

## Sammanfattning

I detta betänkande behandlas ett antal motionsyrkanden om svensk åkerinäring. Dessutom behandlas vissa taxifrågor samt ett yrkande om förenklade regler för biluthyrning. Samtliga motioner härrör från den allmänna motions tiden hösten 1998.

Yrkanden rörande åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrensförutsättningar avstyrks med hänvisning till pågående utredningsarbete. I några motioner hävdas att möjligheterna är begränsade att driva in böter av utländska förare som vid färd i Sverige bryter mot gällande regler. Med anledning härav erinrar utskottet om att riksdagen våren 1998 hemställde om en översyn i syfte att effektivisera påföljdssystemet för fordonsförare. Utskottet förutsätter att utredningsarbetet påbörjas snarast och genomförs skyndsamt.

En motion med krav på åtgärder för en reformerad taxinäring avstyrks. Motionärens förslag om inrättande av yrkesstrafiknämnder i varje län avvisas med motiveringen att syftet med sådana nämnder kan tillgodoses inom ramen för nuvarande tillstånds- och tillsynsorganisation. Förslaget i samma motion om obligatorisk anslutning till beställningscentraler avstyrks eftersom frågan för närvarande är föremål för utredning. Ett motionsyrkande om försöksverksamhet med kameraövervakning i taxibilar avstyrks med hänvisning bl.a. till en kommande utvärdering av nyligen genomförd lagstiftning.

Ett motionsyrkande om enklare regler för biluthyrning avstyrks. Utskottet hänvisar här till behovet av skydd mot bulvanförhållanden inom biluthyrningsbranschen.

Till betänkandet har fogats tre reservationer.

*1998/99:T220* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åkerinäringen.

*1998/99:T223* av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

27. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en åtgärdsplan i syfte att skapa lika villkor mellan svensk och utländsk åkerinäring.

*1998/99:T401* av Nils Fredrik Aurelius (m) och Leif Carlsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att den svenska åkerinäringen inte skall missgynnans i konkurrensen om cabotagetrafiken i Sverige.

*1998/99:T402* av Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kontroll och sanktionsmöjligheter,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige måste ta en aktivare roll i Europasamarbetet.

*1998/99:T902* av Anna Åkerhielm (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utflaggning av svenska åkerier.

*1998/99:T903* av Berit Adolfsson (m) och Inger René (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det borde utarbetas en plan av dansk modell för att tillvarata möjligheten att utveckla och bevara en svensk åkerinäring med bättre konkurrensvillkor gentemot utlandet, så att arbetstillfällena i Sverige inte går förlorade,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det krävs sänkta skatter och avgifter för enskilda personer och företag för att uppnå konkurrensneutralitet inom åkerinäringen.

*1998/99:T904* av Bengt Silfverstrand (s) och Anders Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för en reformerad taxinäring.

*1998/99:T906* av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vidta åtgärder för att öka tryggheten i taxibilen samt sanera taxibranschen.

*1998/99:T911* av Bengt Silfverstrand (s) och Anders Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för svensk åkerinäring.

*1998/99:N326* av Per Westerberg (m) och Göran Hägglund (kd) vari yrkas

24. att riksdagen hos regeringen begär förslag om förenklat registreringsförfarande för biluthyrning i enlighet med vad som anförts i motionen,

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åkeriers konkurrensneutralitet.

## Utskottet

### 1 Svensk åkerinäring

#### 1.1 Motionsförslag

Frågan om den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar aktualiseras i ett antal motioner som väcktes under den allmänna motionstiden förra året.

I motion T220 anför Per-Richard Molén m.fl. (m) att svenska åkerier måste kunna konkurrera på likvärdiga villkor. Så är emellertid inte fallet i dag, eftersom svenska skatter, löner och bränslekostnader ligger högre än konkurrentländernas (yrkande 20).

Johnny Gylling m.fl. (kd) begär i motion T223 att regeringen lägger fram ett förslag till åtgärdsplan i syfte att skapa lika villkor för svensk och utländsk åkerinäring. Enligt motionärerna är det främst konkurrensen med danska och holländska åkerier som är kännbar. Men även åkerier i östländer, t.ex. Polen, arbetar på förmånligare villkor. Risken för utflaggning är uppenbar. Näringens totala kostnader bör minska med ca 20 %, anser motionärerna (yrkande 27). I motionen hänvisas till att Kristdemokraterna i motion Sk309 (m) föreslår budgetmedel för åren 1999–2001 med 200 respektive 400 och 400 miljoner kronor till stöd för den svenska åkerinäringen.

Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) erinrar i motion T401 om att utländskt åkeri som kör varor mellan svenska orter måste vara momsregistrerat i Sverige. Men frånvaron av kontroll gör enligt Riksskatteverket att momsfri trafik förekommer, särskilt i gränsområdena. Vidare uppges polismyndigheten i Kalmar län ha pekat på att många utländska chaufförer inte tar ut lagstadgad dygnsvila och kör med dåligt säkrade laster. Genom dessa oegentligheter försätts svenska åkerier i en orimlig konkurrenssituation. Regeringen bör se till att missförhållandena upphör, menar motionärerna.

Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) redovisar i motion T402 att det i första hand krävs följande åtgärder för att svensk åkerinäring skall kunna konkurrera med utländska åkerier på lika villkor, nämligen sänkta skatter, regel-förenklingar samt bättre kontroll- och sanktionsmöjligheter (yrkande 3). Dessutom bör Sverige spela en mer aktiv roll inom EU-samarbetet (yrkande 4).

Risken för utflaggning av svenska åkerier påtalas i motion T902 av Anna Åkerhielm (m). Enligt motionären är fordonsskatten dubbelt så hög i Sverige som i Tyskland. Dessutom är lönekostnaden för en svensk chaufför som kör mellan Helsingborg och Nederländerna ca 2 000 kr högre än för en tysk förare. Detta motsvarar i ett vanligt förekommande körschema ca 200 000 kr per år.

I motion T911 hävdar Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) att svenska åkerier har högre lönekostnader och lyder under mer oförmånliga regelsystem. Vidare påtalas att kontroll- och sanktionsmöjligheterna är otillräckliga. Enligt motionärerna bör den s.k. Eurovinjetten gälla för sammanhängande vägsträckor. Vidare krävs en mer enhetlig tolkning av cabotage-reglerna. Kritik riktas också mot att flertalet utländska åkeriföretag kör i Sverige med mindre miljövänligt bränsle.

## 1.2 Bakgrund

### 1.2.1 Den svenska åkerinäringens struktur

År 1997 fanns sammanlagt drygt 12 300 åkerier i Sverige, drygt 2 100 färre än år 1990. Ca 6 800, motsvarande 55 %, var enbilsåkerier. Den totala fordonsparken uppgick till ca 35 500 bilar. Av den totalt transporterade godsmängden inom landet, 386 miljoner ton, svarade lastbilarna år 1997 för 317 miljoner ton, motsvarande 82 %. År 1990 var motsvarande andel drygt 85 %. Av den en totala godsmängd som år 1997 transporterades med lastbil föll 220 miljoner ton, eller ca 69 %, på transporter under 10 mil. Endast 30 miljoner ton, eller drygt 9 %, avsåg transporter över 30 mil.

### 1.2.2 Skattefrågor

Målet om vägtrafikens kostnadsansvar

I proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling uttalade regeringen att vägtrafikens kostnadsansvar borde utformas så att relationen mellan nytta och kostnader tydliggjordes genom en rättvisande prissättning. Skattenivåerna i våra grannländer lade dock hinder i vägen för att på kort sikt fullt ut tillämpa denna princip. Ett första steg borde därför vara att med en kombination av medel få ner de största avvikelserna från en riktig prissättning. Regeringen prioriterade åtgärder inom EU för en mer rättvisande prissättning på transporter. På längre sikt borde målet om fullständig täckning genom rörliga skatter och avgifter gälla. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sade sig trafikutskottet inte ha någon erinran mot vad regeringen anfört.

Nuvarande beskattning m.m.

Skatt på vägtrafiken utgår i form av skatt på drivmedel, försäljningsskatt på motorfordon, fordonsskatt samt vägavgift.

Drivmedel beskattas enligt reglerna i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

*Koldioxidskatten* är ca 0,37 kr per kg, vilket för bensin motsvarar 0,85 kr per liter och för dieselolja 1 049 kr per kubikmeter.

*Energiskatt på bensin* är för närvarande 3,58 kr per liter (miljöklass 2).

*Energiskatt på dieselolja* utgår med 1:60 kr per liter (miljöklass 1 som har 85 % av marknaden).

Den totala punktskattebelastningen uppgår därmed till 4,43 kr per liter för bensin och 2,65 kr per liter för diesellojla.

Det transportpolitiska beslutet innebär att drivmedelsbeskattningen skulle vara oförändrad i avvaktan på resultatet av Trafikbeskattningsutredningens arbete.

*Biodrivmedel* i form av etanol beskattas i enlighet med den praxis som utvecklas inom ramen för den s.k. pilotprojektbestämmelsen. Denna praxis innebär att etanol för ren etanoldrift har befriats från energi- och koldioxidskatt. Etanol i bränsleblandningar har befriats från koldioxidskatt och fått en reducerad energiskatt om för närvarande ca 1 kr per liter.

Enligt gällande EG-rätt skall alla fordonsbränslen beskattas lika. Detta framgår av rådets direktiv om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor, det s.k. mineraloljedirektivet. Regeringen får dock enligt 2 kap. 12 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som användas inom ramen för pilotprojekt som syftar till att utveckla mer miljövänliga bränslen, s.k. pilotprojektdispenser.

Av 1999 års ekonomiska vårproposition (s. 168) framgår att regeringen – för att stimulera en introduktion av alternativa drivmedel – avser att lämna in en ansökan till EG-kommissionen för att kunna medge skattebefrielse för biodrivmedel, t.ex. etanol och rapsmetylester. Det skattebortfall som blir följderna av skattelättnaderna bör enligt regeringen kompenseras genom skattehöjningar på fossila bränslen. På sikt bör emellertid alla bränslen vara föremål för beskattning. Därför bör den totala skattebefrielsen begränsas till ett introduktionsskede. Regeringen bedömer att energiskatt på biodrivmedel skall börja tas ut från år 2004.

