



## Yrkestrafik och taxi

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden om bl.a. villkoren inom åkerinäringen, beställaransvaret, krav på taxameter och kontroller samt indragning av taxiförarlegitimationer. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att trafiksäkra yrkesmässiga godstransporter på väg som kan utföras på ett konkurrensneutralt sätt ska vara en högt prioriterad fråga. Med hänvisning bl.a. till den utredning som tillsattes i oktober 2015 med uppdraget att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken och till den pågående utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns nio reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett fyrtiotal motionsyrkanden från allmänna motionstiderna 2014/15 och 2015/16.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Översyn av villkoren inom åkerinäringen .....	7
Regleringen av åkerinäringen inom EU .....	12
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen .....	16
Mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna .....	21
Sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd .....	24
Beställaransvar .....	28
Kustbevakningens befogenheter.....	32
Information om nya taxiregler.....	34
Krav på taxameter .....	36
Krav på taxiförare och fordon .....	39
Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer.....	41
Taxi och bussfiler .....	44
Reservationer .....	45
1. Översyn av villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (M, C, L, KD).....	45
2. Översyn av villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (V).....	46
3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (SD).....	47
4. Mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (SD).....	48
5. Sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd, punkt 5 (M, C) .....	49
6. Information om nya taxiregler, punkt 8 (KD).....	50
7. Krav på taxameter, punkt 9 (M, C, L, KD).....	51
8. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 11 (SD) ..	52
9. Taxi och bussfiler, punkt 12 (SD).....	53
Särskilt yttrande.....	55
Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (V).....	55
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	56
Motion från allmänna motionstiden 2014/15 .....	56
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16 .....	56

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Översyn av villkoren inom åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) i denna del,

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 21,

2015/16:3098 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27.

*Reservation 1 (M, C, L, KD)*

*Reservation 2 (V)*

## 2. Regleringen av åkerinäringen inom EU

Riksdagen avslår motion

2015/16:223 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3.

## 3. Kontroller och tillsyn av åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1431 av Monica Green (S),

2015/16:1615 av Sten Bergheden (M) yrkande 2,

2015/16:1621 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1857 av Per Klarberg m.fl. (SD),

2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del,

2015/16:2518 av Sten Bergheden (M) och

2015/16:2928 av Jan R Andersson (M).

*Reservation 3 (SD)*

## 4. Mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

Riksdagen avslår motion

2015/16:1611 av Sten Bergheden (M).

*Reservation 4 (SD)*

## 5. Sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) i denna del,

2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del,

2015/16:2519 av Sten Bergheden (M),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och

2015/16:3098 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2.

*Reservation 5 (M, C)*

**6. Beställaransvar**

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del och

2015/16:2922 av Lotta Olsson och Sten Bergheden (båda M).

**7. Kustbevakningens befogenheter**

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:264 av Anders Hansson (M),

2015/16:767 av Anders Hansson (M) och

2015/16:768 av Anders Hansson (M).

**8. Information om nya taxiregler**

Riksdagen avslår motion

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 35.

*Reservation 6 (KD)*

**9. Krav på taxameter**

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2515 av Edward Riedl (M) yrkandena 1 och 2 samt

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21.

*Reservation 7 (M, C, L, KD)*

**10. Krav på taxiförare och fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1793 av Nina Kain (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2015/16:1825 av Nina Kain (SD).

**11. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer**

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2813 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 7 och

2015/16:2894 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3.

*Reservation 8 (SD)*

**12. Taxi och bussfiler**

Riksdagen avslår motion

2015/16:1312 av Jimmy Ståhl (SD).

*Reservation 9 (SD)*

Stockholm den 8 mars 2016

På trafikutskottets vägnar

*Jessica Rosencrantz*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jessica Rosencrantz (M), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Anders Schröder (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 36 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014/15 och 2015/16 om yrkesmässiga godstransporter på väg och taxi. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet bjöd utskottet in företrädare för Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet för att lämna information om yrkestrafikrelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 1 mars 2016.

# Utskottets överväganden

## Översyn av villkoren inom åkerinäringen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om villkoren inom åkerinäringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att följa upp ett antal frågor som har stor betydelse för konkurrensvillkoren inom yrkesmässiga godstransporter på väg samt att frågan om ett införande av den s.k. holländska modellen har varit föremål för en noggrann utredning så sent som våren 2014.

Jämför reservationerna 1 (M, C, L, KD) och 2 (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 vid internationella godstransporter på väg inom gemenskapens territorium och fastställande av 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 transporter anses 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 utgöra en överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter. Enligt artikel 16 i godsförordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser 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 bl.a. 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. 2014/15:12, rskr. 2014/15:206).

### **Motionerna**

Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) pekar i motion 2015/16:338 (i denna del) på att svensk lastbilstrafik är hårt utsatt för internationell konkurrens och att denna konkurrens inte är på lika villkor. Motionärerna menar att det behövs åtgärder för att komma till rätta med de många olika problem som finns inom branschen i dag, som bl.a. social dumping, usla villkor för chaufförer och en osund konkurrenssituation för de seriösa åkerierna, och att Sverige bör överväga att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna där det finns en lag som innebär att chauffören ska vara anställd i det åkeri som har trafiktillståndet. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna åtgärder för konkurrensneutrala villkor inom lastbilstransporten.

Olle Thorell m.fl. (S) framför i motion 2015/16:635 att en del av de problem vi ser i dag bygger på att gällande lagstiftning om cabotage inte följs och att kontroller och sanktionssystem inte fungerar trots tydliga anvisningar i den gällande EU-förordningen. Enligt motionärerna har detta inneburit att många åkerier från andra länder bedriver illegal inrikestrafik i Sverige, vilket har medfört omfattande marknadsstörningar och lönedumping så att arbetskraft utnyttjas och seriösa åkerier har börjat konkurreras ut. Den illegala inrikes-trafiken har gjort att allt fler svenska åkare har sänkt sina priser genom att anlita s.k. falska egenföretagare eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige eftersom lönekostnaderna genom detta kan



reduceras med uppåt 80 procent. Mot denna bakgrund efterfrågas insatser mot olaglig cabotage trafik (yrkande 1).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3059 på att åkerinäringen är mycket viktig för Sverige eftersom den binder samman och försörjer vårt land med varor, inte minst på de sträckor där tågen inte kan gå. Åkerinäringen är dessutom mycket viktig genom att den skapar jobb och bidrar till den ekonomiska tillväxten. Motionärerna konstaterar samtidigt att svensk åkerinäring har svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna många gånger är lägre och regelefterlevnaden likaså. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft (yrkande 21).

Markus Wiechel (SD) pekar i motion 2015/16:3098 på att organisationen Här stannar Sverige under 2015 utförde uppmärksammade kampanjer för att belysa de dåliga jobbvillkoren inom transportnäringen. Motionären menar att det är ett faktum att svenska åkare får det allt svårare med tanke på den utländska konkurrensen och att olika villkor finns för olika förare. I motionen efterfrågas en extern kommitté med målet att finna lösningar på hur politiken kan gynna svensk transportnäring (yrkande 1).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3148 på att åkerinäringen är nödvändig för samhällets varuproduktion och att den aktivt bidrar till utvecklingen i Sverige. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva. Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-regler. Fusket inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar för att inte seriösa aktörer ska riskera att slås ut från marknaden. Motionärerna efterfrågar mot denna bakgrund en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft (yrkande 27).

## **Utskottets ställningstagande**

### *Översyn för att stärka åkerinäringens konkurrenskraft*

I Transportstyrelsens myndighetsuppdrag ingår marknadsövervakning för samtliga trafikslag med syftet att skapa en väl fungerande marknad med konkurrens på lika villkor. Som en del i Transportstyrelsens marknadsövervakning för godstrafikmarknaden på väg presenterade myndigheten i oktober 2015 en rapport med särskilt fokus på producentsidan av marknaden (dnr TSV 2015-2106). Kartläggningen omfattade bl.a. marknadsaktivitet i termer av transporterade godsmängder och transportarbete, marknadsstruktur, ekonomisk status hos företagen, kostnads- och konkurrensutveckling samt etableringsförutsättningar. I rapporten konstateras bl.a. att jämfört med kostnadsbilderna för konkurrerande företag baserade i andra EU medlemsstater har de svenska åkerierna vissa nackdelar med högre löne- och personalkostnader

(framför allt jämfört med de nyare medlemsstaterna i östra Europa) och i flertalet fall högre drivmedelspriser. Vidare konstateras att de svenska åkeriföretagen har tappat marknadsandelar till utländska konkurrenter och att konkurrensen är hårdast på delmarknaden för fjärtransporter medan konkurrensen är mindre hård på andra mer specialiserade eller lokala delmarknader på grund av naturligt högre trösklar. Möjligheterna för utländska åkeriföretag att konkurrera på mer lokala eller geografiskt mindre delmarknader är reglerad genom regelverket för cabotage. I rapporten konstateras att trenden under de senaste åren har varit ett ökat inslag av cabotage-transporter av utländska företag i Sverige och att det även finns möjligheter för utländska åkeriföretag att konkurrera om transporter som utförs enligt det s.k. kombidirektivet. I rapporten redovisar Transportstyrelsen också att kartläggningen på ett övergripande plan pekar på ett antal intressanta förhållanden som kommer att ha betydelse för myndighetens fortsatta arbete på området.

När det gäller åtgärder för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft vill utskottet peka på att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick ett särskilt uppdrag av regeringen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Uppdraget innefattar bl.a. att följa upp de nya bestämmelserna gällande cabotagetransporter, åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, beställaransvaret och tillåtande av mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna. I uppdraget ingår vidare att 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. Transportstyrelsen ska också bevaka EU-kommissionens pågående arbete med att ta fram nya förslag till vägtransportområdet och löpande förse Näringsdepartementet med information om hur kommissionens arbete fortskrider och underlag till svenska positioner. Transportstyrelsen ska också se över införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter i svensk rätt. Vidare ska Transportstyrelsen kartlägga, analysera och vid behov föreslå förändringar i fråga om hantering av och inriktning för Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal där myndigheten särskilt ska 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. Uppdraget innefattar också att Transportstyrelsen får lämna andra förslag till förbättringar av reglerna om yrkestrafik på vägområdet. En delredovisning ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 15 mars 2016 och uppdraget ska slutredovisas senast den 1 maj 2017.

### *Den s.k. holländska modellen*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motionsförslag om den s.k. holländska modellen. Bland annat riktade riksdagen i maj 2013 ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den inom yrkestrafikområdet bör göra en översyn av möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna, med bl.a. krav på att de som arbetar inom

åkerinärningen ska vara anställda i de företag som de utför transporter för. Riksdagen beslutade samtidigt också ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör vidta åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228).

Riksdagens tillkännagivanden behandlades i propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg (prop. 2013/14:234) som den dåvarande regeringen överlämnade till riksdagen i maj 2014. I propositionen hänvisade regeringen till en rapport från Transportstyrelsen (TSV 2013-2006) där myndigheten mot bakgrund av att svenska arbetstagares rättigheter regleras av lagen (1982:80) om anställningsskydd ifrågasatte om det finns behov av en reglering motsvarande den som tillämpas i Nederländerna. I rapporten konstaterades att det svenska arbetstagarbegreppet är av tvingande karaktär och att parterna inte själva disponerar över huruvida den arbetspresterande parten är att betrakta som en arbetstagare eller inte. I korthet skulle detta inom transportområdet innebära att det är omständigheterna och villkoren i själva avtalet mellan ett åkeri och en chaufför som avgör om den som ska utföra jobbet är att anse som arbetstagare eller uppdragstagare. Regeringen konstaterade i propositionen att det av redovisad praxis från Arbetsdomstolen framgår att det vid en gränsdragning mellan anställningsavtal och uppdragsavtal inte ska fästas någon avgörande vikt vid hur parterna själva betecknat avtalet dem emellan. I stället är det de faktiska omständigheterna i det aktuella avtalsförhållandet som avgör om det är ett anställningsförhållande eller uppdragsförhållande. Regeringen pekade även på att en annan aspekt på ett lagstadgat anställningskrav inom transportområdet, enligt den holländska modellen, är frågan om vilka konsekvenser det skulle få för arbetsmarknaden i övrigt. Med hänvisning till vad Transportstyrelsen kommit fram till ifrågasatte regeringen om det över huvud taget är möjligt och eftersträvänsvärt att reglera ett specifikt yrkesområde. Utifrån detta bedömde den dåvarande regeringen sammantaget att den inte avsåg att vidta några åtgärder inom det aktuella området och underströk att det på den svenska arbetsmarknaden vore främmande att förbjuda uppdragstagare i en viss bransch och att det dessutom vore ett ingrepp i det fria företagandet.

