns särskilda krav för taxiförare (3 kap. 3 § andra stycket) som innebär att för taxichaufförer ska hörselförmågan vara sådan att innehavaren har möjlighet att kommunicera med passagerare och andra

trafikanter. Detta krav kan anses uppfyllt om vanlig samtalsstämma uppfattas på fyra meters avstånd på ena örat med eller utan hörapparat. Det särskilda kravet på hörsel för taxichaufförer i de svenska föreskrifterna motiveras enligt Transportstyrelsen av att förarna ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet eller hjälp för att förhindra en olycka, t.ex. vid av- eller påstigning, och för att informera passagerarna vid fara. Det finns således enligt Transportstyrelsen sakliga skäl för den gällande bestämmelsen. Enligt Transportstyrelsen kan det dock inte uteslutas att nya tekniska lösningar kan göra det möjligt att anse att även den som är döv har förmåga att kommunicera med icke döva passagerare. Den frågan får enligt Transportstyrelsen i så fall tas upp i en föreskriftsrevidering. Enligt Transportstyrelsen är någon revidering av hörselkraven dock inte på gång i dagsläget. För att en döv chaufför ska kunna köra passagerare krävs i Sverige ett undantag (dispens) från de medicinska kraven enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen. En förutsättning för dispens är att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få ta taxiförarlegitimation och avstyrker därmed motionerna 2016/17:1812 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkande 19, 2016/17:2977 (C) och 2016/17:3391 (KD) yrkande 30.

Krav på taxameter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om införande av en teknikneutral definition av taxameter. Utskottet hänvisar till den s.k. taxiutredningen som hösten 2016 presenterade ett betänkande som därefter har remitterats. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa det fortsatta beredningsarbetet.

Jämför reservation 14 (M).

Bakgrund

Huvudregeln i svensk rätt är att en taxi inte får användas i taxitrafik utan en taxameterutrustning. Taxameterutrustningen ska bl.a. beräkna priset för en taxiresa, skriva ut kvitto, förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring samt ge myndigheter uppgifter för kontroll av taxiverksamheten.

Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen medge undantag från kravet på taxameter. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor. I januari 2015 hade ungefär 9 procent av de fordon som omfattas av taxitrafiklagstiftningen beviljats dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa var fordon som användes för samhällsbetalda transporter och resten var fordon som användes i hyrverksamhet.

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstaterar i kommittémotion 2016/17:2531 att en taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer på den. Motionärerna anser att om alla krav uppfylls ska det därefter inte ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen. I syfte att utveckla och bredda taxinäringen efterfrågar motionärerna att det därför införs en teknikneutral definition av taxameter (yrkande 20).

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om att införa en teknikneutral definition av taxameter vill utskottet peka på att regeringen den 23 juli 2015 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag till nya regler på taxiområdet samt att se över och eventuellt föreslå förtydliganden för de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. Den 30 november 2016 överlämnade Taxiutredningen betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86) till infrastrukturministern.

När det gäller frågan om samma kontrollstandard till mindre kostnader med alternativ till taxameter konstaterar utredningen att kontrollutrustning, däribland taxametrar, måste uppfylla vissa funktionskrav som definieras av myndigheter. I utredningen anges att det under utredningsarbetet har framkommit att potentialen för ny teknik att radikalt minska kostnaderna för nödvändiga kontroller är stor och att innovationer kan komma snabbt. I utredningen konstateras att det är viktigt att specificera teknikneutrala funktionskrav och att vara flexibel nog i kravspecifikationen så att den framtida teknikutvecklingen främjas. Utredningen ser samtidigt ett fortsatt behov för kontrollutrustning i bilen, vilken är fysiskt eller (vilket är att föredra) elektroniskt plomberad. Utredningen menar att det kan finnas möjligheter i framtiden att även tillåta överföring och lagring av all kontrollinformation utan en fast enhet i bilen men att det i sådant fall fortfarande behövs sensorutrustning för att registrera information, t.ex. gps kompletterad med en s.k. gyrosensor. Enligt utredningens bedömning finns en stor potential för alternativ till taxametern som skapar information som är minst lika effektiv, tillförlitlig och oavvislig. Utredningen konstaterar att

- det finns transparenta och av kunden accepterade alternativa sätt att räkna ut ett pris för en taxiresa och kommunicera priset med kunden
- det finns alternativa sätt att lagra information om finansiella transaktioner som inte behöver vara kopplade till en teknisk utrustning som beräknar priset
- andra viktiga uppgifter om exempelvis vilotider också kan kontrolleras på alternativa sätt.