*Försäljningsskatt på lastbilar* utgår enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon endast om totalvikten uppgår till högst 3 500 kg. Skattesatsen är 6:47 kr per kg totalvikt för lastbilar med skåpkarosseri. För annan lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg är skatten 4 043 kr.

*Fordonsskatt på lastbilar* utgår enligt fordonsskattelagen (1988:327). Skatten varierar med fordonsslag, drivmedel, skattevikt och fordonets konstruktion. Det sistnämnda innebär att skatten är lägre på en lastbil med tre eller flera hjulaxlar än på en lastbil med samma vikt men med endast två hjulaxlar. Vidare påverkas skatten av om fordonet är vägavgiftspliktigt enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon (se nedan). Nedan anges fyra exempel på skattens storlek för lastbilar som kan drivas med diesellojla samt med anordning för påhängsvagn.

Antal hjulaxlar på påhängsvagnen	Skattevikt, kg	Vägavgiftspliktig	Skatt, kr
2	14 001	Nej	12 842
2	14 000	Ja	2 318
3 eller fler	15 001	Nej	11 533
3 eller fler	15 000	Ja	1 009

Enligt lagen (1988:328) om *fordonsskatt på utländska fordon* skall lastbilar, bussar och andra släpvagnar än påhängsvagnar som dras av lastbilar eller bussar med en totalvikt över 6 000 kg betala fordonsskatt om fordonen har förts in till Sverige för tillfälligt brukande och inte är registrerade här. Lagen är tillämplig i mycket liten utsträckning och uppbörden är obetydlig, ca 22 000 kr under år 1998. Administrationskostnaderna står inte heller i proportion till skatteintäkterna. Till viss del har lagen dessutom ersatts av den vägavgift som tas ut enligt vägavgiftslagen (1997:1137) när utländska lastbilar använder det svenska vägnätet. I proposition 1998/99:79 föreslås därför att lagen om fordonsskatt på utländska fordon skall upphöra.

För rätten att använda det svenska vägnätet utgår vägavgift enligt lagen (1997:1137) om *vägavgift för vissa tunga fordon*. Avgiftsplikt föreligger för svenskegistrerade motorfordon eller ledade fordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kg om fordonet är avsett uteslutande för godstransport. För utländska fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och vissa särskilt angivna andra vägar. Avgift utgår per år, per månad, per vecka eller per dag. För år 1999 uppgår avgiften per år till 6 963 kr för fordon med högst tre axlar och med 11 605 kr för fordon med fyra eller fler axlar. Avgiften per dag uppgår till 55 kr för alla slags fordon.

Det aktuella utredningsläget vad gäller vägtrafikbeskattningen

I enlighet med regeringsbeslut i april 1996 tillkallades en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning omfattande såväl lätta som tunga fordon (dir. 1996:37). Utredningen, som antog namnet Trafikbeskattningsutredningen, avgav i september 1997 delbetänkandet *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1997:126). I betänkandet behandlades frågor om försäljningsskatt på motorfordon, fordonsskatt på lätta och tunga fordon, energi- och koldioxidskatt samt skrotningspremien på gamla personbilar. Genom regeringsbeslut i januari 1998 fick utredningen ett tilläggsuppdrag (dir. 1998:7) som innebar att utredaren skulle göra en teknisk översyn av fordonsskattelagen. Vidare skulle utredaren lägga fram förslag om ändring av författningsteknisk natur för att anpassa fordonsskatten för tunga fordon som används för godstransport på väg till gällande EG-regler. Dessutom skulle utredaren se över skatteregler för veteranfordon. Med hänsyn till tilläggsuppdraget och av andra skäl har utredningstiden förlängts.

Enligt uppgift avser utredningen att avlämna ett slutbetänkande i slutet av maj 1999.

Inom Regeringskansliet görs parallellt med arbetet inom Trafikbeskattningsutredningen en översyn av energibeskattningsystemet.

Enligt vad utskottet har erfarit anser regeringen att frågan om ett nytt system för fordonsbeskattning av bussar är den för närvarande mest brådskande att lösa. Ambitionen är att kunna presentera ett förslag för riksdagen under hösten 1999.

### *1.2.3 Den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar*

Det fria vägcabotaget

Den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar har påverkats av införandet den 1 juli 1998 av fritt vägcabotage inom EU. Med fritt vägcabotage menas rätt att med i ett medlemsland registrerat lastfordon utföra gods-transporter i ett annat medlemsland utan att inneha särskilda s.k. cabotagetillstånd. Sådana tillstånd hade dittills efter ansökan utdelats med två månaders giltighetstid och åt ett fordon i taget. Genom EES-avtalet omfattar det fria vägcabotaget också Norge. Det fria vägcabotaget regleras i en särskild EG-förordning, vilket innebär att inte något enskilt EU-land får utfärda egna regler som avviker från förordningen.