När frågan om den s.k. holländska modellen senast behandlades i riksdagen (bet. 2014/15:TU2) avslög riksdagen motionsförslag om att införa denna modell med hänvisning till att frågan nyligen utretts av Transportstyrelsen och att det vore främmande på den svenska arbetsmarknaden att förbjuda uppdragstagare i en viss bransch. Därefter har infrastrukturministern i ett interpellationssvar i riksdagen den 27 november 2015 framfört att när det gäller F-skattsedel och den s.k. holländska modellen anser inte regeringen att modellen är verkningsfull. Infrastrukturministern pekade på att åkeribranschen inte är den enda bransch som har problem utan att detta även finns i andra branscher samt att de regler som gäller på arbetsmarknaden ska vara så generella som möjligt och att detta innebär att särlagstiftning för vissa branscher ska

undvikas. Sammanfattningsvis uttalade ministern att generella arbetsmarknadsregler som handlar om anställningsformer och annat rimligen bör vara desamma oavsett var på arbetsmarknaden man befinner sig.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp ett antal frågor som har stor betydelse för konkurrensvillkoren inom yrkesmässiga godstransporter på väg och att detta arbete pågår samt att frågan om ett införande av den s.k. holländska modellen har varit föremål för noggrann utredning så sent som våren 2014 avstyrks motionerna 2015/16:338 (i denna del) (S), 2015/16:635 (S) yrkande 1, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 21, 2015/16:3098 (SD) yrkande 1 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 27.

## Regleringen av åkerinäringen inom EU

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om regleringen av åkerinäringen inom EU. Utskottet välkomnar bl.a. att regeringen och Transportstyrelsen har gett uttryck för att man kommer att fortsätta att aktivt driva på när det gäller åkerifrågorna inom EU.

### **Motionen**

Sten Bergheden (M) påtalar i motion 2015/16:223 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 åläggas böter eller sanktionsavgifter. I motionen framhålls 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 också i vägkontrollerna, enligt motionären. Detta har enligt motionären resulterat i att åkeribranschen har fått en ökad olaglig verksamhet som pågår runt om i Europa utan att aktörerna riskerar sanktioner, böter eller straff för sitt agerande. I motionen efterfrågas därför att Sverige ska 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). Enligt motionären bör Sverige dessutom driva en linje om att införa kraftiga sanktionsavgifter för de EU-länder som inte klarar av att leverera den lagstiftning och det kontrollsystem som krävs för att upprätthålla en sund åkerinäring inom den fria inre marknaden. I motionen efterfrågas därmed att Sverige arbetar för att

det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter (yrkande 3).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare behandlat frågor om regleringen av åkerinäringen inom EU, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU12). Utskottet konstaterade då att frågan om att Sverige bör driva på i EU för lika villkor för åkerier är viktigt och att det därför är positivt att regeringen i sina EU-prioriteringar har meddelat att man kommer att verka för att kommissionen tar fram ett förslag till ändring av förordningarna om godstransporter på väg som bidrar till entydiga och rättvisa villkor för tillträde till den inre vägtransportmarknaden. Utskottet pekade även på att det är angeläget att kommissionen ser över hur man kan stärka de nationella myndigheternas möjligheter att utbyta information för att kunna utöva effektiv tillsyn och kontroll vid gränsöverskridande verksamhet.

När det gäller frågan om att alla medlemsstater och deras myndigheter ska se till att sköta sina åtaganden i fråga om kontroller och tillsyn vill utskottet peka på att detta regleras i det s.k. kontrolldirektivet. Enligt direktivet är det nödvändigt att se till att de sociala reglerna tillämpas korrekt och att de tolkas på ett enhetligt sätt inom vägtransportområdet. Detta ska göras genom fastställda minimikrav för medlemsstaternas enhetliga och effektiva kontroller av att de tillämpliga bestämmelserna följs. Av direktivet framgår att medlemsstaterna har en skyldighet att lämna information till kommissionen med uppgifter om bl.a. antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om huruvida det rör sig om gods- eller persontransport.

I syfte att förbättra EU-ländernas kontrollmöjligheter sinsemellan för den gränsöverskridande yrkestrafiken har EU-kommissionen beslutat att inrätta det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Sedan maj 2014 rapporterar även Sverige trafiköverträdelser inom yrkestrafiken elektroniskt genom ERRU. Införandet av det nya systemet innebär att om tillståndsmyndigheterna i ett annat land får besked från Sverige om att föraren av en lastbil registrerad i det andra landet har brutit mot kör- och vilotidsreglerna kan åtgärder vidtas omgående mot det aktuella transportföretaget. Detsamma gäller när ett svenskt företag bryter mot reglerna i en annan medlemsstat, när uppgifterna överförs till Transportstyrelsen som är den svenska tillståndsmyndigheten. Det utökade utbytet har som syfte att ge myndigheterna möjlighet att agera effektivare i fall där trafikbrott kan utgöra grund för indragning av gemenskapstillstånd, något som endast myndigheterna i utfärdandelandet kan fatta beslut om.

När det gäller frågan om att Sverige bör arbeta för att det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter vill utskottet peka på att kommissionen har ett system som riktar in sig på de

medlemsstater som inte uppfyller de gemensamma kraven på t.ex. antalet kontroller eller som inte i tid genomför direktiv i den nationella lagstiftningen eller på annat sätt inte följer den gemensamma lagstiftningen. Kommissionen kan i dessa fall inleda ett överträdelseförfarande mot de medlemsstater som inte uppfyller de gemensamma reglerna.

När det gäller att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa kan utskottet konstatera att det av Transportstyrelsens utvärdering av kör- och vilotider som myndigheten redovisade för regeringen i mars 2015 anges att myndigheten i det fortsatta arbetet aktivt ska driva aktuella frågor och ta till vara Sveriges intressen i internationella sammanhang (TSG 2014-1361).

Utskottet kan även konstatera att det pågår ett arbete inom EU med syftet att förbättra förutsättningarna inom åkerisektorn. Kommissionen har aviserat att man ser över gällande regler inom vägtransportområdet med sikte på att lägga fram ett s.k. Road Package under senare delen av 2016. Kommissionen har meddelat att paketet kommer att innehålla följande tre delar:

- den inre marknaden för vägtransporter
- sociala frågor – i huvudsak frågor om kör- och vilotider
- vägavgifter – s.k. Road Charging.

Utskottet vill här framhålla att det är positivt att regeringen redan i sina EU-prioriteringar för 2015 aviserade att man kommer att verka för att kommissionen presenterar ett förslag till ändringar av förordningarna om godstransporter på väg som bidrar till entydiga och rättvisa villkor för tillträde till den inre vägtransportmarknaden. Utskottet noterar i detta sammanhang att kommissionen höll ett seminarium den 29 oktober 2015 på temat Road Package där Sverige och övriga medlemsstater inbjöds att inkomma med ståndpunkter inför det kommande arbetet.

Den svenska regeringen presenterade den 12 november 2015 en promemoria med preliminära ståndpunkter i frågor som den anser bör beaktas i kommissionens pågående översyn av den gemensamma lagstiftningen inom vägtransportområdet. I promemorian angav regeringen bl.a. följande ståndpunkter. När det gäller gemensamma regler för vissa former av kombinerade transporter av gods mellan medlemsstaterna uttalade regeringen som sin uppfattning att utstationeringsdirektivets tillämplighet på kombinerade transporter, inte minst vägtransportdelarna, bör tydliggöras. När det gäller kör- och vilotider framförde regeringen ett antal inriktningsförslag samt påtalade att det finns ett behov av forskning inom området för att kunna skapa en bättre grund för en effektiv reglering. I fråga om gemensamma regler om de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik framförde regeringen att kommissionen bör pröva regler som syftar till att skärpa kravet på faktiskt och fast etableringsställe. När det gäller gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg uttalade regeringen att den stöder tanken på att slopa begränsningen av antalet cabotagetransporter som får utföras vid varje ny period och att den kan ställa sig bakom en begränsning av perioden till fyra dagar. Regeringen framförde

även att den anser att det ska vara obligatoriskt att i fordonet föra med sig bevis på vilket slags transport det handlar om och att sådana bevis ska kunna uppvisas vid kontroll. Vidare framhöll regeringen att det bör klargöras vilka formkrav som ska ställas, men att elektroniskt tillhandahållande av bevis bör kunna gälla, t.ex. E-CMR. Slutligen framförde regeringen att den är öppen för olika lösningar men att den anser att företaget genom föraren ska ha ansvar för att direkt vid kontroll kunna visa vilken form av transport man vill åberopa att man utför.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det är positivt att den svenska regeringen i sina preliminära ståndpunkter den 12 november 2015 om Road Package pekar på att de skäl för begränsningarna för cabotage som angavs 2009 är minst lika relevanta i dag och att regeringen därför är öppen för att diskutera olika lösningar på den nuvarande problematiken med att transportföretag kör inrikestransporter på permanent basis i andra värdmedlemsstater. Utskottet anser i likhet med regeringen att de lösningar som är värda att diskutera vidare bl.a. omfattar krav på att fordon med vissa intervall måste återvända till etableringsstället eller andra liknande lösningar.

Vid TTE-rådets möte den 10 december 2015 hölls bl.a. en riktlinjedebatt om vägtransporternas sociala aspekter. Sverige framhöll liksom nästan samtliga övriga medlemsstater att större delen av dagens regelverk i grunden är bra, men att det på vissa punkter, inte minst cabotage och kör- och vilotider, krävs förtydliganden och förbättringar för att undvika att regelverket tolkas och tillämpas olika i olika medlemsstater. Medlemsstaterna var vidare överens om att kontrollen av revelefterlevnaden behöver harmoniseras och förbättras. Sverige och några andra medlemsstater betonade också särskilt att s.k. brev-lådeföretag måste motverkas. Sverige och några andra medlemsstater ansåg att marknaden ännu inte är mogen för en total liberalisering även om Sverige framhöll att en liberalisering fortfarande är det långsiktiga målet. Sverige underströk också att cabotagetransporter måste vara tillfälliga och begränsade samt framhöll att cabotagereglerna också bör vara kopplade till bestämmelserna om kombinerade transporter.

Utskottet anser liksom tidigare att det är viktigt att Sverige aktivt driver aktuella frågor i internationella sammanhang som har betydelse för att alla länder ska ha samma förutsättningar för att konkurrensen inom åkeribranschen ska kunna ske på lika villkor. Utskottet välkomnar därför att både regeringen och Transportstyrelsen gett uttryck för att man kommer att fortsätta att aktivt driva på när det gäller åkerifrågorna inom EU. Utskottet finner därför för närvarande ingen anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2015/16:223 (M) yrkandena 1–3.

## 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.

Jämför reservation 3 (SD) och särskilt yttrande (V).

### Motionerna

Monica Green (S) framför i motion 2015/16:1431 att det finns anledning att intensifiera arbetet med att få ordning och reda på vägarna. Att få bukt med alkohol i trafiken, att följa kör- och vilotidsreglerna och att förare kan köra utan press är enligt motionären viktiga beståndsdelar liksom schysta villkor, kollektivavtal och konkurrens på lika villkor. Motionären pekar på att viktiga och riktiga åtgärder har vidtagits för att få ordning på den olagliga och trafikfarliga verksamheten, men att det också krävs fler insatser och en väl fungerande kontroll ute på vägarna så att den seriösa åkerinäringen inte utsätts för marknadsstörning. Sedan den 1 januari 2015 är polisen en sammanhållen myndighet som är organiserad i sju polisregioner, ett antal nationella avdelningar och ett kansli. De sju polisregionerna har helhetsansvar för polisverksamheten inom ett angivet geografiskt område. Motionären påtalar vikten av att inga frågor hamnar mellan stolarna och framhåller utifrån detta vikten av ordning och reda på vägarna.

Sten Bergheden (M) anför i motion 2015/16:1615 att transporter mellan våra grannländer och mellan våra europiska länder ökar. Motionären konstaterar att i de fall som företag och chaufförer struntar i regler och lagar är det i dag mycket liten risk för att bli ertappad. Regelöverträdelserna måste enligt motionären stoppas eftersom de äventyrar trafiksäkerheten och kan slå ut laglig verksamhet. Motionären framhåller att olaglig trafik ska stoppas innan den kommer in i landet och att det därför är viktigt att man prioriterar och ser över möjligheten att skjuta till mer resurser till gränsövervakningen så att det blir fler och mer omfattande kontroller för att minska och begränsa den olagliga trafiken på vägarna. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en översyn av om det kan avsättas mer resurser till gränskontrollerna för att stoppa den olagliga trafiken innan den kommer in i landet (yrkande 2).

