



## Yrkestrafik och taxi

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2011/12:80 Nya lagar för yrkestrafik och taxi, tre följdmotioner samt nio motioner om olika yrkestrafikfrågor från den allmänna motionstiden hösten 2011. Propositionen innehåller förslag till två nya lagar, en reformerad yrkestrafiklag och en taxitrafiklag samt förslag till följdändringar i ett antal andra lagar. Syftet med de föreslagna ändringarna är att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till EU:s nya regelverk.

Utskottet anser att det är viktigt att det svenska regelverket på yrkestrafikområdet är välutvecklat och förenligt med EU:s regelverk på området och tillstyrker därför propositionens lagförslag. Ikraftträdandet av yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen samt anknytande följdändringar i flertalet andra lagar bör dock förskjutas med en månad jämfört med regeringens förslag och bestämmas till den 1 juni 2012. Vidare bör den nya bestämmelsen i yrkestrafiklagen om krav på förarbehörighet i vissa fall träda i kraft den 1 juni 2013. Utskottet konstaterar att regeringen har vidtagit en rad åtgärder som ligger väl i linje med de iakttagelser och slutsatser som har framkommit i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg. Utskottet förutsätter att de insatser som redan initierats kommer att följas av ytterligare insatser om det skulle visa sig vara nödvändigt för att säkra en hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen.

Med anledning av motionsförslagen föreslår utskottet att riksdagen riktar två tillkännagivanden till regeringen inom taxiområdet. Det gäller dels en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen, dels att kraven på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län även bör finnas i fortsättningen. Utskottet förutsätter vidare att regeringen återkommer med en redovisning om utvecklad kontrollverksamhet av taxiförarlegitimation m.m.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag och konstaterar att flera av dem är eller kommer att bli tillgodosedda genom pågående och planerat behandlings- och utvecklingsarbete.

I betänkandet finns fem reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning .....	6
Utskottets överväganden .....	8
Nya lagar för yrkestrafik och taxi .....	8
Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg .....	20
Uppställningsplatser .....	27
Förankring av last .....	28
Vinterdäck för tung trafik m.m. ....	29
Redovisningscentraler för taxi m.m. ....	32
Kontroll av taxiförarlegitimation m.m. ....	34
Krav på lokalkännedom för taxiförare .....	37
Reservationer .....	39
1. Uppställningsplatser, punkt 3 (S, MP, V) .....	39
2. Vinterdäck för tung trafik m.m., punkt 5 (S, MP, V) .....	39
3. Redovisningscentraler för taxi m.m., punkt 6 (M, FP, C, KD) .....	40
4. Kontroll av taxiförarlegitimation m.m., punkt 7 (S, SD, V) .....	42
5. Krav på lokalkännedom för taxiförare, punkt 8 (M, FP, C, KD) .....	42
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	45
Propositionen .....	45
Följdmotionerna .....	46
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011 .....	47
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	49
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag .....	91

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Nya lagar för yrkestrafik och taxi

Riksdagen

a) antar regeringens förslag till

1. yrkestrafiklag, med den ändringen att ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna får den ändrade lydelse som framgår av utskottets förslag i bilaga 3,
  2. taxitrafiklag,
  3. lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.,
  4. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.,
  5. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
  6. lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200),
  7. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
  8. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
  9. lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister,
  10. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
  11. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
  12. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
  13. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
  14. lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.,
  15. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
  16. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
  17. lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter,
  18. lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659), och
  19. lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244),  
med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdande i lagarna under punkt 2–9 och 11–19 bestäms till den 1 juni 2012,
- b) antar utskottets förslag i bilaga 3 till lag om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488).  
Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:80 punkt 10 och bifaller delvis proposition 2011/12:80 punkterna 1–9 och 11–19.

## 2. Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T201 av Monica Green m.fl. (S),

2011/12:T322 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14.

**3. Uppställningsplatser**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15.

*Reservation 1 (S, MP, V)*

**4. Förankring av last**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T303 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S).

**5. Vinterdäck för tung trafik m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T267 av Lars Gustafsson (KD),

2011/12:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S),

2011/12:T396 av Ulf Berg och Lars Beckman (båda M) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16.

*Reservation 2 (S, MP, V)*

**6. Redovisningscentraler för taxi m.m.**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 5,

2011/12:T213 av Börje Vestlund (S) och

2011/12:T314 av Maria Stenberg och Marie Nordén (båda S).

*Reservation 3 (M, FP, C, KD)*

**7. Kontroll av taxiförarlegitimation m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt

2011/12:T3 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3.

*Reservation 4 (S, SD, V)*

**8. Krav på lokalkännedom för taxiförare**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om krav på taxiförarens lokalkännedom i Stockholms län. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och

2011/12:T4 av Tony Wiklander (SD).

*Reservation 5 (M, FP, C, KD)*

Stockholm den 10 april 2012

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Annika Lillemets (MP).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2011/12:80 Nya lagar för yrkestrafik och taxi. Med anledning av propositionen har tre följdmotioner väckts med sammanlagt nio yrkanden. I detta betänkande behandlar utskottet även elva motionsyrkanden om yrkestrafik och taxi från nio motioner från allmänna motionstiden 2011.

Till grund för propositionen ligger promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20) som utarbetades inom Näringsdepartementet under hösten 2010 och våren 2011 samt en framställan som Vägverket lämnade till regeringen i december 2007 om ändringar i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har i propositionen följt Lagrådets förslag.

Utskottet beslutade i november 2010 att genomföra en uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg. Uppföljningen inleddes i februari 2011 och presenterades i utskottet i mars 2012. Uppföljningen behandlas i betänkandet under avsnittet Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under innevarande riksmöte har behandlat ytterligare en proposition från regeringen inom yrkestrafikområdet (bet. 2011/12:TU11). Det gäller förslag till ändringar i lagen (2005:395) om arbetstid, den s.k. vägarbetstidslagen.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till två nya lagar, en reformerad yrkestrafiklag och en taxitrafiklag, samt följändringar i ett antal andra lagar. Det huvudsakliga syftet med de föreslagna ändringarna är att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Materiella bestämmelser om villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik finns i trafiktillståndsförordningen, med kompletterande bestämmelser i den nya yrkestrafiklagen. Taxitrafik omfattas inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och inte heller av begreppet yrkesmässig trafik. Regeringen föreslår därför att bestämmelserna om taxitrafik flyttas från yrkestrafiklagstiftningen och regleras separat i en egen lag.