Vägcabotage får endast utföras av sådana åkerier som förutom nationellt yrkestrafiktillstånd innehar s.k. gemenskapstillstånd, det s.k. blå tillståndet, som ger rätt att utföra internationell trafik. Detta sammanhänger med att vägcabotagets främsta uppgift är att utgöra ett komplement till främst långväga transporter mellan medlemsländerna och bidra till att tomtransporter undviks. Avsikten är således inte att lokaltransportörer dagligen skall åka in i ett annat land och utföra transporter inom detta land för att vid dagens slut återvända hem. Vid mer permanent verksamhet i annat medlemsland aktualiseras frågan om fast etablering i detta land. Emellertid saknas föreskrifter om hur många transportuppdrag ett åkeri kan åta sig i annat medlemsland innan verksamheten betraktas som permanent. Varje åkeri måste därför, med utgångspunkt bl.a. i det aktuella landets interna lagstiftning, självt göra en bedömning av denna fråga. Ett sätt att undvika problem med det andra landets myndigheter och fackliga organisationer, som kan hävda att verksamheten är att betrakta som permanent, är att registrera dotterföretag i detta land.

### Aktuella utredningar om åkerinäringens konkurrensförutsättningar

En utredare, knuten till Institutet för transportekonomi och logistik vid Högskolan i Växjö, har på uppdrag av Svenska åkeriförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Biltrafikens arbetsgivareförbund gjort en genomgång av den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar. Utredningsresultatet har redovisats i rapporten Åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor (juni 1998). Enligt rapporten befinner sig den svenska åkeribranschen i en besvärlig situation. De svenska företagen verkar i konkurrens med

utländska transportföretag som i flera avseenden har bättre förutsättningar. Det är framför allt på kostnadssidan som de svenska åkerierna befinner sig i ett underläge. De största skillnaderna jämfört med utländska konkurrenter gäller lönekostnaderna. Men även andra skillnader åberopas, t.ex. utländska åkares möjligheter att tanka billigare med mindre miljövänligt bränsle. Enligt utredaren förekommer också illojal konkurrens i den mening att utländska förare oftare bryter mot gällande regler om kör- och vilotid.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har i ett yttrande redovisat sina synpunkter på nämnda rapport. Enligt SIKA tyder de fakta som presenteras i rapporten inte på att diskriminerande spelregler utgör ett särskilt stort problem från konkurrenssynpunkt. Vidare bedömer SIKA att svensk åkerinäring inte har några egentliga konkurrensproblem när det gäller inrikes transporter, bl.a. beroende på att cabotaget inte har fått särskilt stor omfattning i Sverige. Därför är det, menar SIKA, mest relevant att fokusera diskussionen om den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar på utlands-trafiken. Men till följd av brister i faktaunderlaget möjliggör rapporten inte några säkra slutsatser vare sig om hur marknadsandelarna utvecklar sig eller om vilka kostnadsskillnader som faktiskt föreligger.

I beslut den 10 december 1998 har regeringen uppdragit åt SIKA att i samråd med berörda myndigheter studera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. Studien skall avse såväl internationell trafik som inrikestrafik i förhållande till utländsk cabotagetrafik. Uppdraget skall redovisas senast den 15 maj 1999, vad gäller kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen, och senast den 1 juli 1999, såvitt gäller frågor om statistik- och informationsförsörjning.

#### *1.2.4 Utskottets ställningstagande*

I totalt åtta av de motioner som behandlas i detta betänkande aktualiseras frågan om den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar, särskilt efter införandet av s.k. fritt cabotage inom EU den 1 juli 1998. Motionärerna uttrycker farhågor för att svensk åkerinäring till följd av bl.a. högre beskattning samt högre kostnader för löner och bränsle inte kan konkurrera med utländska åkerier på lika villkor. I några motioner hänvisas också till att många utländska åkare tillskansar sig konkurrensfördelar genom att tanka mindre miljövänligt bränsle eller genom att nonchalera gällande regler om arbetstider, vilotider och momsregistrering m.m. Till stöd för sina slutsatser hänvisar vissa motionärer till en utredningsrapport, Åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor (juni 1998), som på uppdrag av branschen har utarbetats vid Högskolan i Växjö (jfr avsnitt 1.2.3).

Som framgår av samma avsnitt har Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i ett yttrande riktat kritik mot nämnda utredning. Vidare framgår att regeringen i december 1998 uppdragit åt SIKA att genomföra en egen studie av bl.a. kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. Utredningsuppdraget i denna del skall redovisas senast den 15 maj 1999. Utskottet anser att resultatet av pågående utredningsarbete bör avvaktas.



I några av de nu behandlade motionerna pekas på att utländska förare oftare än de svenska bryter mot gällande regler om t.ex. momsregistrering samt om kör- och vilotider. Motionärerna hävdar att kontrollen av regelefterlevnaden är otillräcklig och att sanktionsmöjligheterna är begränsade. Utskottet vill erinra om att riksdagen våren 1998, med anledning av motioner, hemställde om en utredning med uppdrag att lägga fram förslag till ett mer effektivt påföljdssystem (bet. 1997/98:JuU24, rskr. 1997/98:228). I sitt av riksdagen godkända betänkande erinrade justitieutskottet om nu gällande regler som gör det möjligt att belägga egendom med kvarstad i syfte att säkra betalning av böter. Emellertid kunde det enligt justitieutskottet vara så att den s.k. proportionalitetsprincipen i 26 kap. 1 § andra stycket rättegångsbalken i vissa fall lade hinder i vägen för ett utnyttjande av kvarstadsreglerna, att med andra ord skälen för kvarstad inte uppvägs av intrång eller de olägenheter i övrigt som åtgärden skulle innebära för den misstänkte eller för annat motstående intresse. Därför borde frågan om indrivning av böter vid trafikbrott ses över, bl.a. i ett EU-perspektiv. Av trafiksäkerhetsskäl var det enligt justitieutskottet angeläget att det fanns ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare.