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2015/16:1621 på att Transportstyrelsen har arbetat med företagskontroller under de senaste åren i syfte att förbättra efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna hos transportföretag. Tidigare gjordes all sådan kontroll av polisen, men de arbetar i dag endast med vägkontroller. Det nuvarande systemet innebär att polisen och Transportstyrelsen



svarar för halva kontrollarbetet vardera. Kontrollerna innefattar en undersökning kring hur de företag och förare som myndigheten har att kontrollera efterlever bl.a. reglerna för kör- och vilotider samt färdskrivarens hantering. Om det i kontrollen visar sig att företaget brister i att följa gällande lagar och regler påförs förare böter eller transportföretaget sanktionsavgifter. Motionären påtalar att det används många avancerade metoder för att fuska och att dessa inte kan upptäckas vid företagskontroller. Enligt motionären bör därför kontrollverksamheten styras om, så att mer resurser tillförs vägkontrollen där man har möjlighet att med hjälp av modern utrustning finna denna typ av grövre fusk. Motionären framför mot denna bakgrund att regeringen bör återkomma med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare och transportföretag mellan kontrollmyndigheterna (yrkande 1). I motionen framhålls vidare att polisen om möjligt bör öka och prioritera vägkontrollerna mer för att få bort den olagliga trafiken (yrkande 2).

Per Klarberg m.fl. (SD) anser i motion 2015/16:1857 att de svenska reglerna bör ses över för att undvika att dagens ojämlika konkurrenssituation mellan transportföretag med verksamhet i olika länder permanentas. Motionärerna hänvisar till att Transportstyrelsen har gjort en utredning som pekar på en rad brister och tillämpningar som är unika för Sverige och att det utifrån detta finns ett stort behov av att göra en större översyn av Transportstyrelsens arbete och tillämpning vid kontroller av yrkesmässig trafik. Enligt motionärerna bör en sådan översyn belysa hur Transportstyrelsen hanterar sitt tillsynsuppdrag och hur andra länder har tolkat gällande EU-regler och deras system för tillsyn och kontroller. I detta bör bl.a. ingå att bedöma rimligheten i de nuvarande tillsynsavgifterna och om andra länders system, t.ex. Danmarks, kan övervägas även för Sverige. Vidare bör fuskmetoder, analysverktyg och ändamålsenligheten i det nuvarande systemet för att kontrollera kör- och vilotider för att kunna upptäcka olika typer av avancerat fusk belysas. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en större översyn av Transportstyrelsens verksamhet med tillsyn av yrkesmässiga gods-transporter på väg.

Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) pekar i motion 2015/16:1987 (i denna del) på att det i samband med omorganisationen av polisverksamheten i landet har framkommit uppgifter om att en betydande minskning av trafikövervakningen kommer att genomföras. Motionärerna efterfrågar en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen och pekar i sammanhanget på att för att få till stånd en bättre kontroll framstår det dock som nödvändigt att denna utförs av poliser utbildade för kontroll av den tunga lastbilstrafiken.

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2015/16:2518 på att polisen och Transportstyrelsen vid företagskontroller av kör- och vilotider använder sig av ett analysverktyg av fabrikatet Octet. Motionären konstaterar att detta analysverktyg inte erbjuds på den civila marknaden, utan är unikt för de kontroller-

rande myndigheterna. Octet har en rad funktioner som de civila kontrollverktygen ännu inte erbjuder. Motionären anser att när kontrollerande myndigheter och de företag som kontrolleras använder sig av två olika system kan detta ge olika resultat och innebära praktiska problem för de aktuella företagen. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att Transportstyrelsen och åkerierna bör använda kontrollverktyg som redovisar samma resultat vid kontroll av kör- och vilotider.

Jan R Andersson (M) anför i motion 2015/16:2928 att de lagbrott som begås på våra vägar, inte minst i samband med transporter med tung trafik, är ett växande problem i samhället som utöver att orsaka allvarliga säkerhetsrisker även snedvrider konkurrensen. Motionären menar att polisen har svårt att prioritera övervakningen av den tunga trafiken bland alla andra uppgifter. Enligt motionären behövs nya sätt att tänka för att få till stånd en effektiv övervakning som t.ex. att bygga ut och förfina den automatiska trafiksäkerhetskontrollen. Andra åtgärder skulle enligt motionären kunna vara att inrätta en särskild enhet inom Polismyndigheten med ansvar för att beivra och utreda dessa brott eller att delegera delar av trafikövervakningen till exempelvis Trafikverket eller någon annan myndighet med kompetens i fråga om vägtrafiken. Mot bakgrund av att övervakningen av den tunga trafiken inte fungerar tillfredsställande i dag efterfrågar motionären en översyn av hur den ska kunna förbättras.

## Utskottets ställningstagande

### *Transportstyrelsens tillsyn*

När det gäller frågor som rör Transportstyrelsens tillsyn vill utskottet inledningsvis peka på att Transportstyrelsen i mars 2015 presenterade en egeninitierad utvärderingsrapport som behandlade myndighetens tillämpning och sanktionering vid kontroller av kör- och vilotider (TSG 2014-1361). I rapporten belystes även olikheter mellan olika länders utformning av sanktionssystem för överträdelser av kör- och vilotider samt behovet av ändrat sanktionssystem vid överträdelser. En bakgrund till att utvärderingen genomfördes är att Transportstyrelsen över tid har sett ett behov av att utreda hur myndighetens tillsyn och tillämpning av reglerna för kör- och vilotider utförs, och utvärderingen omfattade därför en analys av genomförda företagskontroller och en analys av domar som leder till praxisändring. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen i utvärderingen redovisade fler självkritiska slutsatser om tillsynsarbetet och utskottet välkomnar därför att myndigheten samtidigt ger uttryck för att resultaten av utvärderingen kommer att leda till ändringar i myndighetens tillsyn, bl.a. att proportionalitetsprincipen ska tillämpas på ett annat sätt än tidigare vid bedömningen av frågan om det är skäligt att påföra sanktionsavgift med fullt belopp. Andra nödvändiga åtgärder som myndigheten påtalade var att ändra de dokument som används vid företagskontroll, t.ex. underrättelser och beslut, så att de blir mer begripliga

samt att begäran om underlag vid företagskontroll förenklas så att transportföretagen lättare kan förstå vad Transportstyrelsen behöver för att genomföra kontrollen. Transportstyrelsen påtalade även att myndigheten behöver bli tydligare med hur transportföretagen kan påvisa undantag från regelverket. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen jobbar aktivt med uppföljning och uppvisar en strävan att utveckla sin verksamhet. Detta kan enligt utskottets mening medverka till att myndigheten kontinuerligt kan arbeta med att förbättra och stärka sin tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg.

### *Ansvarsfördelningen för kör- och vilotidskontroller*

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 företagets 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 fråga om ansvarsfördelningen vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna finns det i dag en fördelning i Sverige som innebär att det är polisen som genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller. Utifrån gällande regler kan utskottet konstatera att det inte skulle vara förenligt med gällande EU-regler att öka andelen vägkontroller i Sverige eftersom andelen vägkontroller redan uppgår till 50 procent.

### *Analysutrustning för kör- och vilotidskontroller*

Det analysverktyg som används och hittills har använts av polisen och Transportstyrelsen för att kontrollera kör- och vilotider i Sverige är Octet som tillhandahålls av det franska företaget DIS-Transics. De första versionerna av analysverktyget togs fram för mer än 25 år sedan. Bakgrunden till att man i Sverige har valt detta analysverktyg är enligt en uppgift som utskottet har fått från polisen att när man i Sverige kring 2007 skulle upphandla ett analysverktyg för kör- och vilotidskontroller var Octet det enda verktyg som uppfyllde de krav som kontrollmyndigheten behövde ställa. Enligt polisen kan frågan om ny analysutrustning komma att åter aktualiseras i samband med att kontrollmyndigheterna behöver göra en framtida upphandling. När företrädare för Transportstyrelsen var inbjudna till utskottet i april 2015 för att informera om sin tillsynsverksamhet redovisade myndigheten att DIS-Transics som

tillhandahåller Octet också har ett analysverktyg på marknaden som riktar sig till branschen och som har samma beräkningsmodeller som Octet. Utskottet välkomnar detta och vill understryka vikten av att den utrustning som används inte leder till att kontrollmyndigheter och kontrollerade företag redovisar olika resultat för samma händelse. I sammanhanget vill utskottet samtidigt framhålla att det inte kan anses vara riksdagens uppgift att besluta om frågor som rör den specifika analysutrustning som ska användas för kör- och vilotidskontroller.

### *Ökad prioritet på vägkontroller*

Utskottet vill påminna om att det redan i den uppföljningsrapport om yrkesmässiga godstransporter på väg som trafikutskottet presenterade våren 2012 (2011/12:RFR8) bl.a. konstaterades att resurserna för tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg var begränsade och att det fanns en uppenbar risk för att situationen inom några få år kan bli problematisk. I rapporten redovisades att det vid tidpunkten för uppföljningens genomförande fanns ca 140 trafikpoliser med specialkompetens för kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg samt ett sextiotal bilinspektörer. Vidare framkom att ett fyrtiotal av dessa poliser skulle gå i pension inom de närmaste fyra åren samtidigt som det konstaterades att det fanns svårigheter att rekrytera personer med motsvarande kompetens att ersätta dessa med.

Frågan om resurser för vägkontroller har därefter uppmärksammats vid flera tillfällen i trafikutskottet, bl.a. våren 2014 då utskottet uttalade att det mot bakgrund av de iakttagelser som gjordes i trafikutskottets tidigare uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg avsåg att fortsätta följa hur polisens resurser för att kontrollera den tunga godstrafiken tillvaratas och utvecklas i den nya polisorganisationen (2013/14:TU14).

Inrikesministern besvarade i november 2015 en skriftlig fråga (2015/16:232) om initiativ för att säkerställa att antalet trafikpoliser ökar så att trafikkontroller för den tunga trafiken också kan öka. I svaret framfördes bl.a. att kontroller av den tunga yrkestrafiken är ett viktigt verktyg för att upprätthålla god trafiksäkerhet och en sund konkurrens inom åkerinäringen. Ministern pekade vidare på att det fr.o.m. januari 2015 finns en polismyndighet i stället för som tidigare 21 och att den nya myndigheten därigenom har fått möjlighet att fatta de beslut som krävs för att skapa en likriktad kontrollverksamhet, tydligare prioriteringar av arbetsuppgifter och en effektiv resursfördelning över hela landet. Ministern framhöll att det är Polismyndighetens uppgift att göra de prioriteringar som är nödvändiga och att det är deras ansvar att säkerställa en ändamålsenlig kompetensförsörjning för polisverksamheten som helhet och att besluta om hur verksamheten med kontroller av yrkestrafiken ska organiseras, bemannas och genomföras. Ministern menade vidare att det är viktigt att följa hur detta utvecklas framöver. Inrikesministern återkom därefter till frågan i en interpellationsdebatt i december 2015 och pekade då på att Polismyndigheten bara några dagar tidigare hade redovisat en övergripande handlingsplan i syfte att säkra

kompetensen och öka effektiviteten i trafikpolisverksamheten (prot. 2015/16:44). Ministern pekade vidare på att det behövs en bättre trafikpolisverksamhet ute på vägarna riktad mot den tunga trafiken med fler bilinspektörer och poliser som har kunskap och erfarenhet nog för att göra de tunga kontrollerna. Ministern framförde även att det inte går att jämföra den kompetens som krävs för att göra ett alkoholutandningsprov eller en fortkörningskontroll utan att det krävs både kunskap och erfarenhet för att klara av de här kontrollerna. Ministern pekade avslutningsvis på att han regelbundet följer upp den här frågan i diskussion med Polismyndigheten men också har respekt för de konstitutionella grundförhållandena som innebär att det är Polismyndigheten själv som väljer hur man organiserar arbetet och att detta varken ska organiseras från Regeringskansliet eller riksdagens talarstol.

Utskottet vill avslutningsvis åter peka på vikten av att det fortsättningsvis ska finnas förutsättningar för att genomföra effektiva kontroller av den tunga godstrafiken på väg. Den handlingsplan som har tagits fram för att säkra kompetensen i trafikpolisverksamheten kan enligt utskottets mening ses som en del i detta. Mot bakgrund av den betydelse som frågan om effektiva vägkontroller har för såväl trafiksäkerheten som konkurrensförhållandena inom yrkesmässiga godstransporter på väg avser utskottet att fortsätta följa frågan noga.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Därmed finner utskottet för närvarande ingen anledning att ta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1431 (S), 2015/16:1615 (M) yrkande 2, 2015/16:1621 (M) yrkandena 1 och 2, 2015/16:1857 (SD), 2015/16:1987 (i denna del) (C), 2015/16:2518 (M) och 2015/16:2928 (M).

## Mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att korta ned tiden för utredningen om vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken och införande av möjlighet till mindre avvikelser från kör- och vilotider. Utskottet framhåller bl.a. vikten av gedigna och fullödiga underlag inför beslut och att den tid som utredningen har fått till sitt förfogande kan anses väl avvägd. Utskottet uttrycker även en förvissning om att nödvändiga förändringar kommer att kunna genomföras utan att ta längre tid än nödvändigt i anspråk och framhåller att trafiksäkra yrkesmässiga godstransporter på väg som kan utföras på ett konkurrensneutralt sätt ska vara en högt prioriterad fråga.

Jämför reservation 4 (SD).

## 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 vägarbetsstidslagen 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 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 ifrån 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.

### **Motionen**

Sten Bergheden (M) framför i motion 2015/16:1611 att det finns en tydlig reglering för arbetstiderna för den yrkesmässiga trafiken som är baserad på gemensamma regler inom EU. Motionären framför vidare att olika EU-länder har tolkat dessa regler olika, vilket har medfört att avvikelser från den tänkta likheten har kommit att påverka näringen. Enligt motionären har Danmark tolkat kör- och vilotidsreglerna mer generöst med en generell eftergift om ca 5 procent innan böter eller sanktionsavgifter påförs. Motionären välkomnar att regeringen har valt att lyssna på riksdagens tillkännagivande och undersöker möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider i Sverige. Motionären anser dock att utredningstiden är onödigt utdragen eftersom denna typ av flexibilitet i kör- och vilotider redan finns i andra länder. Mot denna bakgrund menar motionären att tiden för Transportstyrelsens uppdrag att utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken bör kortas ned och att möjligheten till mindre avvikelser från kör- och vilotider bör införas senast under 2016.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Transportstyrelsen så sent som i mars 2015 presenterade en mycket gedigen utvärderingsrapport som belyste både tillämpning och sanktionering vid kontroller av kör- och vilotider (TSG 2014-1361). Ett av de fokusområden som ingick i utvärderingen var en internationell kartläggning som bl.a. innebar att man skulle studera hanteringen av enstaka mindre överträdelser i andra europeiska länder. En slutsats i utvärderingen var att det är svårt att se ett tydligt normalläge men att de flesta länder utfärdar en varning vid enstaka mindre överträdelser. En ytterligare slutsats som Transportstyrelsen drog var att det nuvarande sanktionssystemet behöver utredas ur flera aspekter och att ett sådant arbete har påbörjats, bl.a. att utifrån den internationella utblicken utreda vidare om andra länders lösningar skulle kunna införas i den nationella lagstiftningen i Sverige. Enligt Transportstyrelsen skulle sådana lösningar t.ex. kunna handla om varning, takbelopp för enskild överträdelseyp och en trappa i kontrollförfarandet. Utredningen har därefter blivit föremål för ett sedvanligt remissförfarande, och Transportstyrelsen fick redan i oktober 2015 ett regeringsuppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Utskottet kan konstatera att en av dessa frågor gäller att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Uppdraget till

Transportstyrelsen ska enligt direktiven slutredovisas senast den 1 maj 2017 och en delredovisning ska göras senast den 15 mars 2016.

När det gäller frågan om att utredningstiden bör kortas ned med syftet att det snarast ska kunna göras ändringar som möjliggör att mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna tillåts innan det ska utgå sanktionsavgift vill utskottet understryka att den tid som utredningen har fått till förfogande för att slutföra sitt arbete kan anses väl avvägd. Utskottet vill i sammanhanget framhålla vikten av att det inför beslut finns gedigna och fullödiga underlag framtagna som ger förutsättningar för att de förändringar som ska vidtas även kommer att fungera på lång sikt. När det gäller den utredning som Transportstyrelsen nu genomför kan utskottet konstatera att den innefattar ett stort antal frågor som har tydliga beröringspunkter med varandra och därför bör ses över gemensamt i stället för att delas upp och fragmentiseras. Utskottet anser därför att utredningen bör få den tid som krävs för att kunna slutföra och presentera väl underbyggda förslag i stället för att utredningstiden ska förkortas, eftersom det då finns risk att de underlag som presenteras inte blir fullgoda. Utskottet vill även uttrycka en förvissning om att nödvändiga förändringar inom yrkesmässiga godstransporter på väg därefter kommer att kunna genomföras utan att detta ska ta längre tid än nödvändigt i anspråk.

Utskottet vill avslutningsvis även framhålla att trafiksäkra yrkesmässiga godstransporter på väg som kan utföras på ett konkurrensneutralt sätt ska vara en högt prioriterad fråga. Utskottet finner mot bakgrund av vad som här har anförts ingen anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2015/16:1611 (M).

## Sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd. Utskottet hänvisar bl.a. till den uppföljning som Transportstyrelsen redovisade våren 2015 om sanktionsavgifter samt den utredning som Transportstyrelsen för närvarande genomför om vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken.

Jämför reservation 5 (M, C).

### Motionerna

Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) pekar i motion 2015/16:338 (i denna del) på att polisen bör ges utökade möjligheter till klampning eller andra åtgärder för att hindra fortsatt färd av trafikfarliga fordon och för att säkra sanktionsavgifter vid s.k. cabotageöverträdelser. I motionen efterfrågas åtgärder för trafiksäkerhet inom lastbilsbranschen.

Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) pekar i motion 2015/16:1987 (i denna del) på att polisen i Malmö rapporterar ett utbrett fusk



genom att lastbilarnas färdskrivare manipuleras med magneter. Enligt motionärerna är lastbilarnas skick och utrustning ofta inte i godkänt skick och det förekommer falska förartillstånd. Möjligheter för polisen att stoppa fortsatt körning genom s.k. klampning har införts och ger möjlighet att hålla kvar ett fordon i 24 timmar i avvaktan på att bilens ägare betalat sanktionsavgifter eller att brister på fordonet åtgärdats. Enligt motionärerna är dock erfarenheterna att reglerna behöver ändras så att klampning kan pågå längre tid än 24 timmar. Motionärerna pekar vidare på uppgifter om att en betydande minskning av trafikövervakningen kommer att genomföras i samband med omorganisationen av polisverksamheten i landet. För att få till stånd en bättre kontroll av och bättre regelfosterlevnad i den tunga lastbilstrafiken framstår det dock enligt motionärerna som nödvändigt att poliser utbildade för kontroll av den tunga lastbilstrafiken utnyttjas för detta. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en förlängd tid för klampning av fordon.

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2015/16:2519 på att föraren i dag är helt fri från ansvar för överträdelse som upptäcks vid en företagskontroll. Motionären anser att även om företaget har planerat verksamheten åt föraren med hänsyn till alla regler är det ändå föraren som ytterst måste följa gällande lagstiftning medan arbetsgivaren enbart i efterhand kan vidta åtgärder när denne får kännedom om bristerna. Transportstyrelsen bör enligt motionären ges möjlighet att ålägga förarna en del av sanktionsavgifterna, så att även de får ta ansvar vid regelöverträdelser och därmed får incitament att följa reglerna för kör- och vilotider. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en översyn av regelverket kring vem som hålls ansvarig vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2015/16:3058 att Transportstyrelsen genom en utredning av sin egen verksamhet har visat att det finns en rad brister i deras arbete, samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Motionärerna anser att det därmed är angeläget att det görs en större översyn av Transportstyrelsens arbete vad gäller yrkesmässig trafik där fokus bör ligga på nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter så att de utformas mer proportionerligt. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen (yrkande 19).

Markus Wiechel (SD) konstaterar i motion 2015/16:3098 att det i dag finns ett regelverk för åtgärder i syfte att hindra fortsatt färd för utländska åkare som inte håller sig till cabotagereglerna och att detta ger möjlighet att låsa fast ett fordon i maximalt 24 timmar. Att använda sig av s.k. klampning är enligt motionären ett bra sätt för att komma åt problemet. I motionen efterfrågas en utökning av tiden för klampning så att polisen får använda sig av klampning längre än 24 timmar om så krävs (yrkande 2).

## Utskottets ställningstagande

### *Hindrande av fortsatt färd*

Utskottet vill inledningsvis peka på att frågan om hindrande av fortsatt färd var en av flera frågor som trafikutskottet uppmärksammade i uppföljningen av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg som trafikutskottet presenterade i mars 2012 (2011/12:RFR8). En slutsats i rapporten var att det fanns ett behov av att överväga om polisen borde ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd.

Utskottet vill också påminna om att riksdagen hösten 2014 beslutade om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd genom en ny lag som gäller fr.o.m. den 1 mars 2015. I detta sammanhang riktade riksdagen även ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

Riksdagen har därefter i maj 2015 beslutat om en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som innebär att det fr.o.m. den 1 juli 2015 även ska kunna vidtas motsvarande åtgärder för att säkra att förskott på sanktionsavgifter för överträdelser av de s.k. cabotagebestämmelserna betalas (prop. 2014/15:83, bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). I samband med beredningen av propositionen konstaterade utskottet att den nya regleringen tagits fram med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheter som den enskilde har gentemot det allmänna i såväl regeringsformen som i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). I detta sammanhang beslutade riksdagen att ånyo rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Utskottet framhöll i sin beredning bl.a. vikten av att alla transportföretag och yrkeschaufförer följer de regler som gäller på marknaden samt att det är viktigt att det vidtas åtgärder som främjar en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet så att de kan arbeta på lika villkor. Detta kan i sin tur bidra till att främja en god arbetsmiljö och hög säkerhet.

Utskottet välkomnar regeringens beslut från den 1 oktober 2015 som innebär att Transportstyrelsen har getts i uppdrag att i nära samråd med Polismyndigheten, Tullverket och Kommerskollegium samt berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter bl.a. följa upp de nya bestämmelserna gällande cabotagetransporter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen har tagit riksdagens tillkännagivande i beaktande genom att Transportstyrelsen inom ramen för uppdraget ska utreda möjligheterna att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar samt låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om s.k. klampning. Utskottet noterar att det i utredningsdirektivet bl.a. anges att det i förekommande fall ingår i uppdraget

att lämna författningsförslag. Utskottet noterar även att det anges att Transportstyrelsen särskilt ska beakta frågor om proportionalitet och rätts-säkerhet om det lämnas författningsförslag om möjligheten att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar. Utskottet anser att det är viktigt att utredningen beskriver och analyserar konsekvenserna av eventuella förslag och att kommande förslag ska stå i överensstämmelse med det handlingsutrymme som följer av unionsrätten. Utskottet emotser med stort intresse den slutredovisning av uppdraget till Näringsdepartementet som enligt direktiven ska göras senast den 1 maj 2017.

### *Sanktionsavgifter*

När det sker överträdelser av tillämpliga regelverk för cabotagetransporter respektive kör- och vilotider har Transportstyrelsen möjlighet att påföra sanktionsavgifter för överträdelserna. Möjligheten att införa sådana sanktionsavgifter infördes mot bakgrund av att de anses vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet.

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen, och dessa ska vara effektiva, avskräckande och proportionella samt tillämpas utan diskriminering på grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort.

Utskottet påminner om att det sedan den 1 januari 2015 gäller nya regler som innebär att sanktionsavgifter, i stället för böter, tas ut från den som överträder bestämmelserna om cabotage. En bakgrund till denna förändring är att sanktionsavgifter i stället för böter bedöms fungera mer effektivt, bl.a. eftersom verkställigheten underlättas. I december 2014 fattade regeringen beslut om att sätta nivån på sanktionsavgiften till 40 000 kronor. Under 2015 uppgick antalet ärenden som polisen rapporterade in till Transportstyrelsen om otillåtna inrikes transporter till totalt 72. Av dessa hade 60 betalat förskott, vilket genererade en sammanlagd summa på 2,4 miljoner kronor i sanktionsavgifter under året.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att när det gäller frågan om hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen var detta en av huvudfrågorna som belystes i den utvärderingsrapport som Transportstyrelsen presenterade i mars 2015 om tillämpningen och sanktioneringen vid kontroller av kör- och vilotider (TSG 2014-1361).

### *Förarens ansvar vid överträdelser*

Utskottet vill peka på att en förare av yrkesmässiga godstransporter på väg har ansvar för att följa kör- och vilotidsreglerna och att polisen kan utfärda böter till föraren i de fall som det vid en vägkontroll upptäcks att denne har brutit mot reglerna. Polisen kan också skicka en rapport till Transportstyrelsen som utreder transportföretagets ansvar för chaufförens överträdelser.