Av trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna ska föra nationella elektroniska register över vägtransportföretag. Registren ska vara sammankopplade och vissa uppgifter ska vara tillgängliga för övriga medlemsstater genom nationella kontaktpunkter. Regeringen lämnar i propositionen förslag på de lagändringar som krävs för att genomföra detta uppgiftsutbyte.

I propositionen föreslås vidare att det införs en definition av begreppet taxiförarlegitimation i den nya taxitrafiklagen. Vidare behandlas frågor om giltighet och förnyelse av legitimationen.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 maj 2012, utom i fråga om den nya 8 a § lagen (2001:558) om vägtrafikregister som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

# Utskottets överväganden

## Nya lagar för yrkestrafik och taxi

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens proposition om nya lagar för yrkestrafik och taxi med ändringen att ikraftträdandet för de föreslagna lagändringarna bestäms till den 1 juni 2012 och att den nya bestämmelsen i yrkestrafiklagen om krav på förarbehörighet i vissa fall bestäms till den 1 juni 2013. Utskottet välkomnar anpassningen av det svenska regelverket till EU:s nya regelverk och anser att de föreslagna lagändringarna sammantaget bidrar till att ytterligare harmonisera vägtransportmarknaden och förbättra transportoperatörernas efterlevnad av lagstiftning och säkerhetsregler.

### Bakgrund

I syfte att modernisera regelverket och göra den inre marknaden för gods- och busstransporter mer enhetlig och effektiv antog Europaparlamentet och rådet den 21 oktober 2009 tre nya förordningar på yrkestrafikområdet. Benämningen vägtransportpaketet används som samlingsnamn för de tre förordningarna

- Europaparlamentets och rådets *förordning (EG) nr 1071/2009* av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG
- 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
- Europaparlamentets och rådets *förordning (EG) nr 1073/2009* av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

Kopplade till förordning (EG) nr 1071/2009, i fortsättningen kallad trafik-tillståndsförordningen, är även kommissionens beslut av den 17 december 2009 om minimikrav för de uppgifter som ska föras in i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag och kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 av den 16 december 2010 om elektroniska register avseende vägtransportföretag.



## **Propositionen**

*Ändringar med anledning av det s.k. vägtransportpaketet*

### **Nuvarande yrkestrafiklag ersätts av två lagar**

Regeringen föreslår att den nuvarande yrkestrafiklagen ska ersättas av en ny yrkestrafiklag och att bestämmelser om taxitrafik och taxiförarlegitimation ska regleras separat i en ny taxitrafiklag. Som skäl för förslaget anger regeringen att eftersom det EU-rättsliga vägtransportpaketet består av tre EU-förordningar som är direkt tillämpliga i varje medlemsstat måste den nationella lagstiftningen ses över för att säkerställa dels att dubblering inte sker, dels att kompletterande nationella regler införs i de fall förordningarna ger medlemsstaterna beslutanderätt eller där det finns behov av verkställighetsföreskrifter. Eftersom taxitrafik inte omfattas av EU:s regelverk för yrkesmässig trafik och för att göra det tydligt vilka regler som gäller för de olika transporterna anser regeringen att det är lämpligt att bestämmelser om taxitrafik tas in i en egen lag. Regeringen anger vidare som skäl för förslaget att det med hänsyn till de stora ändringar av yrkestrafiklagstiftningen som behöver göras, även finns skäl att införa en ny yrkestrafiklag.

### **Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde**

Regeringen föreslår att trafiktillståndsförordningen även ska tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Fordonsbegreppen i den nya yrkestrafiklagen ska enligt regeringens förslag ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Nationella undantag från trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde bör enligt regeringens bedömning regleras i förordning. Regeringen bedömer vidare att begreppet motorfordon i trafiktillståndsförordningen bör ha samma innebörd som i direktiv 2007/46/EG. Vidare bör begreppet fordon anses hänvisa till de fordon som omfattas av förordningen.

### **Definitioner**

Regeringen bedömer att de former under vilka yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas, som linjetrafik eller beställningstrafik, fortsatt bör definieras. Regeringen anger att det finns ett behov av att även fortsättningsvis göra en uppdelning mellan olika typer av persontransporter med buss. Att på detta sätt definiera de yrkesmässiga persontransporterna är förenligt med trafiktillståndsförordningen. Enligt regeringen bör de benämningar, linjetrafik respektive beställningstrafik med buss, som finns i den nuvarande yrkestrafiklagen därför behållas. Det behöver dock inte längre preciseras att beställningstrafiken sker med buss eftersom detta följer direkt av trafiktillståndsförordningen.

### **Behörig myndighet**

Regeringen föreslår att den ska bestämma vilken myndighet som ska vara behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt förordningen. Regeringen föreslår att den behöriga myndigheten också ska pröva frågor enligt den nya yrkestrafiklagen. Regeringen ska även bestämma vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga examensprov i yrkeskunnande enligt EU-förordningen.

### **Trafikansvariga**

Regeringen bedömer att det antal företag och det högsta antal fordon i dessa företags fordonspark som en trafikansvarig får utses för enligt artikel 4.2 c och 4.3 i förordning (EG) nr 1071/2009 inte bör begränsas. En trafikansvarig som utsetts i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 bör även få utses i enlighet med punkt 2 i samma artikel.

### **Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik**

Regeringen föreslår att yrkesmässig trafik ska få bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009, och som har utfärdats av den behöriga myndigheten, eller ett yrkestrafiktillstånd. Regeringen anger som skäl för förslaget att trafiktillståndsförordningen innehåller bestämmelser om de krav som ska vara uppfyllda för att ett företag ska få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

När det gäller bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet bedömer regeringen att bestämmelserna i förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 om utfärdande och medförande av bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet endast bör gälla för internationella transporter.

### **Tillstånd i linjetrafik**

Regeringen föreslår att den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter på väg eller taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen. Enligt regeringens bedömning omfattas regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver yrkesmässiga persontransporter på väg av förordning (EG) nr 1071/2009 och därmed även av tillståndskraven.

### **Etableringskravet**

Regeringen bedömer att det inte bör ställas krav på företag att ha andra handlingar tillgängliga i sina lokaler än de som framgår av artikel 5 a i förordning (EG) nr 1071/2009. Regeringen anger som skäl för sin bedömning att det av artikel 5 a i trafiktillståndsförordningen framgår att ett företag ska förfoga över ett fast driftställe i etableringsmedlemsstaten med lokaler där det bevarar sin centrala företagsinformation. Denna information

ska särskilt omfatta alla räkenskaper, personalhandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren i förordningen är uppfyllda.