Trafikutskottet välkomnar riksdagens beslut om en utredning med syftet att förbättra möjligheterna att komma till rätta med överträdelse av nu behandlat slag. Enligt vad utskottet erfarit har den begärda utredningen ännu inte tillsatts. Med hänsyn till frågans betydelse förutsätter utskottet att utredningsarbetet snarast påbörjas och genomförs så skyndsamt som möjligt. Samtidigt vill utskottet betona vikten av att polisen avsätter tillräckliga resurser för att beivra överträdelse som inte bara kan äventyra trafiksäkerheten utan också kan rubba förutsättningarna för en konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen.

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslår utskottet att riksdagen avslår motionerna T220 (m) yrkande 20, T223 (kd) yrkande 27, T401 (m), T402 (m, kd, fp) yrkandena 3 och 4, T902 (m), T903 (m), T911 (s) och Sk309 (kd) yrkande 30.

## 2 Taxifrågor

### 2.1 Åtgärder för en reformerad taxinäring

#### 2.1.1 Motionsförslag

I motion T904 föreslår Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) åtgärder för en reformerad taxinäring. Enligt motionärerna har avregleringen av taxinäringen skapat fler problem än den löst. Branschen präglas av en kraftig överetablering, dålig arbetsmiljö, ökande trafiksäkerhetsproblem på grund av undermåligt vagnparksunderhåll, svag lönsamhet som sammanhänger med illojal konkurrens och en omfattande ekonomisk brottslighet. I första hand föreslår motionärerna inrättandet av dels beställningscentraler i varje län med obligatorisk anslutning av tillståndshavare, dels yrkestrafiknämnder i varje län. Beställningscentralerna skall vara utrustade med en trafikledningsfunktion som garanterar god tillgänglighet. Yrkestrafiknämndernas uppgift skall vara att legitimera beställningscentraler, tillståndshavare

och förare samt återkalla legitimationer, svara för utbildning och fortbildning, fastställa handlingsplaner för förhindrande av överetablering samt fastställa bötesbelopp för förseelser.

### *2.1.2 Frågornas tidigare behandling*

Taxifrågor behandlades av utskottet senast våren 1998 i samband med att riksdagen tog ställning till regeringens förslag till en reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192).

I nämnda betänkande (s. 16) anförde utskottet, med anledning av motioner i ämnet, att statsmakterna alltsedan taxinäringen avreglerades vidtagit ett flertal åtgärder i syfte att komma till rätta med vissa missförhållanden inom näringen. Bl.a. hade Yrkestrafikutredningen genomfört en fullständig genomgång av själva författningsmaterian. Parallellt härmed hade förhållandena inom de olika branscherna undersökts. Utskottet avstyrkte motionsyrkanden om en grundlig utredning av taxinäringen med hänvisning till att syftet med yrkandena tillgodosetts genom Yrkestrafikutredningens arbete och var därför inte berett att föreslå någon ytterligare utredning. I sammanhanget hänvisades också till Branschsaneringsutredningen och dess huvudbetänkande Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott (SOU 1997:11).

Vidare konstaterade utskottet att den nya yrkestrafiklagen innebar att länsstyrelsen skulle utöva tillsyn över att tillståndshavare bedrev verksamheten enligt gällande bestämmelser och att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyllde gällande krav. Ett motionsledes framfört önskemål om en yrkestrafiknämnd i varje län torde enligt utskottet kunna tillgodoses genom organisatoriska åtgärder vid länsstyrelserna. Utskottet förutsatte att sådana åtgärder övervägdes och fann därför inte något riksdagens uttalande erforderligt.

Med anledning av motioner med förslag om statliga åtgärder för att begränsa utbud och etablering inom taxibranschen fann utskottet att sådana åtgärder inte var förenliga med 1988 års riksdagsbeslut om avreglering av taxinäringen. Utskottet ansåg att detta beslut skulle stå fast och avstyrkte motionerna i fråga.

I samma betänkande behandlades motioner om obligatorisk anslutning till beställningscentraler. Utskottet avstyrkte motionerna med hänvisning till att regeringen redovisat sin avsikt att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att undersöka förutsättningarna för och effekterna av att införa krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral eller annat gemensamt organ. Den aviserade utredningen tillsattes genom regeringsbeslut den 5 februari 1998 (dir. 1998:5). Enligt vad utskottet erfarit kommer utredningsuppdraget att redovisas under våren 1999.