Utredningen föreslår därför att fokus ska vara på att ha en tillförlitlig kontrollutrustning i stället för en teknisk utrustning som beräknar priset vilken

även har kontrollfunktioner. Utredningen ser vidare inget skäl att behålla möjligheter till dispens från taxameterkravet om alternativa kontrollmöjligheter tillåts.

Näringsdepartementet hade betänkandet ute på remiss t.o.m. den 13 mars 2017 och arbetet med att sammanställa remissinstansernas synpunkter pågår för närvarande. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa det fortsatta beredningsarbetet. Utskottet avstyrker därmed motion 2016/17:2531 (M) yrkande 20.

Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Utskottet hänvisar bl.a. till de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer.

Jämför reservation 15 (SD).

Bakgrund

Transportstyrelsen är den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om bl.a. beviljande och återkallande av taxiförarlegitimationer, och myndigheten utövar även tillsyn av taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller taxitrafiklagens krav. Av taxitrafiklagen framgår att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med yrkestrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. I annat fall riskerar den tillståndshavare som bryter mot detta böter eller fängelse i upp till sex månader.

Motionerna

Richard Jomshof m.fl. (SD) framför i partimotion 2016/17:1769 att det våren 2012 avslöjades alarmerande uppgifter om att taxibolagen inte lyckats förhindra grova brottslingar från att köra taxi och att det fanns flera anledningar till detta. Exempelvis kontrollerade taxibolagen inte förarnas brottsbelastning tillräckligt ofta, och beslut om nekade och indragna taxilegitimationer meddelades till de berörda förarna och inte taxibolagen. En ytterligare orsak var att grovt kriminella förare som fått sina taxilegitimationer indragna nekades nya under en alldeles för kort tidsperiod. Enligt motionärerna behöver dessa problem åtgärdas så snabbt som möjligt, och en person som nekats taxi-

legitimation eller fått denna indragen på grund av allvarlig brottslighet ska nekas möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en trygghetsskapande taxinärringsreform (yrkande 7).

Sara-Lena Bjälkö och Kent Ekeröth (båda SD) pekar i motion 2016/17:2369 på att många som väljer att ta taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor vill motionärerna se ändringar i lagstiftningen och därigenom ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen. Motionärerna anser att det är bra att Transportstyrelsen har initierat ett arbete med att hitta former för direktåtkomst till vägtrafikregistret men menar samtidigt att det inte löser alla de problem som finns i dag. För att komma till rätta med problemen vill motionärerna att alla taxibolag i Sverige görs skyldiga att rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning samt att årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till Transportstyrelsen. Motionärerna vill att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad förares taxilegitimation. I motionen anförs att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska ske oftare, striktare och säkrare (yrkande 1). I motionen anförs vidare att Transportstyrelsens nekade taxilegitimationsansökningar och indragna taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast till den berörda föraren (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om kontroll och indragning av taxiförarlegitimationer, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU10). Liksom tidigare vill utskottet framhålla vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet anser att det är av största vikt att taxiföretagen ges tillräckliga förutsättningar för att kunna uppfylla sin skyldighet att genomföra kontroller av taxiförarlegitimationer.

Våren 2012 gav den dåvarande infrastrukturministern i uppdrag till Transportstyrelsen att i samarbete med Svenska Taxiförbundet ta fram en lösning för digital kontroll av giltiga taxibehörigheter i realtid inom befintlig lagstiftning.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att taxiföretagen sedan december 2014 har möjlighet att ansluta sig till en tjänst för automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer som tillhandahålls av Svenska Taxiförbundet genom systemet BKY (behörighetskontroll yrkesförare). Genom systemet erbjuds taxiföretagen tillgång till ett lätthanterligt verktyg för att uppfylla lagens krav och säkerställa att förarna har giltig behörighet. Systemet bygger