När det gäller vem som hålls ansvarig för överträdelse vid företagskontroller vill utskottet peka på att Transportstyrelsen, som en del i en internationell jämförelse i myndighetens utvärdering av tillämpning och sanktionering vid kontroll av kör- och vilotider, bl.a. har undersökt vem som hålls ansvarig för överträdelse vid företagskontroll (TSG 2014-1361). Uppföljningen visar att det i likhet med i Sverige är den juridiska personen som hålls ansvarig även i Finland, Lettland, Nederländerna och Spanien. I Norge och Danmark är det den juridiska personen som hålls ansvarig, men även förarna kan sanktioneras vid en företagskontroll. I Storbritannien är det den juridiska personen eller den trafikansvariga som hålls ansvarig. I Tyskland är det den juridiska personen om inte överträdelsen kan knytas till en enskild person medan det i Rumänien, beroende på överträdelsen, är den juridiska personen eller föraren som hålls ansvarig.

Utskottet vill också påminna om att frågan om att Transportstyrelsen även ska ges en möjlighet att påföra en sanktionsavgift mot en förare när överträdelsen upptäcks i samband med en företagskontroll har varit föremål för tidigare beredning i utskottet (bet. 2014/15:TU12). Utskottet pekade då på att en sådan ordning inte ansågs lämplig när förordningen skrevs eftersom det då skulle kunna bli fråga om en dubbelbestraffning för samma överträdelse. Här kan även erinras om att det när förordningen skrevs även fanns en farhåga om att vissa åkeriföretag skulle kunna välja att lägga upp sina turer utifrån ett sådant lönsamhetsperspektiv att de inte skulle ta hänsyn till de styrande regelverken och i stället överlåta ansvaret på föraren. Mot denna bakgrund är utskottets mening liksom tidigare att den nuvarande modellen för ansvarsfördelning kan anses ändamålsenlig för att såväl förare som företag ska följa de regler som gäller för kör- och vilotider.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2015/16:338 (i denna del) (S), 2015/16:1987 (i denna del) (C), 2015/16:2519 (M), 2015/16:3058 (M) yrkande 19 och 2015/16:3098 (SD) yrkande 2.

## Beställaransvar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om ett tydligare och utökat beställaransvar. Utskottet hänvisar till att regeringen under hösten 2015 tillsatte en utredning med uppdraget att bl.a. se över beställaransvaret och att utskottet för närvarande inte finner anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan.

## Bakgrund

Frågan om ett skärpt beställaransvar har tidigare utretts av Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen, och en rapport om bl.a. detta presenterades i februari 2014 (TSV 2013-2006). I utredningen pekade Transportstyrelsen 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. I utredningen konstaterade Transportstyrelsen vidare 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 konstaterade i detta sammanhang också att detta inte hindrar att man i samband med en eventuell kommande översyn av yrkestrafikområdet när det gäller sanktionsväxling kan aktualisera frågan på nytt. Transportstyrelsen menade i sin utredning att det mot bakgrund av den osäkerhet som råder kring beställaransvaret kan behövas särskilda informationsinsatser, särskilt när det gäller vem som är att anse som beställare. Transportstyrelsen aviserade därför att de kommer att initiera sådana informationsinsatser.

## Motionerna

Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) framför i motion 2015/16:1987 (i denna del) att det inte sällan är uppenbart för speditörer och fraktköpare att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt i fråga om löner, körtidsregler, skatter, avgifter m.m. Motionärerna påtalar att det finns ett beställaransvar för att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt samtidigt som erfarenheten visar att något sådant ansvar i praktiken aldrig utkrävs av åklagare och domstolar. Enligt motionärerna bör i första hand branschen bidra till en självsanering, men det behövs även tydligare regler för beställaransvar. Enligt motionärerna bör då erfarenheter från hur beställaransvaret fungerar i Finland kunna användas. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna ett tydligare beställaransvar.

Lotta Olsson och Sten Bergheden (båda M) pekar i motion 2015/16:2922 på att den svenska åkerinäringen är starkt konkurrensutsatt och behöver se över kostnader och organisation för att klara konkurrensen. Enligt motionärerna är detta sunt och affärsmässigt samtidigt som det förutsätter att osund konkurrens med beställningar av transporter som inte lever upp till det lagliga regelverk som finns för branschen bekämpas. Motionärerna framför att man i dag relativt lätt och utan risk för vite kan anlita en transportör som inte följer regelverket. Enligt motionärerna behöver lagstiftningen ses över så att man

inte, om man är medveten om det, ska kunna köpa en transport som inte följer det lagliga regelverket. Motionärerna påtalar att denna fråga åter är föremål för utredning trots att den redan har blivit utredd. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att det skyndsamt införs ett utökat beställansvar.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis påminna om att det i 5 kap. 2 § 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 cabotagetransporten genomfördes i strid med förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter. Det tredje fallet avser en situation där det saknas gemenskaps-tillstånd, 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.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att beställansvaret 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 beställansvarets tillämpning. Uppföljningen behandlades samma vår i utskottsbetänkandet Yrkestrafik och taxi (bet. 2011/12:TU8). Den dåvarande regeringen gav våren 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och eventuella konsekvenser av införandet av det beställansvar för cabotagetransporter som trädde i kraft den 4 december 2011. I uppdraget ingick även att vid behov lämna förslag till ändringar av reglerna (N2013/2816/TE). När Transportstyrelsen i februari 2014 redovisade sitt uppdrag till regeringen (TSV 2013-2006) föreslog myndigheten inte några ändringar av bestämmelsen om beställansvar för olaga cabotage. Transportstyrelsen redovisade att man övervägt att föreslå införande av undersökningsplikt i det sammanhanget, men att myndigheten av olika skäl avstod, bl.a. utifrån risken för att företagen då skulle få ökade administrativa kostnader.

Utskottet vill vidare i detta sammanhang påminna om att riksdagen i samband med behandlingen av regeringens proposition om införande av sanktionsavgifter vid överträdelser mot reglerna om cabotage tillkännagav för regeringen att en översyn av det nuvarande beställansvaret bör genomföras i syfte att klargöra hur en skärpning bör utformas för att få ordning och reda i branschen (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). Utskottet konstaterade i sitt betänkande att beställansvaret inom yrkestrafiken inte är

strikt i det att en beställare inte är ålagd en undersökningsplikt i förhållande till de transportföretag som anlitas. Utskottet påminde också om att det tidigare har funnits en undersökningsplikt för beställare som togs bort den 1 januari 1989. Utskottet konstaterade vidare att även om frågan om beställaransvar har setts över i närtid av Transportstyrelsen så gjordes inte detta med utgångspunkten att belysa om en reglering enligt den nuvarande utformningen är tillräcklig för att ge förutsättningar för att åstadkomma ordning och reda i branschen. Utskottet menade att det därför behövs en mer djupgående belysning av om den nuvarande utformningen kan utgöra ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är. Utskottet ansåg att denna oklarhet inte är tillfredsställande och att det därför är viktigt att få ett väl underbyggt underlag för att kunna få en uppfattning om huruvida ett skärpt beställaransvar kan vara ett sätt att få ordning och reda i branschen.

Regeringen har därefter, genom ett beslut av den 1 oktober 2015, gett Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (dnr N2015/06815/MRT, N2013/03890/MRT delvis, och N2014/04925/MRT delvis). I det nya uppdraget ingår bl.a. att Transportstyrelsen med hänsyn till de ramar som följer av unionsrätten bör se över om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Regeringen anger i utredningsdirektiven att beställarledens agerande är av avgörande betydelse för hur marknaden för vägtransporter fungerar och att det bör eftersträvas ett tydligt regelverk som klargör vad som ankommer på beställare av transporttjänster. I uppdraget anges att en delredovisning av uppdraget ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 15 mars 2016 och att det i denna delredovisning om möjligt bör göras en slutredovisning av uppdraget när det gäller den del som avser beställaransvaret.

Utskottet noterar även att infrastrukturministern i ett svar från december 2015 på en skriftlig fråga (2015/16:459) om beställaransvaret inom åkeribranschen anger att frågan om när ett eventuellt nytt system med beställaransvar kan vara infört beror på vad Transportstyrelsen föreslår när myndigheten slutredovisar sitt utredningsuppdrag till regeringen. Ministern uttalade också att hon inte vill spekulera närmare i när regeringen kan lämna ett eventuellt förslag men att ambitionen är att frågan ska hanteras skyndsamt.

Utskottet vill avslutningsvis i detta sammanhang även påminna om att då frågan om skärpningar av beställaransvaret var föremål för beredning under våren 2015 (bet. 2014/15:TU12) välkomnade utskottet bl.a. det positiva initiativ som branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag tagit genom att inleda utvecklingsarbetet Fair Transport som bl.a. syftar till att göra det lättare för transportköparna att göra rätt och bra val i och med att de erbjuds kvalitets-säkrade transporttjänster.

Med anledning av att regeringen under hösten 2015 tillsatte en utredning med uppdraget att bl.a. se över beställaransvaret anser utskottet att det för närvarande inte finns någon anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1987 (i denna del) (C) och 2015/16:2922 (M).

## Kustbevakningens befogenheter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Kustbevakningens befogenheter. Utskottet anser att det inte finns anledning att ta ytterligare initiativ när det gäller Kustbevakningens befogenheter eftersom den nuvarande ordningen kan anses tillfredsställande.

### Bakgrund

Last får inte medföras i eller på ett fordon 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 rätten att utfärda böter om de upptäcker att en lastsäkring är bristfällig.

### Motionerna

Anders Hansson (M) pekar i motionerna 2014/15:264 och 2015/16:767 på att det uppstår osund konkurrens gentemot övriga aktörer på marknaden om ett företag inte följer gemensamma lagar och förordningar. För att komma till rätta med vissa problem som rör internationella vägtransporter inom det europeiska ekonomiska samarbetet (EES) finns sedan några år bl.a. EU-förordningen om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg som även är införlivad i svensk rätt. Av reglerna 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, d.v.s. ett land utanför EU, ska föraren inneha ett förartillstånd. Poliser eller bilinspektörer har befogenhet att kontrollera förarens 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 i dag inte har någon möjlighet att ingripa om reglerna kring gemenskaps- och förartillstånd överträds. Mot denna bakgrund efterfrågas en översyn av möjligheten att ge Kustbevakningen denna befogenhet.



Anders Hansson (M) anför vidare i motion 2015/16:768 att målet att få bästa möjliga körprestanda och säkerhet innebär 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 för 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 polistjänstemannen 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 rörande 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 2015 (bet. 2014/15:TU12). Utskottet gjorde då bedömningen att det inte finns någon anledning att vidta ytterligare initiativ avseende Kustbevakningens befogenheter eftersom den nuvarande ordningen kan anses tillfredsställande.

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som sorterar under Försvarsdepartementet och vars verksamhet spänner över flera departementsområden. När det gäller frågan om att ge Kustbevakningen möjlighet att utfärda ordningsböter för bristande lastsäkring av icke farligt gods vill utskottet peka på att Kustbevakningens uppgifter, befogenheter och ledning regleras i förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen. Myndigheten ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss där den ska 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 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 har remissbehandlats och är därefter under beredning inom Regeringskansliet.

När det gäller att ge Kustbevakningen utökade befogenheter kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2015 redovisade att Kustbevakningen hade aviserat att det beräknade anslaget inte var tillräckligt för att finansiera myndighetens verksamhet med nuvarande omfattning fr.o.m. 2015. Detta ledde till att Regeringskansliet inledde ett arbete i syfte att skapa balans mellan myndighetens verksamhet och ekonomi. Som ett led i detta har Kustbevakningen redovisat en fördjupad beskrivning om myndighetens aviserade underskott. För att Kustbevakningen ska kunna fortsätta utföra nuvarande uppgifter och behålla kompetensen föreslog regeringen anslagshöjningar i höständringsbudgeten (prop. 2014/15:2) för 2014 och budgetpropositionen för 2015. Regeringen har aviserat att den planerar att återkomma med fler åtgärder för att åstadkomma en kustbevakning som är långsiktigt ändamålsenlig och resurseffektiv och som har en ekonomi och verksamhet i balans. I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) anger regeringen när det gäller Kustbevakningen att samhällets förmåga att skydda hav och kust är en viktig del i arbetet med skydd mot olyckor och krisberedskap. Regeringen bedömer att Kustbevakningens måluppfyllelse är god men bedömer samtidigt att situationen med personalbrist med anledning av det ekonomiska läget har påverkat myndighetens verksamhet.

Utskottet anser i likhet med tidigare att det inte finns någon anledning att vidta ytterligare initiativ i fråga om Kustbevakningens befogenheter eftersom den gällande ordningen kan anses tillfredsställande. Därmed avstyrks motionerna 2014/15:264 (M), 2015/16:767 (M) och 2015/16:768 (M).