### **Kravet på gott anseende**

Regeringen föreslår att villkoren för att uppfylla kravet på gott anseende, liksom vilka som ska omfattas av prövningen, ska anpassas till gällande EU-bestämmelser. Kravet på gott anseende ska inte anses uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av bl.a. bestämmelser om vägtrafik och fordons beskaffenhet eller i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott. Bestämmelserna i taxitrafiklagen om gott anseende och återkallelse ska anpassas till dessa formuleringar. Regeringen föreslår att bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om vilka, utöver den juridiska personen och den trafikansvariga, som i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare ska omfattas av prövningen av kravet på gott anseende, ska föras över till den nya yrkestrafiklagen. Enligt regeringens förslag ska dock hänvisningen till en utomlands bosatt näringsidkare ersättas med en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Även bestämmelsen om att den nya personens lämplighet ska prövas för de fall någon av de nu nämnda personerna byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

### **Kravet på ekonomiska resurser**

Regeringen bedömer att värdet av euron i svenska kronor ska fastställas i myndighetsföreskrifter varje år i enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Kravet på yrkeskunnande**

Regeringen bedömer att muntliga prov och krav på utbildning inför examensprov inte bör införas. Det bör inte heller införas krav på repetitionskurser för personer som har ett intyg om yrkeskunnande, men som inte har lett ett vägtransportföretag under de senaste fem åren. Innehavare av intyg om yrkeskunnande som endast avser nationella transporter och som har utfärdats före den 4 december 2011 bör inte behöva avlägga examensprov eller delar av sådana prov enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Villkor och giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik**

Regeringen föreslår att bestämmelsen om villkor för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, med en hänvisning till förordning (EG) nr 1071/2009, ska föras över till den nya yrkestrafiklagen. Regeringen bedömer att bestämmelsen om giltighetstid och möjligheten till begränsning till en viss tid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik nationellt bör behållas.

### **Frakt av gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter m.m.**

Regeringen föreslår att den som har tillstånd till persontransporter även får frakta gods med sådant fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

### **Krav på förarbehörighet i vissa fall**

Regeringen föreslår att traktortåg eller tung terrängvagn vid yrkesmässiga godstransporter endast får föras av den som har körkort med behörigheten C eller CE. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

### **Återkallelse av tillstånd**

När det gäller återkallelse av tillstånd på egen begäran och av sporttillstånd föreslår regeringen att ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamhet inte har bedrivits eller upphör. Regeringen föreslår att när ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas eller tillfälligt dras in ska även tillståndshavarens sporttillstånd återkallas eller tillfälligt dras in. Bestämmelserna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt i lagen angivna åtgärder knutna till dessa situationer ska tillämpas även i fråga om sporttillstånd. Regeringen bedömer att det nuvarande institutet varning inte längre bör finnas kvar.

När det gäller tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd samt olämplighetsförklaring och åtgärder för återupprättande av kravet på gott anseende föreslår regeringen att om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 § ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Regeringen föreslår att bestämmelserna om olämplighetstid efter återkallelse av ett tillstånd ska anpassas till att olämplighetsförklaring av en trafikansvarig och grunderna för återkallelse av tillstånd regleras i förordning (EG) nr 1071/2009. Om en olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i

förordning (EG) nr 1071/2009 bedöms ha sin grund i bristande kunskap i något eller några av de ämnen som anges i bilaga I avsnitt I till förordningen får den behöriga myndigheten, i stället för att besluta en olämplighetstid enligt 2 § 1, ålägga den trafikansvarige att avlägga ett sådant examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen eller delar av ett sådant prov. Regeringen föreslår att tidsfristerna i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende. Regeringen bedömer att det inte bör införas några nationella regler om tillfällig indragning respektive återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. De tider under vilka den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik efter avslag på en ansökan om tillstånd eller återkallelse av ett tillstånd bör bestå.

När det gäller avgöranden som ska beaktas och delgivning föreslår regeringen att sådana avgöranden som ska ligga till grund för slutlig återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med anledning av brottslig gärning på motsvarande sätt ska ligga till grund för en tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Regeringen föreslår att bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om att vissa utländska avgöranden ska jämföras med en svensk dom ska föras över till den nya yrkestrafiklagen. Regeringen föreslår även att beslut om återkallelse eller tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller ett transporttillstånd och beslut om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon som prövats enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen samt en underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, ska delges den som åtgärden gäller.

### **Tillsyn**

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med den nya yrkestrafiklagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Regeringen föreslår att bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

### **Straffbestämmelser**

Regeringen föreslår att bestämmelserna om olaga yrkesmässig trafik, beställaransvar och hindrande av fortsatt färd ska kompletteras med hänvisningar till förordning (EG) nr 1071/2009. Paragraferna om brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall och biträde vid förundersökning ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

### **Överklaganden och verkställighet**

Regeringen föreslår att den behöriga myndighetens beslut i frågor om yrkesmässig trafik, transporttillstånd och vissa tillstånd för internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut i fråga om sådana skriftliga examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska inte få överklagas. Regeringen föreslår att den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och regeringens beslut enligt denna lag ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Regeringen föreslår att de gemensamma bestämmelserna om överklagande i den nuvarande yrkestrafiklagen ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

### **Bemyndiganden**

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förordning (EG) nr 1071/2009 eller yrkestrafiklagen. Ett beslut om undantag ska få förenas med villkor. Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, trafikansvariga, prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, kontroll av yrkesmässig trafik samt internationella vägtransporter. Regeringen föreslår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter och om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordningen, yrkestrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

### **Följdändringar**

Regeringen föreslår att nuvarande hänvisningar till yrkestrafiklagen ersätts med hänvisningar till förordning (EG) nr 1071/2009, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen eller, i förekommande fall, till två av eller samtliga dessa författningar. Regeringen föreslår att begreppet yrkesmässig trafik behålls, ersätts av eller kompletteras med begreppet taxitrafik. Regeringen redovisar att de författningar som berörs och där ändringar enligt första och andra styckena sker är lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m., lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m., ordningslagen, mervärdesskattelagen, lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, körkortslagen, yrkestrafiklagen, lagen om vägtrafikregister, fordonslagen, lagen om trängselskatt, vägtrafikskatte-

lagen, lagen om information till passagerare m.m., lagen om yrkesförarkompetens, lagen om vissa kommunala befogenheter, offentlighets- och sekretesslagen, patientsäkerhetslagen och skatteförfarandelagen.