på att Svenska Taxiförbundet har tecknat avtal med Transportstyrelsen om informationsförmedling av behörighetsuppgifter samt ett personuppgiftsbiträdesavtal. Användare som har ett relevant behov av kontrollen kan ansöka om att få Transportstyrelsens medgivande till direkttåtkomst. Förutom taxiföretagen anses även taxis beställningscentraler ha ett relevant behov av förarkontroll. Svenska Taxiförbundet ansluter därefter beställningscentraler eller taxiföretag och förmedlar ansökan om medgivande för direkttåtkomst till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter medgivande upprättar Svenska Taxiförbundet ett affärsavtal med beställningscentraler och taxiföretag. Tjänsten är utformad så att Transportstyrelsen öppnar en webbservice som Svenska Taxiförbundet kopplas upp mot. På samma sätt sker en uppkoppling mot taxiföretaget som laddar upp en fil med förarnas personnummer. Om filen skickas före kl. 17.00 får slutanvändaren svaret senast kl. 6.00 följande dag och då har varje nummer försetts med uppgifterna Giltig, Ogiltig eller Saknas.

Utskottet noterar i sammanhanget att Svenska Taxiförbundet parallellt med utvecklingen av BKY-tjänsten för taxi förde diskussioner med de övriga branschförbunden inom yrkestrafiken. Det resulterade i att ett treparts-samarbete tecknades mellan Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet kontrolleras varje natt fler än 40 000 taxi-, buss- och lastbilsförarens behörigheter (uppgiften avser december 2016) och allt fler nya företag och förare ansluter sig till den digitala plattformen. Utskottet finner att denna utveckling är positiv och tolkar detta som att fler aktörer inom olika delar av transportbranschen kan komma att dra nytta av att enklare kunna ta del av resultaten av genomförda behörighetskontroller.

När det gäller återkallelse av taxiförarlegitimationer kan utskottet konstatera att detta regleras i taxitrafiklagen (2012:211). Det framgår av 4 kap. 6 § att en taxiförarlegitimation ska återkallas om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare. När en sådan återkallelse genomförs bestäms en tid under vilken föraren anses som olämplig att inneha taxiförarlegitimation. Enligt 4 kap. 7 § taxitrafiklagen är den lägsta tiden för återkallelse tre år och den högsta fem år. Den taxiförare som har bedömts som olämplig kan inte få en ny taxiförarlegitimation från Transportstyrelsen under tiden taxiförarlegitimationen är återkallad. Utskottet kan konstatera att tidsgränsen för återkallelsen innebär att Transportstyrelsen inte automatiskt ska lämna tillbaka taxiförarlegitimationen efter att återkallelsetiden har gått ut. Om grunden för återkallelsen anses tillräckligt allvarlig kan Transportstyrelsen efter att återkallelsetiden har passerat fortfarande bedöma att den taxiförare som fått sin taxiförarlegitimation återkallad är olämplig att inneha legitimation.

Mot bakgrund av de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer samt de nuvarande reglerna om återkallelse av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen på området anses vara helt eller delvis tillgodosedda. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1769 (SD) yrkande 7 och 2016/17:2369 (SD) yrkandena 1 och 2.

Reservationer

1. Villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) i denna del,

2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 17,

2016/17:2673 av Marianne Pettersson (S) och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32.

Ställningstagande

När det gäller villkoren inom åkerinäringen vill vi peka på att det under 2015 gjordes flera viktiga lagändringar i syfte att bidra till en bättre regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg och att främja konkurrens på lika villkor.

Med anledning av detta beslutade regeringen den 1 oktober 2015 att ge Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, bl.a. när det gäller cabotage-transporter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I uppdraget anges att uppföljningen av de nya bestämmelserna ska ske i nära samråd mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten och Tullverket. I uppdraget ingår även att Transportstyrelsen ska utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt låta en polis eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Transportstyrelsen ska även se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider samt se över om den nuvarande regleringen av beställansvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Transportstyrelsen ska också överväga olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation ska kunna ställas direkt i samband med vägkontroller av godstrafik. Vidare ska Transportstyrelsen se över införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter i svensk rätt. Transportstyrelsen ska också kartlägga, analysera och vid behov föreslå förändringar beträffande hantering av och inriktning för Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal. Transportstyrelsen ska särskilt överväga om det är motiverat med förändrade villkor för s.k. tredjelandstransporter till och från Sverige av transportföretag med säte i andra länder i EU eller EES. I