### *2.1.3 Utskottets ställningstagande*

I motion T904 (s) krävs åtgärder för att lösa de problem som avregleringen år 1990 av taxinäringen enligt motionärerna har skapat. Mer konkret föreslås i motionen obligatorisk anslutning till beställningscentral samt inrättande av avgiftsfinansierade yrkestrafiknämnder.

Som framgår av bakgrundsredovisningen ovan är frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentraler föremål för utredning. Enligt utskottets mening bör riksdagen inte föregripa utredningsresultatet. Vidare framgår att utskottet under förra riksmötet avvisade förslag om inrättande av yrkestrafiknämnder i alla län (bet. 1997/98:TU9). Utskottet vidhåller den då redovisade uppfattningen att syftet med sådana nämnder kan tillgodoses genom organisatoriska åtgärder vid länsstyrelserna. Tilläggas kan att länsstyrelserna enligt länsstyrelseinstruktionen kan inrätta nämnder med uppgift att avgöra frågor inom bestämda ansvarsområden. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T904 (s).

## 2.2 Kameraövervakning i taxibilar

### 2.2.1 Motionsförslag

Siw Persson (fp) föreslår i motion T906 att försöksverksamhet med övervakningskamera i taxibilar inleds. Motionären tänker sig ett system som innebär videobandning vid in- och urstigning. Högst tolv sekvenser skall kunna spelas in. Efter ett dygn skall allt bandat material automatiskt raderas. De nycklar och koder som krävs för att se inspelat material skall inte vara tillgängliga för vare sig förare eller taxibolag. I samma motion krävs åtgärder för en sanering av taxibranschen, bl.a. samkörning av register och tätare poliskontroller.

### 2.2.2 Gällande bestämmelser m.m.

Riksdagen har nyligen fattat beslut om en lag om allmän kameraövervakning (prop. 1997/98:64, bet. 1997/98:JuU14, rskr. 1997/98:170). Lagen skiljer mellan allmän kameraövervakning som kräver tillstånd respektive anmälan. Sålunda räcker det enligt 11 § med anmälan vid allmän kameraövervakning under vissa förutsättningar i banklokal eller postkontor. Vidare får övervakningskamera på vissa villkor efter anmälan sättas upp i butikslokal, dock inte restaurang eller annat näringsställe (12 §). I vissa närmare angivna fall krävs varken tillstånd eller anmälan (7–9 §§). Det gäller t.ex. övervakning som polismyndighet bedriver i syfte att förebygga eller förhindra brott. Tillstånd meddelas av länsstyrelsen, som bl.a. har att beakta vad som anges i 6 § lagen. Därav framgår att tillstånd skall meddelas om intresset av sådan övervakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas bl.a. om övervakningen behövs för att förebygga brott. Länsstyrelsens beslut kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (29 §).

Frågan om tillstånd till användning av övervakningskamera i taxibilar har varit föremål för rättslig prövning. I ett fall avslog Länsstyrelsen i Stockholms län i december 1996 en ansökan om sådan användning. Beslutet överklagades till länsrätten som i mars 1997 avslog överklagandet. Länsrätten motiverade sitt beslut bl.a. med att intresset att tillgodose ändamålet med övervakningen inte var så starkt att det borde ges företräde framför intresset att värna enskildas personliga integritet. Ärendet fördes vidare till Kammar-

rätten i Stockholm som prövade målet enligt den nya lag om allmän kameraövervakning (1998:150) som trädde i kraft den 1 juli 1998. Efter att bl.a. ha inhämtat yttrande från Justitiekanslern avsåg kammarrätten i september 1998 överklagandet. Kammarrätten konstaterade att syftet med lagstiftningen är att skydda enskilda mot integritetskränkningar som kan orsakas av användning av övervakningsutrustning. Vad målsägaren anförde till stöd för behovet av övervakning fick i och för sig anses beaktansvärt. Men i det aktuella fallet var det fråga om utrustning som medgav en förhållandevis närstående granskning. Vidare skulle denna kombineras med bild- och ljudinspelning, vilket avsevärt skulle öka integritetsintrånget. Vid en samlad bedömning fann kammarrätten att det rörde sig om ett så stort intrång i enskildas personliga integritet att detta vägde tyngre än övervakningsintressen. Kammarrättens beslut har överklagats till Regeringsrätten. Dom har ännu ej meddelats.

Den 27 januari 1999 besvarade justitieministern en fråga av Gunnel Wallin (c) om åtgärder mot våldstendenser som drabbar taxiförare. Statsrådet konstaterade att kameraövervakning i taxibilar kräver tillstånd även enligt den nya lagen om allmän kameraövervakning men att tillstånd skall meddelas om intresset av övervakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vidare framgår av den nya lagen att behovet av att förebygga brott särskilt skall beaktas vid bedömningen. Statsrådet fann att de nya reglerna innebar en mindre restriktiv linje än enligt tidigare praxis. Enligt henne var det rimligt att taxiförare skulle kunna ta ny teknik till hjälp för att skydda sig mot angrepp. Samtidigt måste integritetsskyddsaspekter beaktas. Statsrådet aviserade att den nya lagen om kameraövervakning skulle utvärderas när den varit i kraft en tid. Hon skulle följa utvecklingen noga och därefter överväga om det fanns något behov av ändring i lagstiftningen.