### **Internationella transporter**

Regeringen föreslår att nuvarande bestämmelser i yrkestrafiklagen om internationella transporter med nödvändiga justeringar ska föras över till den nya yrkestrafiklagen. Regeringen föreslår att därutöver ska det av den nya yrkestrafiklagen framgå att det för internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Regeringen föreslår att den nya yrkestrafiklagen samt de redovisade följändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2012. Den nya 8 a § lagen om vägtrafikregister ska dock träda i kraft den 1 januari 2013. Regeringen föreslår vidare att trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser fortfarande ska gälla. Även villkor och begränsningar som har meddelats i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla. Regeringen föreslår att föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av äldre bestämmelser och som gäller när den nya yrkestrafiklagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen. Om det i lag eller annan författning hänvisas till bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller i den nya yrkestrafiklagen, ska i stället de nya föreskrifterna tillämpas. Regeringen föreslår att sekretess fortsatt ska gälla för ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförläggning enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

### *Utbyte av information om vägtransportföretag*

#### **Utbyte av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen**

När det gäller hur uppgiftsutbytet ska gå till bedömer regeringen att EUCARIS (European Car and Driving License Information System) bör användas som teknisk plattform för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag. EUCARIS är ett slutet kommunikationsnätverk där förfrågningar skickas direkt mellan särskilda servrar i de anslutna staterna. Varje medlemsstat bör ansvara för personuppgifterna i sina respektive register. Regeringen bedömer att den nationella kontaktpunkten bör ansvara för användningen av uppgifter överförda från utländska register över vägtransportföretag.

När det gäller komplettering och användning av vägtrafikregistret föreslår regeringen att utöver uppgifter om rätten att bedriva yrkesmässig trafik ska det i vägtrafikregistret föras in uppgifter som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009. Regeringen bedömer att

det inte bör inrättas ett nytt register över vägtransportföretag. Det närmare innehållet i vägtrafikregistret liksom bestämmelser om gallring av uppgifter bör regleras i en förordning.

När det gäller utlämnande av uppgifter ur vägtrafikregistret föreslår regeringen att vägtrafikregistrets ändamål, dvs. att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, ska kompletteras med en hänvisning till förordning (EG) nr 1071/2009. Regeringen bedömer att det i en förordning bör anges att uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en EU-rättsakt. Under samma förutsättningar bör uppgifter från ett personregister hos en myndighet i ett annat land få överföras till vägtrafikregistret.

När det gäller utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret föreslår regeringen att uppgifter ur belastningsregistret ska få lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation när utlämnandet följer av en EU-rättsakt. Regeringen bedömer att sådana uppgifter ur belastningsregistret bör få lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, artikel 13 i förordning 1072/2009 eller artikel 23 i förordning 1073/2009, i fråga om den som begäran gäller. Direktåtkomst bör kunna medges för detta ändamål.

När det gäller sökning i utländska fordonsregister föreslår regeringen att vid sökning i en annan medlemsstats elektroniska register över vägtransportföretag får uppgifter behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. Regeringen bedömer att den svenska kontaktpunkten bör vara skyldig att, på begäran av allmänheten eller andra myndigheter, söka efter och lämna ut uppgifter ur utländska register över vägtransportföretag enligt vad som föreskrivs i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag**

Regeringen bedömer att Transportstyrelsen bör utses till svensk kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag.

### **Skydd av personuppgifter**

Regeringen bedömer att artikel 17 i förordning (EG) nr 1071/2009 inte föranleder några lagändringar i dataskyddshänseende.

### *Vissa frågor rörande taxi*

#### **Taxitrafik**

Regeringen föreslår att nuvarande bestämmelser i yrkestrafiklagen om taxitrafik med nödvändiga justeringar ska föras över till den nya taxitrafiklagen. Med taxitrafik avses 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. En personbil eller lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.

### **Frågor om taxitillstånd**

Regeringen föreslår att regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet i frågor om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt lagen.

Regeringen föreslår att bestämmelserna om trafikansvariga och om vilka som ska omfattas av prövningen av kraven för att beviljas taxitrafiktillstånd ska föras över till taxitrafiklagen. Hänvisningarna i bestämmelserna till en utomlands bosatt näringsidkare ska dock ersättas med hänvisningar till en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

När det gäller taxitrafiktillstånds giltighet bedömer regeringen att det inte bör anges uttryckligen att ett taxitrafiktillstånd kan begränsas till vissa transporter.

När det gäller frakt av gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd föreslår regeringen att den som har taxitillstånd även får frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

Regeringen föreslår att ett tillstånd att bedriva taxitrafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamhet inte har bedrivits eller upphör. Regeringen bedömer att de tider under vilka den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik efter avslag på en ansökan om tillstånd eller återkallelse av ett tillstånd bör bestå.

### **Frågor om taxiförarlegitimation**

Regeringen föreslår att med taxiförarlegitimation ska avses en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

När det gäller giltighet och förnyelse föreslår regeringen att en taxiförarlegitimation ska gälla från och med den tidpunkt då den lämnats ut och endast tillsammans med ett giltigt körkort. Regeringen föreslår att en taxiförarlegitimation inte ska gälla om den inte har förnyats efter föreläggande eller om den är återkallad eller omhändertagen. Legitimationen ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det och det saknas grund för återkallelse av legitimationen på grund av brottslig gärning eller andra missförhållanden.

Regeringen föreslår att en taxiförarlegitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

Regeringen föreslår att det inte införs någon möjlighet att besluta om s.k. olämplighetstid vid ett negativt förhandsbesked om meddelande av taxiförarlegitimation.

### **Tillsyn**

Regeringen föreslår att regeringen ska utse en myndighet som ska utöva tillsyn över tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation.

### **Straffbestämmelser**

Regeringen föreslår att det nuvarande straffansvaret avseende taxitrafik och taxiförarlegitimation med nödvändiga justeringar ska föras över till den nya taxitrafiklagen. Att uppsåtligen bedriva taxitrafik utan tillstånd ska rubriceras som olaga taxitrafik.

### **Bemyndiganden**

Regeringen föreslår att Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om taxitrafiktillstånd, trafikansvariga, taxiförarlegitimation och kontroll av taxitrafik. Regeringen föreslår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha, taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning, skriftliga prov i yrkeskunskande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen bedömer att bemyndiganden avseende registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation inte bör föras in i taxitrafiklagen. Regeringen bedömer vidare att det i taxitrafiklagen inte bör tas in en möjlighet för regeringen att föreskriva att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller krigsfara som riket befunnit sig i.