uppdraget anges också att Transportstyrelsen även får lämna andra förslag till förbättringar av reglerna om yrkestrafik på vägområdet samt i förekommande fall lämna författningsförslag. Dessa ska i så fall stå i överensstämmelse med det handlingsutrymme som följer av unionsrätten. Enligt uppdraget ska Transportstyrelsen vid genomförandet av uppdraget samråda med Polismyndigheten, Tullverket och Kommerskollegium samt berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter. En delredovisning av uppdraget skulle lämnas till Näringsdepartementet senast den 15 mars 2016. Och en slutredovisning ska ske senast den 1 maj 2017.

Vi vill i sammanhanget även peka på att Skatteverket i mars 2016 publicerade en rapport om åkeriverksamheten i Sverige 2015 (dnr 410-115937-16/123). Detta gjordes mot bakgrund av de signaler som myndigheten fångat upp om problem och skatteundandragande inom transportbranschen och som en del av en samlad kontrollinsats med syftet att titta djupare på delar av branschen för att bl.a. kartlägga och rätta fel som upptäcks och avgöra om det är omedvetna eller medvetna fel samt se över utredningsmetodik, systemåtgärder och eventuellt behov av regelförändringar.

Vi vill avslutningsvis även peka på det arbete som pågår inom Arbetsmarknadsdepartementet i form av en departementspromemoria som ser över hur utstationeringsreglerna förhåller sig till vägtransportregelverket. I uppdraget ingår även att göra en utvärdering av hur anmälningsskyldigheten vid utstationering fungerar. Arbetet ska vara färdigt senast den 31 maj 2017.

Sammantaget är vår bedömning att de åtgärder som hittills har vidtagits är angelägna och betydelsefulla för att ge förutsättningar för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Det arbete som pågår för att stärka och förbättra villkoren för den svenska åkerinäringen är viktigt och måste fortgå med oförminskad kraft. Transportstyrelsens uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken anser vi är en viktig del av detta. Enligt direktiven får Transportstyrelsen även lämna förslag till andra förbättringar av reglerna om yrkestrafik på vägområdet. Resultatet av myndighetens slutrapportering är som tidigare nämnts aviserad att ske i närtid. Vi anser att det vore olyckligt att föregripa resultatet av de utredningar som pågår och att resultaten av dessa i stället bör inväntas som underlag för ställningstaganden om eventuellt kommande ytterligare åtgärder. Därmed finner vi att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Riksdagen bör därmed avslå samtliga här behandlade motionsförslag.

2. Regleringen av åkerinäringen inom EU, punkt 2 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18 och
bifaller delvis motion
2016/17:534 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi anser att åkeriföretagen i Sverige inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa eftersom det snedvrider konkurrenskraften. Det är centralt med samma spelregler inom EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad. Därför bör regeringen enligt vår mening verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens.

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

3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (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
2016/17:1807 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och
avslår motionerna
2016/17:180 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),
2016/17:614 av Jan R Andersson (M),
2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) i denna del,

2016/17:2293 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och
2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att den svenska åkeribranschen är hårt konkurrensutsatt på den inhemska marknaden och att den nuvarande situationen med ett stort antal åkare som bryter mot cabotagereglerna är mycket otillfredsställande. Vi anser även att det är otillfredsställande att ett stort antal lastbilar från andra länder aldrig lämnar Sverige utan i stället kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik på de svenska vägarna. För att motverka en snedvriden konkurrens och få bättre kontroll på cabotagetransporterna anser vi att det behövs verktyg som gör det möjligt att kontrollera att cabotagetransporterna sköts på ett korrekt sätt. Att installera ett elektroniskt system i fordon över 12 ton på det sätt som tillämpas i det tyska Mautsystemet skulle göra att vi får en elektronisk övervakning på de svenska vägarna i form av transpondrar. Detta skulle då göra det enkelt att följa upp transporterna med avseende på om de rådande cabotagebestämmelserna följs eller inte. Ett införande av ett sådant system förutsätter dock att bilen registreras i en databas vid ankomsten till Sverige så att polisen ges möjlighet att vid en vägkontroll kunna avgöra hur länge ett fordon har befunnit sig i landet och därmed om gällande regler följs. Vi anser att detta är en fråga som bör utredas och implementeras snarast för att underlätta kontrollerna av att de tunga transporterna utförs i enlighet med gällande regelverk.