## Information om nya taxiregler

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag om informationen om de nya taxireglerna. Utskottet hänvisar till att myndigheterna redan nu har vidtagit åtgärder för att på olika sätt sprida information om de nya regler som har införts och kommer att införas. Därmed anser utskottet att önskemålet i motionen kan förväntas komma att bli helt eller delvis tillgodosett.

Jämför reservation 6 (KD).

## Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2015/16:3148 att den avreglering av den svenska taximarknaden som gjordes 1990 i grunden är god och har lett till både ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Motionärerna pekar samtidigt på att avregleringen har gjort att en del problem inom taxi-verksamheten har uppkommit eller förstärkts. Med anledning av dessa problem införs fr.o.m. den 1 juli 2016 nya regler som innebär att taxitrafik-företagen blir skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler. Det har även införts krav på att varje taxibils taxameter ska besiktigas av ett godkänt besiktningsorgan med högst ett års intervall. 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 överstiger 500 kronor. För att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser motionärerna att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen (yrkande 35).

## 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. Utöver att det på Transportstyrelsens webbplats finns information om vilka regler som gäller för taxitrafik vidtar myndigheten även andra insatser för att sprida information. Som exempel kan nämnas att Transportstyrelsen vid införandet av kravet på obligatorisk prisuppgift innan taxifärden om jämförpriset överstiger 500 kronor genomförde informationsinsatser där myndigheten bl.a. skickade ut riktad information till samtliga tillståndshavare för taxitrafik. Det kan här noteras att Transportstyrelsen för närvarande har i uppdrag att följa upp effekterna av kravet på obligatorisk prisuppgift (N2015/06815/MRT, N2013/03890/MRT delvis, N2014/04295/MRT delvis m.fl.).

Det datum när tillståndshavare för taxitrafik blir skyldiga att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentraler för taxitrafik är framflyttat till den 1 maj 2017. Utskottet noterar att inför detta har Transportstyrelsen tillsammans med Skatteverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) redan nu påbörjat informationsinsatser genom löpande uppdateringar på respektive myndighets webbplats och anordnande av branschträffar.

När det gäller årlig besiktning av taxameterutrustning är detta i sig inte ett nytt krav, men i och med införandet av redovisningscentraler för taxitrafik kommer besiktningsorganen att få en ny skyldighet att rapportera in uppgifter

till Transportstyrelsen om installation och besiktning av taxameterutrustningar. Enligt Transportstyrelsen görs detta eftersom det därmed kommer att bli lättare att kontrollera att bestämmelsen efterlevs.

Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen även följer upp vilken kunskap som finns bland brukarna om de regeländringar som gjorts. Utskottet kan här notera att Transportstyrelsen i november 2015 presenterade resultatet av en undersökning som myndigheten låtit genomföra om bl.a. hur taxikunderna upplever prisinformationen och prissättningen för taxiresor. I undersökningen framkom att en majoritet av de tillfrågade resenärerna (63 procent) känner till att det ska finnas prisinformation på fordonet.

Mot bakgrund av att myndigheterna redan nu har vidtagit åtgärder för att på olika sätt sprida information om de nya regler som har införts och kommer att införas anser utskottet att det som motionärerna efterfrågar kan förväntas komma att bli helt eller delvis tillgodosett. Eftersom utskottet inte har för avsikt att för närvarande ta något ytterligare initiativ i frågan avstyrker utskottet motion 2015/16:3148 (KD) yrkande 35.

## Krav på taxameter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på taxameter med hänvisning till den pågående utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning som bl.a. behandlar utestående frågor kring en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon.

Jämför reservation 7 (M, C, L, KD).

### Motionerna

Edward Riedl (M) pekar i motion 2015/16:2515 på att det är centralt att de lagar och regler samhället ställt upp följs. Enligt motionären råder det i dag en otydlig gränsdragning mellan vad som faller inom ramarna för taxiverksamhet och vad som i stället kan definieras som samåkning, och detta innebär att konkurrens på lika villkor inte alltid kan säkras. Motionären pekar på att staten har ett ansvar för att främja teknisk innovation samtidigt som luckor i lagstiftningen bör hanteras skyndsamt. I ljuset av detta bör enligt motionären en tydlig definition av vad som är taxiverksamhet tas fram. Regeringen har tillsatt en utredning där en utredare fått i uppdrag att delvis se över detta. Behovet av att påskynda och slutföra arbetet med utredningen är dock stort, menar motionären som mot denna bakgrund efterfrågar en tidigareläggning av redovisningsdatumet för den regeringstillsatta utredning som syftar till att ta fram en tydlig definition av vad som är taxiverksamhet (yrkande 1).

Motionären pekar vidare på att det är viktigt att skärpa kraven på användning av taxameter för att förhindra fusk samtidigt som det är viktigt att

nya innovationer inte hindras i onödan. Ett obligatoriskt krav vore enligt motionären att gå ett steg för långt. Enligt motionären är det centralt att exempelvis samhällsbetalda resor i glesbygd och historiska fordon undantas från kravet på taxameter. Mot denna bakgrund efterfrågas att kraven på taxameter skärps samtidigt som en tillräcklig nivå av flexibilitet bör kvarstå för att i vissa fall kunna tillåta undantag (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 på att det har påbörjats ett stort arbete för att minska fuskets inom taxibranschen. Motionärerna framhåller att det är viktigt att lagar och regler följs och att företag kan konkurrera på lika villkor. Samtidigt leder ny teknik till nya innovativa lösningar och tjänster där gårdagens lagstiftning inte får hindra framtidens lösningar. Lagar och regler behöver enligt motionärerna anpassas för att möta dessa två utmaningar i ett system där det lönar sig att göra rätt utan att ny teknik bestraffas. Motionärerna efterfrågar mot denna bakgrund att det säkerställs att lagar och regler efterlevs inom taxinäringen samtidigt som nya tekniska lösningar och innovationer möjliggörs (yrkande 21).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis påminna om att den definition av taxiverksamhet som framgår av 1 kap. 3 § i taxitrafiklagen (2012:211) dvs. taxitrafik avser trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Vissa undantag från detta finns i 1 kap. 3 § i taxitrafikförordningen (2012:238). Av taxitrafiklagen 3 kap. 1 § framgår vidare att en personbil eller en lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation. Av taxitrafiklagen 4 kap. 16 § framgår vidare att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med taxitrafiklagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Myndigheten utövar också tillsyn över att en innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen baseras myndighetens tillsyn bl.a. på skulder och inkomna underrättelser om överträdelse begångna av taxiförare eller personer i personkretsen för företag som har tillstånd. I förekommande fall där nya typer av samåkningstjänster tillhandahålls men där verksamheten bedrivs utan tillstånd faller sådan verksamhet utanför Transportstyrelsens tillsynsansvar över företag som har tillstånd. Däremot kan Transportstyrelsen om myndigheten skulle misstänka att verksamhet bedrivs olagligt göra polisanmälan om detta.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att det har blivit allt vanligare med olika typer av s.k. samåkningstjänster och att detta har underlättats genom tillgången till ny informationsteknologi som t.ex. nya internetbaserade verktyg och mobilapplikationer som förmedlar tjänster. Samtidigt som detta förenklar och möjliggör nya funktioner som att söka och boka bilar och få

information om pris uppstår det även frågor om bl.a. tillämpligheten av konsumentskyddslagstiftningen och om förmedlingsföretagens roll och ansvar. Det finns enligt utskottets mening även oklarheter kring de nya trafikformerna när det gäller kontrollen av bl.a. tjänsternas innehåll och kvalitet, skatteundandragande och konkurrensvillkoren på taximarknaden. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen den 23 juli 2015 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. se över och eventuellt föreslå ändringar eller förtydligande av reglerna som finns för samåkning mellan privatpersoner. Det primära syftet som anges i direktiven till uppdraget är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att ge den nya ordningen med obligatorisk anslutning till redovisningscentraler för taxitrafik möjligheter att fungera på ett bättre sätt. Ett annat syfte är att anpassa dagens regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar, t.ex. i form av de möjligheter som ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil. Utredaren bör enligt direktiven även sträva efter en ordning som innebär att nya tekniska möjligheter kan tas till vara utan att det samtidigt skapas grogrund för verksamheter som är eller bör klassificeras som otillåtna. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2016. Enligt utskottets mening är de frågeställningar som utredaren har fått i uppgift att se över inte okomplicerade, och utskottet anser därför att utredaren bör ges rimlig tid för att ha möjlighet att på ett noggrant sätt kunna genomföra utredningen och lämna väl underbyggda förslag.

När det gäller frågan om taxameterundantag vill utskottet påminna om att utskottet i samband med att riksdagen behandlade propositionen Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223) pekade på att den nuvarande situationen när det gäller taxameterundantag inte kunde anses vara tillfredsställande. Utskottet ansåg att alla taxibilar måste ha taxameter för att resenärerna inte ska bli lurade och att taxiföretagen inte ska kunna underlåta att betala skatt. Detta borde dock enligt utskottet inte innebära att andra motsvarande tekniska lösningar som kan anses uppfylla kraven på en säker och laglig taxitrafik motverkas. Vederbörlig hänsyn borde enligt utskottet även tas i de fall då staten, kommuner eller landsting har tecknat avtal som ännu inte har löpt ut. Utskottet ansåg att det är viktigt att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs och att regeringen vidtar de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera de befintliga möjligheterna till kryphål. Utskottet framhöll även att en sådan förändring bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen. Riksdagen tillkännagav därefter till regeringen att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375).

Utskottet vill mot denna bakgrund även här välkomna att den särskilde utredaren som har fått i uppdrag att göra en översyn när det gäller anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning enligt direktiven (dir. 2015:81) även ska utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens. I uppdraget

ingår att analysera konsekvenserna av en sådan förändring, framför allt med avseende på effekter i samband med ett införande. Det kan t.ex. gälla vad trafikutskottet påpekat om löpande avtal om upphandlad trafik. Utskottet avvaktar nu resultatet av den utredning som för närvarande ser över de utestående frågor som finns kring en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon och remissbehandlingen av densamma. Utskottet ser med tillförsikt fram emot att regeringen när utredningen och remissbehandlingen har slutförts skyndsamt vidtar nödvändiga initiativ för att motverka olaglig taxitrafik. Mot denna bakgrund har utskottet för närvarande inte för avsikt att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2015/16:2515 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2015/16:3058 (M) yrkande 21.

## Krav på taxiförare och fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa krav på taxiförare och fordon. Utskottet hänvisar bl.a. till de egna initiativ som taxibranschen har tagit för att öka säkerheten i taxibilarna samt till att Transportstyrelsen har infört ett nytt moment om lokalkännedom i körprovet för taxiförarlegitimation.

### Bakgrund

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.

### Motionerna

Nina Kain (SD) anför i motion 2015/16:1793 att det inte hör till ovanligheterna, åtminstone i motionärens stad Malmö, att man råkar på taxichaufförer som varken kan språket eller vet vart de ska köra. Att åka taxi ska vara tryggt, och enligt motionären finns det massor att göra på detta område. Enligt motionären hade en god början varit att införa ett språktest för taxichaufförer, eftersom man enligt motionärens mening ska kunna konversera med sina kunder. Enligt motionären bör man som taxichaufför även besitta en viss lokalkännedom. Motionären påtalar att det kan bli en både ekonomiskt och tidsmässigt kostsam historia när taxichaufförerna väljer fel väg. Med språktest och test om lokalkännedom bör man enligt motionären utesluta en del av

problemen. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären hårdare krav på språkkunskaper hos taxichaufförer (yrkande 1) och högre krav på lokalkännedom hos taxiförare (yrkande 2).

Nina Kain (SD) pekar vidare i motion 2015/16:1825 på att det arbetar ca 4 500 taxiförare i Taxi Stockholm och att endast 134 av dessa är kvinnor. Motionären menar att detta i jämställdhetens namn är en tragisk siffra och att en anledning till att så få kvinnor vill arbeta i yrket tros vara risken för rån, överfall och misshandel. Efterfrågan på kvinnliga chaufförer har enligt motionären också blivit större i takt med att våldet i samhället ökar, och det finns i dag ett antal taxibolag som erbjuder kvinnliga förare till de kvinnor som efterfrågar det. För att öka tryggheten för båda parter vill motionären att det för chaufförens säkerhet införs krav på larm i taxibilar kopplat till vaktbolag eller polis.

### **Utskottets ställningstagande**

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation finns regler om körprov för taxiförarlegitimation.