### **Vissa registerfrågor**

Regeringen föreslår att vägtrafikregistret ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon enligt taxitrafiklagen och annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett taxitrafikärende. Registret ska även ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva taxitrafik. Regeringen föreslår att det i vägtrafikregistret ska föras in uppgifter som avser behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva taxitrafik samt det som i övrigt behövs för tillämpningen av taxitrafiklagen.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Regeringen föreslår att den nya taxitrafiklagen ska träda i kraft den 1 maj 2012. Trafiktillstånd för taxitrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla. Även villkor och begränsningar som har meddelats i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla. Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av äldre bestämmelser och som gäller när den nya lagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen. Om det i lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i den nuvarande yrkestrafiklagen som har ersatts genom en föreskrift i den nya lagen ska i stället den nya föreskriften tillämpas.

### **Konsekvenser**

Bestämmelser som tidigare har följt av EU-direktiv och som har genomförts i svensk rätt kommer nu i stor utsträckning att följa direkt av de tre EU-förordningarna om villkoren för tillträde till vägtransportmarknaden, det s.k. vägtransportpaketet. Flertalet lämnade förslag är därför enbart av lagteknisk natur för att undvika dubbelreglering.

Då trafiktillståndsförordningen direkt kommer att ange vilka bestämmelser om tillståndskrav som ska gälla minskar möjligheten att besluta om nationella undantag.

De förslag som lämnas bedöms inte få några konsekvenser för vare sig privatpersoner eller miljön. Förslagen bör sammantaget inte innebära någon större ändring av nuvarande förhållanden för den yrkesmässiga trafiken på väg.

Förslagen bedöms inte föranleda några ändringar av anslagen för Transportstyrelsen, Trafikverket, polisen och Sveriges Domstolar.

När det gäller konsekvenser för företag bedöms flera förslag underlätta för näringen och i viss mån minska kostnader i form av avgifter och administrativa kostnader. Det bedöms att Transportstyrelsens avgifter för yrkesmässig trafik på väg behöver ses över.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att de tre nya EU-förordningar på yrkestrafikområdet som Europaparlamentet och rådet antog i oktober 2009, det s.k. vägtransportpaketet, syftar till att modernisera regelverket och göra den inre marknaden för gods- och busstransporter mer enhetlig och effektiv. Detta ska ske genom en ytterligare harmonisering av vägtransportmarknaden och genom att transportoperatörernas efterlevnad av sociallagstiftning och säkerhetsregler förbättras. Utskottet anser att det är viktigt att det svenska regelverket är väl utvecklat och i överensstämmelse med EU:s regelverk och välkomnar därför de föreslagna ändringarna för att anpassa lagstiftningen för yrkestrafik och taxi till gällande EU-regelverk.

Utskottet noterar att det i propositionen föreslås en följdändring i 1 kap. 1 § körkortslagen. Riksdagen har dock nyligen fattat ett beslut (rskr. 2011/12:80) som innebär en ändring av denna lagparagraf med datum för ikraftträdande den 1 januari 2013. För att undanröja en lagkollision föreslår utskottet en lagteknisk samordning som innebär att riksdagen antar det förslag till lag om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488) som framgår av bilaga 3.

I propositionen föreslås att den nya lagstiftningen i huvudsak bör träda i kraft den 1 maj 2012. Då riksdagsbeslutet för betänkandet är planerat till den 25 april innebär det att det är ont om tid innan den föreslagna tidpunkten för ikraftträdande av lagstiftningen den 1 maj. Utskottet föreslår följaktligen att riksdagen antar regeringens lagförslag med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet av yrkestrafiklagen, taxilagen och följdändringar i vissa andra lagar senareläggs en månad och bestäms till den 1 juni 2012.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen antar den nya bestämmelsen i yrkestrafiklagen om krav på förarbehörighet i vissa fall med ikraftträdande den 1 juni 2013, som framgår av bilaga 3.

## Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet konstaterar att regeringen har vidtagit en rad åtgärder som ligger väl i linje med de iakttagelser och slutsatser som har kommit fram i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg. Utskottet förutsätter därför att syftet med motionsförslagen om skärpt kontroll- och tillsynsverksamhet samt förbättrad samordning och samverkan därmed kommer att tillgodoses. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motionsförslagen på området.

### **Uppföljningsstudie**

Under senare år har flera förändringar genomförts i Sverige som innefattar både en ny myndighetsstruktur inom transportområdet och att ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som utövar tillsyn över yrkesmässiga godstransporter på väg i vissa delar har förändrats. Tidigare undersökningar har visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, konkurrens på lika villkor m.m. inte alltid följs samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten.

Som en del i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut samt fördjupning av beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område, beslutade utskottet den 25 november 2010 att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg.

Arbetet med uppföljningen inleddes i februari 2011, och uppföljningen slutredovisades med en rapport till utskottet den 13 mars 2012. Rapporter från riksdagen 2011/12:RFR8 Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning. Uppföljningen genomfördes av trafikutskottets uppföljningsgrupp som bl.a. har genomfört studiebesök och bjudit in företrädare för myndigheter och organisationer att lämna information.

I uppföljningen ingick att belysa tillsyn och kontroll av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Inriktningen för uppföljningen var att belysa regelverk och hur dessa tillämpas, myndigheternas organisation och resurser för tillsyn, samverkan, sanktionsmöjligheter vid överträdelser, branschens egna åtgärder för att främja efterlevnaden av regler samt vilka konsekvenser nuvarande tillsynsinsatser har för åkeribranschen. Tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg har som syfte att ge konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och sunda arbetsvillkor för dem som är verksamma inom branschen.

I rapporten konstateras att frågor om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg rör flera utgiftsområden och berör flera utskott, departement och myndigheter. Uppföljningsgruppen framhöll mot bakgrund av detta att uppföljningen kan vara ett användbart underlag för både trafikutskottet och andra i den fortsatta utvecklingen av området.

### *Regelverk och tillämpning*

I uppföljningen framkom att regelverken om kör- och vilotider och cabotage uppfattas som komplexa och komplicerade i förhållande till det straffvärde som överträdelser ger. Reglerna om lastsäkring och överlast uppfattas även de som komplexa. Uppföljningen har också visat att lastbils-transporterna ökar och att det saknas uppgifter om i vilken omfattning det sker otillåtna cabotage transporter i Sverige. Hittills är det bara få fall av otillåtna cabotage som varit föremål för domstolsprövning i Sverige, och det saknas fortfarande rättspraxis inom området. För att motverka förekomsten av otillåtna cabotage införde regeringen i december 2011 bestämmelser som innebär att om cabotage transporter har utförts i strid med EU-förordningarna kan beställaren av transporterna under vissa förutsättningar dömas till böter.