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

4. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna

2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) i denna del
och

2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del och avslår motionerna
2016/17:180 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),
2016/17:614 av Jan R Andersson (M),
2016/17:1807 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och
2016/17:2293 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla vikten av att åkarna på de svenska vägarna respekterar och arbetar med de värderingar om trafiksäkerhet, klimatarbete och rättvisa arbetsförhållanden som kommer till uttryck inom Fair Transport som flera svenska åkeriföretag har anslutit sig till. Om det inte vidtas åtgärder mot en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en överetablerad marknad finns det en stor risk att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljötänk och socialt ansvar. Jag anser att det är bra att polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage men vill samtidigt framhålla att det är olyckligt att antalet trafikpoliser som utför tunga trafikkontroller minskar. Denna utveckling riskerar att leda till ökat fusk med cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken och jag anser därför att det finns ett behov av att fler poliser ska få utbildning inom bilinspektion. Det är angeläget att det vidtas åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillsynen samt minska de olagliga cabotagetransporterna.

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

5. Avvikelse från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och avslår motion

2016/17:2367 av Sara-Lena Bjälkö (SD).

Ställningstagande

Vi anser att det är angeläget att det görs en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel och att fokus i översynen bör ligga på nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter så att de utformas mer proportionerligt. I likhet med vad som gäller i t.ex. Danmark bör man enligt vår mening även överväga att tillåta mindre avvikelser på upp till 5 procent från kör- och vilotiderna. Vi vill i sammanhanget påminna om det tillkännagivande som riksdagen har riktat till regeringen om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik (bet. 2014/15:TU12, rskr.2014/15:206). Vi anser att åkeriföretagen i Sverige inte bör ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa eftersom det snedvrider konkurrenskraften. För att få en väl fungerande marknad är det centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer. Vi anser därför att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens.

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

6. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och
avslår motionerna
2016/17:1658 av Anna Wallén m.fl. (S),
2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4,
2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 6 och
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.1.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det i dag finns ett regelverk för åtgärder i syfte att hindra fortsatt färd för utländska åkare som inte håller sig till cabotagereglerna. Reglerna innebär bl.a. att det finns möjlighet att klampa, dvs. låsa fast ett

fordon i maximalt 24 timmar. Vi anser att klampning är ett bra sätt att komma åt problem och att polisen bör få möjlighet att använda sig av klampning längre än 24 timmar om så krävs. Därför menar vi att tiden för klampning bör utökas.

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

7. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (L)

av Nina Lundström (L).

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
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.1 och
avslår motionerna
2016/17:1658 av Anna Wallén m.fl. (S),
2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4,
2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och
2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Det behövs framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken. Jag vill i sammanhanget framhålla vikten av att konkurrensen inom åkeribranschen ska kunna ske på lika villkor. Dessvärre har svenska åkerier stora problem med osund konkurrens från åkerier som struntar i EU:s cabotagebestämmelser. Denna utveckling är djupt otillfredsställande. Den svenska tillämpningen av cabotagereglerna behöver skärpas och det måste vara lättare att kontrollera regelöverträdelser.

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

8. Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser, punkt 5 (KD)

av Robert Halef (KD).

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

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 6 och avslår motionerna

2016/17:1658 av Anna Wallén m.fl. (S),

2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 3 och 4,

2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.1.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att åkeribranschen ska kunna verka utifrån att konkurrensvillkoren ser lika ut för alla. Så är dock inte situationen i dag och detta behöver åtgärdas. Jag anser att straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

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

9. Beställaransvar, punkt 6 (C, KD)

av Anders Åkesson (C) och Robert Halef (KD).