### *2.2.3 Utskottets ställningstagande*

Av redogörelsen ovan framgår att allmän kameraövervakning i taxibilar kräver tillstånd. Vidare framgår att riksdagen nyligen har antagit en ny lag om allmän kameraövervakning som torde innebära ökade möjligheter att använda kameraövervakning i brottsförebyggande syfte. Utskottet konstaterar att den nya lagstiftningen endast varit i kraft i några månader och att regeringen, enligt vad justitieministern meddelat, avser att senare göra en utvärdering av lagstiftningen. Vidare konstaterar utskottet att ett ärende, som kan få stor principiell betydelse, för närvarande är under beredning i Regeringsrätten. Utskottet ser allvarligt på den brottsligheten som riktar sig mot taxiförare. Som justitieministern har anförde är det rimligt att taxiförare skall kunna ta ny teknik till hjälp för att skydda sig mot angrepp. Emellertid bedömer utskottet mot den angivna bakgrunden att riksdagen inte nu bör göra några uttalanden rörande möjligheterna att använda övervakningskamera i taxibilar. Med det anförda avstyrks motion T906 (fp).

### 3.1 Motionsförslag

Per Westerberg (m) och Göran Hägglund (kd) föreslår i motion N326 att nuvarande krav på tillstånd för biluthyrning skall ersättas med ett förenklat registreringsförfarande (yrkande 24).

### 3.2 Gällande bestämmelser och frågans tidigare behandling

Yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år regleras i lagen (1998:492) om biluthyrning samt i en därtill anslutande förordning (1998:780). Enligt 3 § biluthyrningslagen krävs tillstånd för att driva en uthyrningsrörelse. Frågor om tillstånd prövas enligt 4 § av länsstyrelse. Tillstånd får enligt 6 § endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Om dessa förutsättningar inte längre föreligger, eller om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit missförhållanden, skall tillståndet återkallas (11 §).

I samband med att riksdagen antog 1998 års biluthyrningslag (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192) tog utskottet ställning till ett moderat motionsförslag av samma innebörd som det som nu behandlas, således att tillståndsplikten borde ersättas av ett enklare registreringsförfarande. I sitt av riksdagen godkända betänkande avstyrkte utskottet förslaget med motiveringen att det behövdes ett starkt skydd mot bulvanförhållanden inom biluthyrningsbranschen.

### 3.3 Utskottets ställningstagande

Som framgår av redovisningen ovan gjorde utskottet, med anledning av ett liknande motionsyrkande under förra riksmötet, bedömningen att det behövdes ett starkt skydd mot bulvanförhållanden i biluthyrningsbranschen, varför den gällande ordningen för lämplighetsprövning inte borde ändras (bet. 1997/98:TU9). Utskottet vidhåller sin uppfattning och avstyrker med hänvisning härtill motion N326 (m, kd) yrkande 24.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *svensk åkerinäring*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 20, 1998/99:T223 yrkande 27, 1998/99:T401, 1998/99:T402 yrkandena 3 och 4, 1998/99:T902, 1998/99:T903, 1998/99:T911 och 1998/99:Sk309 yrkande 30,

*res. 1 (m, kd, c, fp)*

2. beträffande *åtgärder för en reformerad taxinäring*

att riksdagen avslår motion 1998/99:T904,

*res. 2 (v)*

3. beträffande *kameraövervakning i taxibilar*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T906,
4. beträffande *biluthyrning*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:N326 yrkande 24.  
*res. 3 (m, kd, fp)*

Stockholm den 4 maj 1999

På trafikutskottets vägnar

*Monica Öhman*

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s) och Christina Axelsson (s).

## Reservationer

### 1. Svensk åkerinäring (mom. 1)

Per-Richard Molén (m), Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Den 1 juli 1998 infördes fritt cabotage inom EU. Därmed har svenska åkerier att konkurrera, inte bara inbördes utan med andra transportmedel och med åkerier vars fordon är registrerade i andra EU-stater samt, genom EES-avtalet, i Norge. Vi anser självfallet att skapandet av en gemensam marknad inom åkerinäringen är i grunden positivt som inte minst kan komma transportköparna till godo i form av lägre priser och förbättrad service. Men olikheter i kostnader som åkeriföretagen inte själva kan påverka gör att svenska åkerier inte har möjlighet att konkurrera på lika villkor med utländska åkerier. Det gäller främst sociala kostnader samt skatter på fordon och bränsle. Hittills har inrikesåkerierna klarat konkurrensen med rationaliseringar och samgåenden. Men utrikesåkerierna har tappat stora volymer. Man har tvingats anställa utländska chaufförer och ofta anlitat utländska dragbilsåkerier. Alltfler företag tvingas förlägga en betydande del av sin verksamhet utomlands.