När det gäller överträdelser som har begåtts visade uppföljningen på att det är svårt att få fram uppgifter som visar hur följsamheten till reglerna utvecklas när det gäller cabotage och lastsäkring. Uppföljningen visade även att det skulle behöva göras bättre och återkommande uppföljningar när det gäller hur reglerna om kör- och vilotider, överlast och hastigheter följs.

### *Organisation och styrning av kontroller och tillsyn*

I uppföljningen konstaterades att det har genomförts flera förändringar sedan 2009 som har betydelse för kontrollerna och tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Inom transportområdet har det införts

en ny myndighetsorganisation, och det har även förts över ansvar mellan myndigheterna för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. De myndigheter som har ansvar för att utöva tillsyn och kontroll över de yrkesmässiga godstransporterna på väg sorterar under olika departement och ingår i olika utgiftsområden. I uppföljningen konstaterades att det innebär att de arbetar utifrån olika mål och riktlinjer. I uppföljningen framkom att det i de fall där frågor om kontroll och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg har anknytning till varandra men tillhör olika departements beredningsområden hanteras dessa inom ramen för utbyte och samordning i den löpande hanteringen.

Uppföljningen visade även att styrsignalerna när det gäller kontroll och tillsyn av de yrkesmässiga godstransporterna på väg är få och svaga inom polisen och att den verksamhetsuppföljning som sker behöver utvecklas. I uppföljningen framkom även att förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning skulle kunna medverka till att lyfta fram och tydliggöra kontrollverksamheten av den tunga yrkestrafiken samt också medverka till större likformighet i trafikpolisens verksamhet i olika delar av landet eftersom förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning kan medverka till större samsyn när det gäller tolkning och tillämpning av regelverken.

Uppföljningen visade att Transportstyrelsen under sina första år har fått inrikta en betydande del av verksamheten på att bygga upp och utveckla system för hanteringen av de uppgifter som myndigheten har fått ansvar för. I uppföljningen framkom vidare att Transportstyrelsen ännu inte har tagit fram någon tillsynsstrategi när det gäller företagskontroller och att myndigheten under 2011 inte har lyckats genomföra den mängd företagskontroller i form av kontrollerade arbetsdagar som i enlighet med EU-reglerna skulle ha genomförts.

### *Resurser för kontroll och tillsyn*

I uppföljningen framkom att resurserna för tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg är begränsade och att det finns en uppenbar risk för att situationen inom några få år kan bli problematisk, bl.a. på grund av att en stor andel av den personal inom polisen som har specialkompetens för kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg kommer att gå i pension inom de närmaste åren. Uppföljningen visade att myndigheterna behöver vidta insatser för kompetensuppbyggnad och åtgärder för att på lång sikt säkra tillgången på personal med specialkompetens att hantera kontroll, tillsyn och lagföring av yrkesmässiga godstransporter på väg. I uppföljningen framkom vidare att överlasten medför ett stort slitage på vägnätet och att det årligen innebär stora kostnader för samhället.

Uppföljningen visade även att polisens arbete med kontrollvägningar är tidskrävande och att det finns behov av att arbetet underlättas och kan utföras mer effektivt.

Uppföljningen visade också på att yrkestrafikärendena har låg prioritet i avvägningen mot andra ärenden med strängare påföljder och att en allt större andel av kör- och vilotidsärendena har avskrivits under de senaste åren.

### *Samverkan*

I uppföljningen framkom att polismyndigheterna i länen samarbetar och samverkar kring yrkestrafiken men att det behöver vidtas ytterligare och mer omfattande insatser för att lyfta fram gemensamma frågor för att kunna stärka den fortsatta utvecklingen i trafikpolisens verksamhet. Uppföljningen visade att samarbetet behöver utökas, bl.a. för att minska de skillnader som förekommer i tolkningen och tillämpningen av regelverken i olika delar av landet och att samarbetet och utbytet kan utökas bl.a. när det gäller otillåten cabotage. Uppföljningen visade även att det finns skillnader på olika platser när det gäller hur väl samarbetet fungerar mellan länspolismyndigheterna och åklagarkamrarna. I uppföljningen framkom att det mellan bl.a. Transportstyrelsen och andra myndigheter finns olika samverkansgrupper och att det pågår ett arbete för att utveckla samverkan. Uppföljningen visade samtidigt att samverkan behöver utvecklas ytterligare, och det konstaterades att kommunikationen och samverkan har brustit när det gäller t.ex. kontroller av kör- och vilotider.

Uppföljningen visade också att åkeribranschen ser positivt på de kontakter som Transportstyrelsen har inbjudit till samtidigt som branschen har uppmärksammat att det finns återkommande svårigheter när det gäller att kunna komma i kontakt med myndigheten.

### *Överträdelser och sanktionsmöjligheter*

I uppföljningen framfördes kritik från bl.a. åkeribranschen om att den nuvarande kontroll- och tillsynsverksamhetens omfattning i Sverige är otillräcklig och att detta i sin tur innebär att upptäcktsrisken vid överträdelser är liten. Kritik riktades också mot att sanktioner och bötesnivåer är lägre i Sverige än i andra länder vid överträdelser samt att påföljderna inte är tillräckligt kännbara för dem som återkommande bryter mot reglerna. Uppföljningen visade att bötesnivåer och administrativa sanktionsavgifter kan vara både högre och lägre i andra länder än i Sverige. I uppföljningen framkom att något som är mer unikt för Sverige är att det finns takbelopp som i praktiken innebär att den som begår många och upprepade överträdelser bara kommer att straffas för en del av dessa. Uppföljningen visade även att böterna har varit låga i de få fall som någon har fällts för otillåten cabotage i Sverige.

I uppföljningen påtalades problemet med att den svenska polisen saknar en motsvarande möjlighet som finns i andra europeiska länder när det gäller att kunna hindra fortsatt färd, t.ex. att kunna låsa fast en lastbil, s.k. klampning, i fall där överträdelser har skett men föraren eller åkeriföretaget inte betalar böter.

### *Konsekvenser av myndigheternas tillsyn för branschen*

Uppföljningen påvisade flera områden som kan bli bättre när det gäller de tunga godstransporterna på väg och att det behövs ökade statliga tillsynsinsatser för att värna konkurrensneutralitet och sunda arbetsvillkor för lastbilsförarna. Det var i uppföljningen inte möjligt att faktiskt belägga utbredningen av oseriös åkeriverksamhet inom den svenska åkerinäringen respektive åkerier som har sin hemvist i andra länder. I uppföljningen konstaterades att en viktig orsak till att det är svårt att bedöma hur utvecklingen av regelefterlevnaden har sett ut och ser ut hör samman med att myndigheternas insatser för att följa upp och genomföra tillståndsmätningar för de yrkesmässiga godstransporterna på väg har varit begränsade. När det gällerklarheten om hur stor förekomsten är av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik visade uppföljningen att denna situation inte är unik för Sverige utan är densamma i många andra länder.