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

2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 33 och

bifaller delvis motionerna

2016/17:1229 av Lotta Olsson (M) och

2016/17:1899 av Ingemar Nilsson (S).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att den svenska åkerinäringen är utsatt för en hård internationell konkurrens och att fusket inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar. För speditörer och fraktköpare är det inte sällan

uppenbart att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt med avseende på bl.a. löner, körtidsregler, skatter och avgifter. Trots att det finns ett beställaransvar som innebär att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt visar samtidigt erfarenheten att det i praktiken aldrig utkrävs något ansvar av åklagare och domstolar. Även om vi anser att branschen i första hand bör bidra till en självsanering kan vi konstatera att det också behövs tydligare regler för beställaransvar. De erfarenheter från hur beställaransvaret fungerar i Finland bör enligt vår uppfattning kunna komma till användning i denna fråga. Vi vill mot denna bakgrund framhålla behovet av ett tydligare och skärpt beställaransvar.

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

10. Information om nya taxiregler och utökad tillsyn, punkt 8 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat. Jag anser att det är en välkommen utveckling som har lett till ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Jag kan dessvärre samtidigt konstatera att avregleringen också har medfört att en del problem uppstått eller förstärkts. Med anledning av de problem som har kunnat ses inom taxinäringen har vi inom Kristdemokraterna tillsammans med övriga allianspartier lagt fram ett antal förslag till nya regler i syfte att skapa bättre ordning och reda inom taxibranschen. De nya regler som sedermera har införts kan nu bidra till att få bukt med den problematik som har kunnat ses de senaste åren och som innebär att Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats. För att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser jag att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsyns kontroll.

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

11. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

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

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och avslår motionerna

2016/17:1812 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),

2016/17:2977 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30.

Ställningstagande

Vi anser att taxibranschen är en av de branscher där det finns möjligheter att skapa fler arbeten. Vi vill därför peka på att en åtgärd för att möjliggöra för fler jobb inom taxinäringen är att förkorta taxiförarutbildningen. Ett problem är dock att dagens lagstiftning i många avseenden är föråldrad och alltför komplicerad samt att onödiga hinder och kostnader för att börja köra taxi gör tröskeln in till taxiyrket högre än den skulle behöva vara. Vi vill därför skapa en modernare taxibransch som underlättar för både taxiförare och kunder. Mot denna bakgrund anser vi att det behöver göras en översyn av kraven för taxiförarlegitimation och hur taxiförarutbildningen kan moderniseras för att möta dagens behov.

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

12. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1812 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) och

avslår motionerna
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19,
2016/17:2977 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C) och
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30.

Ställningstagande

Taxiföretagen har sedan länge ett stort behov av fler förare och detta gäller inte bara i storstadsregionerna utan också i stora delar av Sveriges mer glesbefolkade regioner. Vi vill framhålla att taxibranschen är en av de näringar där det skulle kunna skapas många jobb för ungdomar i åldern 18–21 år. Det finns dock ett problem i dag då man inte kan ta taxiförarlegitimation förrän man har fyllt 21 år och har haft körkort med behörigheten B sedan minst två år. För unga människor i 17–18-årsåldern är tre års väntan för att kunna bli taxiförare obegripligt lång. Dessvärre medför det att många av dem då i stället väljer alternativa lösningar som att t.ex. köra svarttaxi där uppdragen förmedlas via Facebook och andra digitala kanaler. Vi anser att det inte är någon tvekan om att det höga ålderskravet för att bli taxiförare är stelbent och föråldrat och att det finns starka skäl för en sänkning till minst nitton år. Vi anser därför att reglerna behöver ändras så att myndiga personer med körkort tillåts köra taxi.

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

13. Kraven för att ta taxiförarlegitimation, punkt 9 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30 och
avslår motionerna
2016/17:1812 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och
2016/17:2977 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C).

Ställningstagande

I Sverige är det i dag inte tillåtet för döva att ta taxilicens. Detta beror på Transportstyrelsens regler som säger att den som innehar taxiförarlegitimation

på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Jag anser att detta i de allra flesta fall är ett helt rimligt krav. Jag vill samtidigt peka på att det finns personer som inte kan göra sig förstådda på annat sätt än med teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Jag vill även peka på att arbetslösheten bland döva är hög, liksom bland andra grupper med olika typer av funktionsnedsättning. Om döva ges möjlighet att ta taxilicens skulle det kunna öppna upp för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Jag anser att det både skulle underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv.