Ett annat problem som bidrar till snedvridningen av konkurrensen är att utländska lastbilsförare, enligt vad polismyndigheterna har konstaterat, i betydligt större utsträckning än svenska förare bryter mot trafikreglerna och yrkestrafiklagstiftningens regler om bl.a. kör- och vilotider. Polisens kon-

trollresurser är begränsade. Påföljderna är ringa i förhållande till de besparingar som regelöverträdelserna medför. Utfärdade böter kan i många fall inte drivas in. Sammanfattningsvis saknas i dag ett effektivt sanktionssystem för att man skall kunna komma till rätta med missförhållandena. Härtill kommer att utländska åkerier som transporterar gods i Sverige ofta utnyttjar möjligheten att utanför Sveriges gränser tanka med mindre miljövänligt bränsle som räcker för 100-tals mils körning i Sverige.

Som framhålls i bl.a. motionerna T220 (m), T223 (kd), T401 (m), T402 (m, kd, fp), T902 (m), T903 (m) och Sk309 (kd) krävs kraftfulla åtgärder för att svensk åkerinäring skall ges möjlighet att konkurrera på jämlika villkor med utländska åkeriföretag. Regeringen bör enligt vår mening återkomma till riksdagen med förslag till en åtgärdsplan syftande till konkurrensneutralitet inom åkerinäringen. Åtgärder som bör övervägas är bl.a. följande:

- Sänkta sociala kostnader
- Lägre fordonsskatter
- Sänkt energiskatt på dieselolja
- En effektivisering av kontroll- och sanktionssystemet
- En mer aktiv svensk insats inom ramen för EU-samarbetet.

Vad vi nu anfört om konkurrensförutsättningarna för svensk åkerinäring bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *svensk åkerinäring*

att riksdagen med anledning av motionerna 1998/99:T220 yrkande 20, 1998/99:T223 yrkande 27, 1998/99:T401, 1998/99:T402 yrkandena 3 och 4, 1998/99:T902, 1998/99:T903, 1998/99:T911 och 1998/99:Sk309 yrkande 30 som sin mening ger riksdagen till känna vad ovan anförts,

## 2. Åtgärder för en reformerad taxinäring (mom. 2)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som framhålls i motion T904 (s) har avregleringen år 1990 av taxinäringen skapat fler problem än den löst. I likhet med motionärerna anser vi att kraftfulla åtgärder måste sättas in för att minska ekobrottsligheten inom näringen, inte minst i samband med upphandling av samhällsbetalda transporter, för att ge kunderna ökad trygghet, för att förhindra prisdumpning, för att tillförsäkra de anställda avtalsenliga löner samt för att säkerställa ett bättre fordonsunderhåll.

Enligt vår mening bör i första hand två konkreta åtgärder vidtas. För det första bör införas en bestämmelse om obligatorisk anslutning till legitimerad beställningscentral i alla län. För det andra bör yrkestrafiknämnder inrättas i alla län. De avgiftsfinansierade yrkestrafiknämnderna bör ha i uppgift att legitimera beställningscentraler, tillståndshavare och förare, att återkalla legitimationer, att svara för utbildning och fortbildning, att fastställa handlingsplaner för förhindrande av överetablering samt att fastställa böter för förseelser.

Vad vi här anfört om åtgärder för en reformerad taxinäring bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

1998/99:TU10

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *åtgärder för en reformerad taxinäring*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T904 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

### 3. Biluthyrning (mom. 4)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

I sitt betänkande Bättre och enklare regler (SOU 1997:186) anförde Småföretagardelegationen att den omfattande specialreglering som omgärdar biluthyrning kan reformeras, eftersom förhållandena i branschen är stabila och problemen är få. Av utredningsbetänkandet framgår att Vägverket anser att nuvarande krav på tillstånd bör ersättas med ett krav på registrering av verksamheten. En sådan ordning skulle underlätta för den som vill etablera sig i näringen och ändå möjliggöra myndigheternas tillsyn.

I likhet med vad som framhålls i motion N326 (m, kd) anser vi att Vägverkets förslag bör genomföras. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *biluthyrning*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:N326 yrkande 24 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs.



Sammanfattning.....	1
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998.....	2
Utskottet .....	3
1 Svensk åkerinäring.....	3
1.1 Motionsförslag .....	3
1.2 Bakgrund.....	4
1.2.1 Den svenska åkerinäringens struktur .....	4
1.2.2 Skattefrågor .....	4
1.2.3 Den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar .....	7
1.2.4 Utskottets ställningstagande .....	8
2 Taxifrågor .....	9
2.1 Åtgärder för en reformerad taxinäring.....	9
2.1.1 Motionsförslag.....	9
2.1.2 Frågornas tidigare behandling .....	10
2.1.3 Utskottets ställningstagande .....	10
2.2 Kameraövervakning i taxibilar .....	11
2.2.1 Motionsförslag.....	11
2.2.2 Gällande bestämmelser m.m.....	11
2.2.3 Utskottets ställningstagande .....	12
3 Biluthyrning .....	13
3.1 Motionsförslag .....	13
3.2 Gällande bestämmelser och frågans tidigare behandling .....	13
3.3 Utskottets ställningstagande .....	13
Hemställan .....	13
Reservationer .....	14
1. Svensk åkerinäring (m, kd, c, fp) .....	14
2. Åtgärder för en reformerad taxinäring (v).....	15
3. Biluthyrning (m, kd, fp) .....	16