### *Ytterligare frågor*

Under uppföljningen framkom ett antal frågor som anknyter till de yrkesmässiga godstransporterna på väg och som kan anses angelägna att få ytterligare fördjupade belysningar av. Till dessa frågor hör behovet av fler säkra uppställningsplatser för lastbilar, problem kopplade till manipulering med hastighetsregulatorer, fordonsfrågor och däck samt problem med arbetsförhållandena där en del av lastbilsförarna har en utsatt arbetssituation och tvingas arbeta under osunda villkor.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:T201 framför Monica Green m.fl. (S) att det finns ett stort problem med otillåten cabotagetrafik och olaga yrkesmässig trafik. Det är inte bara ett problem för seriösa åkare, transportarbetare och lågavlönade chaufförer. Det är också ett problem för än större brottslighet som det kan medföra. Mot denna bakgrund anför motionärerna att vi på allvar måste ta itu med det växande problemet och att ett sätt vore att se över möjligheten att omorganisera verksamheten så att enbart en myndighet arbetar med att komma till rätta med den olagliga tunga trafiken och den brottslighet som den drar med sig.

I motion 2011/12:T322 framför Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) att samstämmiga uppgifter indikerar att utlandsregistrerade lastbilar inte bara engageras för export- och importuppdrag och inte heller begränsar sin verksamhet till godkänd cabotagetrafik. Kombinationen oklara definitioner och närmast obefintlig kontroll har lett till att mycket stora godsströmmar utförs i form av olaga inrikes yrkestrafik. Sverige har hittills inte levt upp till principen om att sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Mot bakgrund av detta anför det att under arbetet med att utveckla den nya yrkestrafiklagstiftningen bör regeringen säkerställa att



kontrollen av cabotage-trafiken och sanktionerna mot åkerier som utför illegal inrikestrafik blir effektiva, proportionella och avskräckande i enlighet med EU-förordningarnas krav.

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14 anförs att seriösa aktörer inom åkerinäringen upplever en allt hårdare konkurrens från åkerier som inte respekterar gällande regler och många gånger anställer personal på undermåliga villkor. Mot bakgrund av detta anför motionärerna att polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket effektivt samordnar sina åtgärder för att kontrollera regelefterlevnaden i åkeribranschen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis klargöra att den uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg som utskottets uppföljningsgrupp genomfört visar att tillsynen behöver förbättras och bli mer effektiv. Utskottet menar att det som har framkommit i uppföljningen tydligt visar på vikten av att det vidtas kraftfulla insatser för att stärka kontroll- och tillsynsverksamheten för ökad trafiksäkerhet, förbättrad arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor inom branschen. Utskottet ser allvarligt på de brister som redovisats i uppföljningsrapporten och delar uppföljningsgruppens slutsatser om att det behövs tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller samt att det är angeläget att Transportstyrelsen tar fram en tillsynsstrategi. Utskottet delar vidare uppföljningsgruppens bedömning att det också behövs kraftfulla åtgärder för förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheter och åkeribranschen. Uppföljningen visar vidare med tydlighet att de ansvariga myndigheterna måste prioritera brott inom yrkestrafiken samt avsätta resurser och vidta åtgärder för att säkra tillgången på kompetens för detta. Utskottet kan samtidigt, i likhet med de slutsatser som presenterades i uppföljningen, konstatera att det även behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med de överträdelser som sker så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund det initiativ som regeringen tagit efter att trafikutskottets uppföljningsgrupp slutförde sin uppföljning den 1 mars 2012. Utskottet vill peka på att regeringen redan den 8 mars fattade beslut om att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ett brett uppdrag som innefattar flera olika delar. De första delarna av uppdraget innefattar att myndigheterna i samråd ska ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingår vidare att lämna förslag på hur riskvärderingssystemet ska utvidgas i enlighet med EU-reglerna. Myndigheterna ska enligt uppdraget även lämna förslag till eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken

på väg. I uppdraget ingår slutligen även att lämna förslag till de författningar som behövs och att redovisa konsekvenser av de åtgärder som föreslås. Arbetet med uppdraget ska genomföras på ett öppet sätt med kontakter med branschen och arbetstagarorganisationerna. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ska lämna en delredovisning av uppdraget till Regeringskansliet senast den 1 november 2012. I delredovisningen ska en tillståndsmätning av yrkestrafiken på väg ingå. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 mars 2013.

Utskottet konstaterar att tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg är ett område som berör flera olika departements beredningsområde. Utskottet vill därför uttrycka tillfredsställelse över att näringsministerns, infrastrukturministerns och justitieministerns statssekreterare samt arbetsmarknadsministerns stabschef den 14 mars träffade företrädare för åkeribranschen för att bl.a. diskutera behovet av samordning i syfte att motverka illegala krafter.

Utskottet har också informerats om att ett interdepartementalt arbete planeras med fokus på yrkestrafiken på väg. Till utskottet har aviserats att Arbetsmarknadsdepartementet, Justitiedepartementet, Finansdepartementet, Näringsdepartementet m.fl. kommer att ingå i detta arbete.

Utskottet vill vidare lyfta fram att väsentliga frågor som rör yrkesmässiga vägtransporter faller inom andra beredningsområden i riksdagen än trafikutskottets. Detta gäller exempelvis beredningsområdena för arbetsmarknads-, justitie- och näringsutskotten. Utskottet avser därför att föra vidare resultaten från den uppföljning som utskottet genomfört i syfte att skapa ökade förutsättningar för en bredare parlamentarisk samsyn kring frågor om den yrkesmässiga vägtrafiken.

Utskottet vill avslutningsvis även uppmärksamma att när det gäller frågan om att även den som av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall ska kunna lagföras hänvisar regeringen i proposition 2011/12:80 till att det tillsattes en utredning om användningen av straffrätt den 31 mars 2011 och att utredaren enligt utredningsdirektiven bl.a. ska analysera om det går att vara mer återhållsam med användningen av straffrätt på olika områden, främst inom specialstraffrätten. Analysen ska även omfatta hur detta i så fall bör uppnås och peka ut sådana områden och metoder. Transport- och trafikområdet nämns särskilt. Beroende av vad utredningen föreslår kan en annan ordning komma att övervägas i framtiden.