När det gäller krav på lokalkännedom vill utskottet uppmärksamma att det fr.o.m. den 1 januari 2015 finns ett moment i körprovet för taxiförarlegitimation som innebär att den som genomför provet ska hitta till passagerarens resmål med hjälp av karta eller teknisk utrustning (till exempel gps). När detta provmoment genomförs har den sökande inte i förväg fått veta vart färden ska gå, utan det kommer förarprovaren att ange under provet. Den blivande taxiföraren ska sedan med hjälp av karta eller teknisk utrustning visa att han eller hon kan ta fram och köra den lämpligaste färdvägen till resmålet. Under provet ska föraren även hantera den tekniska utrustningen på ett trafiksäkert sätt. Bakgrunden till att momentet lagts till är förutom att säkerställa att taxiförare kan hitta till passagerares resmål även att det är viktigt att hitta den kortaste färdvägen för att inte orsaka onödigt långa färdvägar, vilket kan påverka kostnaden både för färden och miljön.

När det gäller språkkunskaper vill utskottet uppmärksamma att det finns exempel på taxiföretag som erbjuder företagets chaufförer ytterligare utbildning i svenska språket.

När det gäller tryggheten för taxichaufförer kan utskottet konstatera att det i dag inte finns några krav på att taxibilar ska vara utrustade med larm men att det däremot är många taxibilar som på frivillig basis har utrustats med larm. Enligt en enkätundersökning riktad till taxichaufförer i olika delar av landet som Svenska Transportarbetareförbundet genomförde under 2012 svarade 66 procent av de tillfrågade ja på frågan om det finns larm installerat i fordonet som gör det möjligt att påkalla hjälp vid hotfulla situationer.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att taxibolagen sedan början av 2000-talet har möjlighet att ansöka om få installera över-



vakningskameror i taxibilar för att öka tryggheten. Enligt uppgift från Taxiförbundet har den minskade kontanthandlingen i taxibilarna och möjligheten att installera kamera medverkat till att öka tryggheten i taxibilarna. Det är i dag vanligt att större taxibolag och taxibolag i större städer utrustar taxibilarna med kamera som en trygghetsskapande åtgärd. Från Taxiförbundet anser man att det nuvarande systemet som ger möjlighet att installera kamera i taxibilar är bra och att det även fortsättningsvis bör bygga på att det ska vara valfritt om man vill installera detta eller inte. Behoven av att installera kamera i taxibilarna kan variera mellan olika platser och kan även vara beroende på om taxibilarna används för t.ex. färdtjänst eller andra typer av taxikörningar.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som här har anförts ingen anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1793 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2015/16:1825 (SD).

## 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 8 (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 2015/16:2813 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 taxilegitimation 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).

Kent Ekeroth (SD) pekar i motion 2015/16:2894 på att många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt men att det samtidigt finns allvarliga problem inom taxibranschen som man behöver komma till rätta med. För att åtgärda de problem som finns anser motionären att samtliga taxibolag i Sverige bör göras skyldiga att till Transportstyrelsen rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning samt att årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år. I motionen anförs att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras oftare, striktare och säkrare (yrkande 1). Enligt motionären ska Transportstyrelsen vid inkommen rapport 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 Transportstyrelsens beslut om att avslå taxilegitimationsansökningar och att dra in taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast till den berörda föraren (yrkande 2). I motionen anförs slutligen att en taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottets eller brottens preskriptionstid (yrkande 3).

### **Utskottets ställningstagande**

Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om kontroll och indragning av taxiförarlegitimationer, senast våren 2015 (2014/15:TU12). 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 vill även betona att det är viktigt att taxiresenärerna vid en resa alltid ska kunna känna sig säkra på att föraren kör med giltig taxiförarlegitimation och att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt.

Utskottet kan konstatera att det är av största vikt att taxiföretagen ges tillräckliga förutsättningar för att kunna uppfylla sin skyldighet att genomföra kontroller av taxiförarlegitimationer. Enligt utskottets mening är det därför positivt att taxiföretagen sedan december 2014 har möjlighet att ansluta sig till en tjänst för automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer som till-

handahålls av Svenska Taxiförbundet genom systemet BKY (Behörighetskontroll Yrkesförare). Genom det nya 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 direktåtkomst. 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 direktåtkomst 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.

När det gäller återkallelse av taxiförarlegitimationer kan utskottet konstatera att detta regleras i taxitrafiklagen (2012:211). Av lagen 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 taxitrafiklagen 4 kap. 7 § utgör 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 inte innebär att Transportstyrelsen 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 kring återkallelse av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen på området anses vara helt eller delvis tillgodosedda, varför utskottet avstyrker motionerna 2015/16:2813 (SD) yrkande 7 och 2015/16:2894 (SD) yrkandena 1–3.

## Taxi och bussfiler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att taxi ska tillåtas få köra i alla bussfiler med hänvisning till pågående beredning på Näringsdepartementet.

Jämför reservation 9 (SD).

### Motionen

Jimmy Ståhl (SD) pekar i motion 2015/16:1312 på att i städerna byggs bussfiler ut för att kollektivtrafiken ska kunna ta sig fram enklare och för att undvika förseningar. Samtidigt inskränker detta ofta på den övriga trafiken som får mindre vägbana att ta sig fram på och det kan då uppstå längre köer. För att främja taxinäringen i städerna bör taxibilarna enligt motionären ges möjlighet att ta sig fram på enklaste och snabbaste väg. Motionären pekar på att det många gånger är tillåtet att köra i bussfilerna men att detta inte gäller överallt. Det kan enligt motionären behövas en kompletterande utbildning för de som kör taxibilar för att förstå sig på vissa signalsystem och hur man ska köra vid hållplatser. Mot bakgrund av att det är av stort värde för kunder som åker taxi att ta sig fram snabbt och kostnadseffektivt och att bussfilerna kan utnyttjas mer än i dag efterfrågar motionären att taxi ska tillåtas få köra i alla bussfiler.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det redan i dag finns flera exempel på kommuner där taxi tillåts att använda bussfilerna. Exempelvis är det enligt uppgift från trafikkontoret på Stockholms stad sedan flera år tillåtet för taxi att använda bussfilerna. Detta gäller dock inte generellt, utan det finns undantag från denna möjlighet. Ett annat exempel är Göteborg där trafiknämnden under hösten 2013 fattade beslut om att taxibilar under en försöksperiod ska ha möjlighet att köra i några av kollektivtrafikens filer i centrala Göteborg. Efter en utvärdering permanentades möjligheten på vissa sträckor. Under 2014 fattade trafiknämnden beslut om ytterligare sträckor som man ville ha försöksverksamhet på under 2015. Enligt uppgift från trafikkontoret pågår utvärdering av denna försöksverksamhet.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Näringsdepartementet har frågan om möjligheten för taxi att använda bussfiler även tagits upp av Taxiförbundet som har lämnat en inlägga om detta till Näringsdepartementet (dnr N20152/04257/MRT). Ärendet är för närvarande föremål för beredning. Mot denna bakgrund finner utskottet ingen anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2015/16:1312 (SD).

# Reservationer

## 1. Översyn av villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 21 och  
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27 och  
avslår motionerna  
2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) i denna del,  
2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 1 och  
2015/16:3098 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att åkerinäringen är mycket viktig för den svenska varuproduktionen eftersom den binder samman och försörjer landet med varor och därmed aktivt bidrar till utvecklingen i Sverige. Detta gäller inte minst för de sträckor där tågen inte kan gå. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva. Åkerinäringen är också mycket betydelsefull eftersom den skapar jobb och bidrar till den ekonomiska tillväxten i landet. Dessvärre har vi allt tydligare kunnat se att den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i den internationella konkurrensen eftersom både lönerna och regelefterlevnaden många gånger är lägre i andra länder. Det finns även andra problem som undergräver den svenska åkerinäringens konkurrenskraft som t.ex. att svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, samtidigt som risken för upptäckt är liten för många utländska åkare som kör längre än vad som är tillåtet enligt EU-reglerna. Vi anser att det utbredda fusket inom åkerinäringen är otillfredsställande och att det måste tas på stort allvar för att inte seriösa aktörer ska riskera att slås ut från marknaden.

Vi välkomnar att Transportstyrelsen efter ett tillkännagivande från riksdagen fick ett särskilt uppdrag av regeringen i oktober 2015 att följa upp

genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken och att detta bl.a. innefattar att följa upp de nya bestämmelserna gällande cabotagetransporter, åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, beställarsvaret, tillåtande av mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna samt att överväga olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation ska kunna ställas direkt i samband med vägkontroller av godstrafiken. Vi anser att det är ett bra uppdrag även om tidsplanen för detta behöver snabbas upp betydligt. Vi anser dock att detta inte räcker och att det dessvärre är påtagligt att det saknas en fullständig konkurrenskraftsutredning för svensk åkerinäring där man tydligt beskriver skillnaden i skatter, avgifter, sanktionsavgifter och hur kontroller och efterlevnaden av regelverket på våra vägar sköts. Detta behöver utredas och klarläggas för att man ska kunna få fram en bild över hur konkurrenssituationen verkligen ser ut och att det därefter ska vara möjligt att ta en diskussion om hur det ska kunna skapas lika villkor inom åkeribranschen. Vi anser därför att det behövs en konkret ambitionshöjning och ett tydligare helhetsgrepp i syfte att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Vi anser därför att regeringen även bör låta utreda denna fråga.

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

## **2. Översyn av villkoren inom åkerinäringen, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) i denna del och

avslår motionerna

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 21,

2015/16:3098 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Under senare år har svensk lastbilstrafik blivit hårt utsatt för internationell konkurrens, en konkurrens som dessvärre inte sker på lika villkor. En stor del av den internationella konkurrensen på svenska vägar sker genom att utländska bilar kör längre än vad som är tillåtet och att de därmed överskrider gällande cabotageregler som anger att det enbart får vara transporter av tillfällig art. De

nuvarande reglerna innebär att en utländsk transportör som avslutat en internationell godstransport får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under sju dagar.

Jag kan konstatera att konkurrensen blir allt hårdare och att de utländska lastbilarnas marknadsandel på vägarna ökar. Jag har tagit del av Svenska Transportarbetareförbundets rapporter om att åkerier som är baserade i ett land använder sig av bemanningsföretag för att hyra in kraftigt underbetalda chaufförer från ett annat land som kör svensk inrikestrafik olagligt. Under dessa villkor har många åkare svårt att konkurrera eller har fått lägga ner. Jag anser att det behövs åtgärder för trafiksäkerhet och konkurrensneutrala villkor inom lastbilstrafiken. För att komma till rätta med problemen inom lastbilsbranschen, bl.a. social dumpning, usla villkor för chaufförer och en osund konkurrenssituation för de seriösa åkerierna, behöver olika åtgärder övervägas. Jag anser att vi i Sverige bör överväga att införa en liknande modell som Nederländerna där det finns en lag som innebär att chauffören ska vara anställd i det åkeri som har trafiktillståndet. Detta innebär att de otaliga underentreprenörsled som försvårar ett ansvarsutkrävande försvinner.

Vad jag 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  
2015/16:1857 av Per Klarberg m.fl. (SD) och  
avslår motionerna  
2015/16:1431 av Monica Green (S),  
2015/16:1615 av Sten Bergheden (M) yrkande 2,  
2015/16:1621 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,  
2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del,  
2015/16:2518 av Sten Bergheden (M) och  
2015/16:2928 av Jan R Andersson (M).

#### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att Transportstyrelsen har gjort en egen utredning som visar på en rad brister och tillämpningar som är unika för

Sverige när det gäller tillsyn och kontroller av kör- och vilotider. Vi anser därför att det behövs en större översyn som genomförs av utomstående där det ingår att belysa hur Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet hanterar sitt uppdrag vid kontroller av yrkesmässig trafik. En sådan belysning bör även göras med beaktande av hur andra länder har tolkat gällande EU-regler samt hur de valt att utforma sina system för tillsyn och kontroller. Vi anser att fokus bl.a. bör ligga på att bedöma rimligheten i de nuvarande tillsynsavgifterna men därutöver även vid vilka överträdelse av kör- och vilotidsreglerna som sanktionsavgifter ska utgå. I en sådan översyn bör det ingå att belysa om andra länders alternativa system, t.ex. det danska, kan övervägas även för Sverige och då under förutsättning att de är förenliga med gällande EU-regler. Vi vill framhålla att Sverige måste ha ett system som inte bestraffar svenska åkerier och chaufförer hårdare än de utländska åkerierna. För att undvika att dagens ojämlika konkurrenssituation mellan transportföretag med verksamhet i olika länder permanentas anser vi att de svenska reglerna bör ses över. Svenska arbetstillfällen och skatteintäkter riskerar annars att gå förlorade. Vi anser att det nuvarande systemet för kontroller av kör- och vilotider är otillräckligt för att olika typer av avancerat fusk ska kunna upptäckas. Därför bör ett större fokus och ökad prioritet läggas på att genomföra vägkontroller. Vi anser också att det är olyckligt att Polismyndigheten och Transportstyrelsen använder sig av ett analysverktyg vid kontroller av kör- och vilotider som inte erbjuds på den civila marknaden. Mot bakgrund av vad vi här har anfört anser vi att det behöver göras en större översyn av Transportstyrelsens verksamhet med tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg.