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

14. Krav på taxameter, punkt 10 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi anser att det är viktigt att lagar och regler följs och att företagen kan konkurrera på lika villkor. Samtidigt vill vi framhålla att det är viktigt att beakta att ny teknik leder till nya innovativa lösningar och tjänster där gårdagens lagstiftning inte får hindra framtidens lösningar. En taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer på den. Vi anser att om alla krav uppfylls ska det därefter inte ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen. Vi anser därför att det bör införas en teknikneutral definition av taxameter i syfte att utveckla och bredda taxinäringen.

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

15. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 11 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1769 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 7 och

2016/17:2369 av Sara-Lena Bjälkö och Kent Ekeroth (båda SD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Många som väljer att ta taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. Dessvärre har vi kunnat se att taxibolagen inte lyckats förhindra grova brottslingar från att köra taxi och att taxibolagen inte kontrollerar förarnas brottsbelastning tillräckligt ofta. Enligt vår mening behövs därför en trygghets-skapande taxinäringsreform. För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor anser vi att det behövs ändringar i lagstiftningen och därigenom ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen. Vi anser att det arbete som Transportstyrelsen har initierat med att hitta former för direktåtkomst till vägtrafikregistret är bra, men att det inte löser alla de problem som finns i dag. För att komma till rätta med problemen vill vi att alla taxibolag i Sverige görs skyldiga att rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning samt att årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till Transportstyrelsen. Vi vill även att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad förares taxilegitimation. Vi anser att kontroller av taxiförare ska ske oftare, striktare och säkrare samt att Transportstyrelsens nekade taxilegitimationsansökningar och indragna taxilegitimationer alltid ska meddelas till taxibolaget och inte bara till den berörda föraren.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:180 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektivare kontroll på väg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:534 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa så att alla länder har samma villkor för åkerier och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU så att alla länder och deras myndigheter verkligen ser till att sköta de kontroller och åtaganden som varje land ska göra enligt de gemensamma direktiven och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:614 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om övervakning av tung trafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1229 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör införa ett utökat beställansvar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1429 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över hur villkoren för transporter på väg kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1658 av Anna Wallén m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att fortsätta arbetet mot den illegala cabotagetrafiken och för ordning och reda på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1769 av Richard Jomshof m.fl. (SD):

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

2016/17:1807 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett svenskt Maut-system och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1812 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra reglerna så att myndiga personer med körkort tillåts köra taxi, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1899 av Ingemar Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över lagstiftningen rörande beställaransvar inom åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2293 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten till en långsiktig strategi för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2367 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid avslutande veckoarbetspass där slutdestinationen är fordonets stationeringsort ska en avvikelse från kör- och vilotider tillåtas inom en 30 km radie då det avslutande körpasset åtföljs av lagstadgad vecko- och helgvila, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att polisen ska ha rätt att beslagta ett fordon och ställa det på en avgränsad uppställningsplats tills bristerna är åtgärdade, som i detta fall vinterdäck, och att alla uppkomna kostnader ska vara betalda innan utlämning av fordon sker och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon ska tillfalla svenska staten om inte fordonsägaren/chauffören inom rimlig tid löser ut fordonet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2369 av Sara-Lena Bjälkö och Kent Ekeröth (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska ske oftare, striktare och säkrare och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens nekade taxilegitimationsansökningar och indragna taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och ej endast till den berörda föraren och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2388 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en extern kommitté med målet att finna lösningar på hur politiken kan gynna svensk transportnäring, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kraven för taxiförarlegitimation och hur taxiförarutbildningen kan moderniseras för att möta dagens behov och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en teknikneutral definition av taxameter bör införas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2673 av Marianne Pettersson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn för att finna en lösning på de problem som beskrivs i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2977 av Peter Helander och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som fyllt 18 år och har förvärvat yrkeskompetens för taxiförare, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, ska ges möjlighet att genomföra Trafikverkets prov för taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3198 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett tydligare beställaransvar och en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3245 av Anders Hansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om internationella vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3254 av Anders Hansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastsäkring av icke farligt gods och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

- 20.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser yrkestrafik.

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpt beställansvar och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.