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

#### **4. Mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna, punkt 4 (SD)**

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

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:1611 av Sten Bergheden (M).

##### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på den utvärderingsrapport av kör- och vilotider i fråga om tillämpning och sanktionering vid kontroller av kör- och vilotider som Transportstyrelsen presenterade i mars 2015 (TSG 2014-1361). I



utvärderingen anger Transportstyrelsen att den över tid har sett ett behov av att utreda hur myndighetens tillsyn och tillämpning av reglerna för kör- och vilotider utförs och att detta omfattar en analys av genomförda företagskontroller och en analys av domar som motiverar praxisändring. I utvärderingen beaktades även att branschen har framfört synpunkter om att regelverket tillämpas alltför fyrkantigt. I utvärderingen ingick en internationell jämförelse som visar att flera länder har valt att underlåta att sanktionera transportföretaget om endast enstaka mindre överträdelse konstateras vid en kontroll och att det förekommer att t.ex. en varning utfärdas i stället.

Vi vill i sammanhanget påminna om att riksdagen i maj 2015 riktade ett tillkännagivande 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). Utskottet pekade i sin beredning på att det finns en EU-gemensam arbetstidsreglering inom den yrkesmässiga trafiken som fyller sitt syfte på så sätt att den bidrar till att ge alla chaufförer inom EU samma förutsättningar. Utskottet pekade samtidigt på att t.ex. Danmark har tolkat reglerna om kör- och vilotider inom yrkesmässig trafik mer generöst och att de har accepterat en form av generell eftergift på kör- och vilotider om ca 5 procent. Mot denna bakgrund ansåg utskottet att regeringen borde undersöka om den hantering som Danmark har valt är förenlig med EU-bestämmelserna på området.

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande ser vi positivt på att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken där det som en del bl.a. ingår att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Vi kan samtidigt konstatera att enligt direktiven till utredningen ska Transportstyrelsen slutredovisa detta arbete senast den 1 maj 2017. Vi anser att den angivna utredningstiden är alltför lång. Detta bl.a. eftersom det av den utvärdering som Transportstyrelsen presenterade i mars 2015 framgick att det redan i dag finns exempel på andra länder som har valt andra system som är mer flexibla än det svenska såtillvida att mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna tillåts innan sanktionsavgift ska utgå.

Vi anser att utredningstiden för Transportstyrelsens uppdrag är onödigt utdragen och att utredningstiden därför bör kortas ned med syftet att införa möjlighet till mindre avvikelser från kör- och vilotider senast under 2016.

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

## **5. Sanktionsavgifter och hindrande av fortsatt färd, punkt 5 (M, C)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C) och Boriana Åberg (M).

### *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 motionerna

2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C) i denna del och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och avslår motionerna

2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S) i denna del, 2015/16:2519 av Sten Bergheden (M) och

2015/16:3098 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi har under lång tid kunnat ta del av rapporter om de problem som finns inom åkeribranschen med olika typer av utbredd fusk. Enligt bl.a. polisen i Malmö förekommer det t.ex. att lastbilarnas färdskrivare manipuleras med magneter, att lastbilarnas skick och utrustning ofta inte är i godkänt skick och att förartillstånd är förfalskade. Vi anser att det har varit ett steg i rätt riktning att det införts en möjlighet för polisen att stoppa fortsatt körning genom s.k. klampning. Detta innebär att polisen kan hålla kvar ett fordon i 24 timmar i avvaktan på att bilens ägare betalat sanktionsavgifter eller att brister på fordonet åtgärdats. Samtidigt visar erfarenheterna redan nu att det behövs en ändring av reglerna så att klampning kan pågå under längre tid än 24 timmar. Vi anser därför att tiden för klampning bör förlängas.

Transportstyrelsen har en viktig uppgift när det gäller att utöva tillsyn över de yrkesmässiga godstransporterna. Genom en utredning av sin egen verksamhet har Transportstyrelsen visat att det förekommer ett antal brister i myndighetens arbete, samt att en rad särregler försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Vi anser dock att den belysning av dessa frågor som Transportstyrelsen har gjort inte är tillräcklig och att det därför är angeläget att det görs en större översyn av myndighetens arbete vad gäller yrkesmässig trafik där fokus bör ligga på nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter så att dessa utformas mer proportionerligt. Utifrån detta anser vi att det bör göras en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen.

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

## **6. Information om nya taxiregler, 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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat. God konkurrens och fler aktörer inom taximarknaden har både lett till ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Jag anser att detta i grunden är en bra utveckling som bör välkomnas. Samtidigt har avregleringen av taximarknaden medfört vissa problem som t.ex. att turister har lurats att betala hutlösa priser eller att vissa chaufförer inte hittar dit kunden vill åka. För att motverka de problem som man har kunnat se inom taxibranschen föreslog den dåvarande alliansregeringen en ny lag om redovisningscentraler för taxi. De nya reglerna innebär att taxitrafikföretagen ska vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Ett syfte med detta är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Det har också införts krav på att taxametern i taxin måste vara besiktigad för att taxifordonet ska få användas. Polisen ska kunna omhänderta registreringskylten om taxametern vid kontroll inte fungerar som den ska eller om den är obesiktigad. Det har också införts ett nytt krav på att taxichaufförer innan en resa påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset före resan överstiger 500 kronor. Kravet har införts bl.a. för att hjälpa den som är ovan taxiresenär eller turist i en ny stad och som kan ha svårt att veta hur mycket en taxiresa ska kosta. Jag vill framhålla att taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men att Sveriges rykte vad gäller taxipriser och pålitlighet dessvärre har naggats i kanten de senaste åren. Jag anser att de nya reglerna kan bidra till att avhjälpa de problem som vi har kunnat se. För att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser jag dock att det behövs goda informationsinsatser och en utökad tillsynskontroll.

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

### **7. Krav på taxameter, punkt 9 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

*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

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21 och avslår motion

2015/16:2515 av Edward Riedl (M) yrkandena 1 och 2.

*Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på det stora och viktiga arbete för att minska fusket inom taxibranschen som den tidigare alliansregeringen inledde. Detta gjordes bl.a. genom beslutet om att införa krav på anslutning till redovisningscentral samt införandet av krav på prisuppgift vid taxiresor om jämförelsepriset överstiger 500 kronor. Vi kan med glädje konstatera att den senare åtgärden har resulterat i att ockerpriserna i princip har försvunnit. Vi vill understryka att det är viktigt att lagar och regler följs och att företagen kan konkurrera på lika villkor. Samtidigt är det viktigt att beakta att ny teknik leder till nya innovativa lösningar och tjänster där gårdagens lagstiftning inte får hindra framtidens lösningar. Vi vill därför framhålla behovet av att lagar och regler anpassas för att möta dessa två utmaningar i ett system där det lönar sig att göra rätt utan att ny teknik bestraffas.

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

**8. 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 motion

2015/16:2894 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3 och avslår motion

2015/16:2813 av Richard Jomshof m.fl. (SD) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Vi anser att taxinäringen är en viktig samhällsinstitution och att ingen ska behöva utsättas för brott vid användning av denna transporttjänst. För att komma till rätta med de problem som finns kring taxiresande anser vi att samtliga taxibolag i Sverige bör bli skyldiga att dels rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vi anser 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 också att taxibolaget därefter ska svara med en kopia på uppsägningsavtal, eller beslut om att inte nyanställa, för varje förare Transportstyrelsen rapporterat som olämplig. Vi menar att en förare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, inte bör ges tillfälle att få ny taxilegitimation beviljad under en avstängningsperiod som motsvarar preskriptionstiden för brottet. I stället bör framtida taxilegitimationsansökningar från sådana förare under preskriptionstiden alltid avslås utan prövning. Efter att avstängningsperioden passerats medges ny lämplighetskontroll. En sådan längre avstängningsperiod är enligt vår mening nödvändig för att hålla taxinäringen säker och skydda taxiresenärerna.

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

### **9. Taxi och bussfiler, punkt 12 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:1312 av Jimmy Ståhl (SD).

### *Ställningstagande*

I städerna byggs det ut bussfiler för att det ska bli enklare för kollektivtrafiken att ta sig fram och för att förseningar ska kunna undvikas. Detta medför samtidigt att det vägutrymme som den övriga trafiken har att ta sig fram på ofta inskränks, vilket innebär att längre köer kan uppstå. För att främja taxinäringen anser vi att man bör ge taxibilarna möjlighet att ta sig fram i städerna på enklaste och snabbaste väg. Många gånger är det tillåtet att köra i bussfilerna, men detta gäller dessvärre inte överallt. Vi menar att det kan behövas en kompletterande utbildning för dem som kör taxibilar för att förstå sig på

vissa signalsystem och hur man ska köra vid hållplatser. Vi vill framhålla att det är ett stort värde för kunden som åker taxi att kunna ta sig fram snabbt och kostnadseffektivt samtidigt som bussfilerna kan utnyttjas på ett bättre sätt än i dag. Vi anser därför att taxi bör få köra i alla bussfiler.

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

# Särskilt yttrande

## **Kontroller och tillsyn av åkerinäringen, punkt 3 (V)**

Emma Wallrup (V) anför:

För att minska de illegala cabotagetransporterna är det angeläget att det finns goda förutsättningar att genomföra effektiva kontroller av den tunga gods-  
trafiken på väg. Vi i Vänsterpartiet skulle i detta syfte vilja se en specialenhet  
inom polisen som får till uppgift att systematiskt och på heltid arbeta med den  
illegala cabotagetrafiken, enligt den modell som tillämpas i Danmark, och att  
det avsätts resurser för detta.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motion från allmänna motionstiden 2014/15

*2014/15:264 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella vägtransporter.

### Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

*2015/16:223 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 riksdagen 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 riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:338 av Johanna Haraldsson och Monica Haider (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för trafiksäkerhet och konkurrensneutrala villkor inom lastbilstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om insatser mot olaglig cabotagetrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:767 av Anders Hansson (M):*

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



*2015/16:768 av Anders Hansson (M):*

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

*2015/16:1312 av Jimmy Ståhl (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta taxi få köra i alla bussfiler och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1431 av Monica Green (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ordning och reda på vägarna och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1611 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att korta ned utredningstiden för Transportstyrelsens uppdrag gällande schysta villkor i yrkestrafiken och införa mindre avvikelser från kör- och vilotider senast under 2016 och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1615 av Sten Bergheden (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om det kan avsättas mer resurser till gränskontrollerna för att stoppa den olagliga trafiken innan den kommer in i landet och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1621 av Sten Bergheden (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare/transportföretag mellan kontrollmyndigheterna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen om möjligt bör öka och prioritera vägkontrollerna mer för att få bort den olagliga trafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1793 av Nina Kain (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa hårdare krav på språkkunskaper hos taxichaufförer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa högre krav på lokalkännedom hos taxiförare och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1825 av Nina Kain (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för chaufförens säkerhet införa krav på larm i taxibilar kopplat till vaktbolag eller polis och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1857 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en större översyn av Transportstyrelsens verksamhet med tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1987 av Per-Ingvar Johnsson och Fredrik Christensson (båda C):*

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

*2015/16:2515 av Edward Riedl (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga redovisningsdatumet för den av regeringen tillsatta utredning som syftar till att ta fram en tydlig definition av vad som är taxiverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa kraven på taxameter samtidigt som en tillräcklig nivå av flexibilitet bör kvarstå för att i vissa fall kunna tillåta undantag och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2518 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen och åkerierna bör använda kontrollverktyg som redovisar samma resultat vid kontroll av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2519 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket kring vem som hålls ansvarig vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2813 av Richard Jomshof m.fl. (SD):*

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

*2015/16:2894 av Kent Ekeröth (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras 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 riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet eller fått denna indragen av samma skäl ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2922 av Lotta Olsson och Sten Bergheden (båda M):*

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

*2015/16:2928 av Jan R Andersson (M):*

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

*2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att lagar och regler efterlevs inom taxinäringen samtidigt som nya tekniska lösningar och innovationer möjliggörs och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):*

21. 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.

*2015/16:3098 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 tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):*

27. 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.
35. 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.