Sammantaget konstaterar utskottet att regeringen har vidtagit en rad åtgärder med anledning av de iakttagelser och slutsatser som har framkommit i trafikutskottets uppföljning. Utskottet förutsätter vidare att de insatser som redan nu initierats kommer att följas av ytterligare om det skulle visa sig vara nödvändigt för att säkra en hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen. Med hänsyn till frågornas stora betydelse förutsätter utskottet att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av vidtagna åtgärder. Mot bakgrund av det

anförda bedömer utskottet att syftet med de nu aktuella motionsförslagen i allt väsentligt kommer att tillgodoses, varför motionerna 2011/12:T201 (S), 2011/12:T322 (S) och 2011/12:T429 yrkande 14 (S) avstyrks.

## Uppställningsplatser

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion om uppställningsplatser för lastbilar. Utskottet hänvisar till bl.a. det EU-projekt om säkra uppställningsplatser som pågår och att man bör avvakta de erfarenheter som detta kan visa.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

### **Motionen**

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15 framförs att många lastbilschaufförer upplever en tydlig brist på bra rastplatser och säkra uppställningsplatser där de kan stå över natten för att förhindra godsstölder. Mot bakgrund av detta anförs att standarden på rastplatserna bör ses över och att säkra uppställningsplatser bör öppnas på platser där chaufförer ofta stannar över natten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att säkra uppställningsplatser för lastbilar har uppmärksammas inom ramen för trafikutskottets uppföljningsstudie om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg och att uppföljningsgruppen i bedömningen pekade på vikten av att frågan blir föremål för en fördjupad belysning.

Utskottet kan vidare informera om att det pågår ett EU-projekt om säkra uppställningsplatser (The East West Transport Corridor II, EWTC II) som är ett samarbete mellan Sverige, Danmark och Litauen. I projektet ingår att studera behovet av säkra uppställningsplatser i en korridor som går mellan Vilnius–Blekinge–E22 till Malmö och vidare till Esbjerg i Danmark. Ansvarig i Sverige för projektet är Region Blekinge, och inriktningen är att lämna förslag om hur två anläggningar skulle kunna se ut om de stationeras i Karlshamn och på Jylland.

Utskottet har även erfarit att det pågår ett arbete inom Unece med att ta fram en skyltning för säkra uppställningsplatser. Utskottet vill dessutom peka på att frågan om säkra rast- och uppställningsplatser även är något som beaktas inom ramen för arbetet med att ta fram en ny förordning för TEN-T.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram de egna insatser som görs inom branschen för ökad säkerhet och att det är vanligt att de etablerade transportföretagen väljer att teckna egna avtal med samverkansparter inom åkeribranschen om säkra uppställningsplatser.

Utskottet bedömer att säkra uppställningsplatser för lastbilar är en angelägen fråga. De insatser som branschen gör för att trygga säkra uppställningsplatser är därför betydelsefulla. Då det vidare pågår ett projekt som specifikt fokuserar på hur säkra uppställningsplatser ska kunna genomföras är det enligt utskottets uppfattning angeläget att ta del av erfarenheterna av detta arbete. Motion 2011/12:T429 (S) yrkande 15 avstyrks följaktligen.

## Förankring av last

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om lagreglering av lastsäkring på allmän väg och i bostadsområden. Utskottet hänvisar till att det i trafikförordningen redan finns regler som tillgodoser de önskemål som motionärerna framför.

### Motionen

I motion 2011/12:T303 framför Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) att det har blivit allt vanligare att privatpersoner vid beställningar av t.ex. pellets ber att få det hemkört, vilket oftast görs med lastbilar eller traktorer. När traktorer transporterar detta gods lastats det ofta oförankrat på traktorgaffeln. Det finns inga krav på att lasten måste vara förankrad. Mot bakgrund av detta anförs att en lagändring behövs så att det blir krav på att ha lasten förankrad på allmän väg och i bostadsområden, detta för att undvika olyckor då den tunga lasten förflyttas vid en snabb inbromsning.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att lastsäkring är en fråga som även tidigare har varit föremål för behandling i riksdagen. Under riksmötet 1999/2000 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om det straffrättsliga ansvaret för lastsäkring (rskr. 1999/2000:166). Ärendet är inte slutbehandlat utan bereds fortfarande inom Näringsdepartementet.

När det gäller de situationer som tas upp i motionen vill dock utskottet klargöra att det i trafikförordningen (1998:1276) redan finns regler om lastsäkring som är tillämpliga. I trafikförordningen (3 kap. 80 §) anges sålunda att last inte får medföras på eller i ett fordon på ett sådant sätt att den kan utgöra fara för person, orsaka skador på egendom, släpa efter eller falla av fordonet, orsaka störande dammbildning eller liknande, försvåra körningen av fordonet eller framkalla onödigt buller. Av samma

paragraf framgår vidare att lasten ska vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet och att lasten, om det behövs, ska vara övertäckt. Motionärernas önskemål om en lagreglering synes därmed redan vara tillgodosett, varför det inte finns anledning för utskottet att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2011/12:T303 (S).

## Vinterdäck för tung trafik m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vinterdäck på tunga fordon och vinterväghållning. Utskottet hänvisar till Trafikverkets och Transportstyrelsens fördjupade utredning om vinterdäck på tunga fordon vars resultat ska redovisas den 11 april 2012 och som förväntas leda till krav på vinterdäck för tunga fordon.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

### Bakgrund

Vägverket presenterade i januari 2009 en samlad lägesrapport om vinterdäck med anledning av ett regeringsuppdrag. I uppdraget till Vägverket ingick bl.a. att utreda möjligheterna att minska problemen med stopp i trafiken orsakade av tunga fordon och att redovisa en kunskapssammanställning över läget tillsammans med framkomliga förslag som kan förbättra situationen. I rapporten konstaterades att bra vinterdäck med tillräckligt mönsterdjup inte bara är en trafiksäkerhetsfråga utan också är avgörande för framkomligheten. Ett av de åtgärdsförslag som presenterades i rapporten var krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon.

Reglerna har därefter skärpts från 2010. Det innebär att det för fordon över 3,5 ton numera är krav på däck med minst fem millimeters mönsterdjup på samtliga hjul på dragbilen under perioden den 1 december t.o.m. den 31 mars. Denna regel gäller såväl svenska som utlandsregistrerade lastbilar.

### Motionerna

I motion 2011/12:T267 av Lars Gustafsson (KD) framförs att tunga fordon och lastbilar i dag inte omfattas av kravet på vinterdäck så som t.ex. personbilar och att det endast finns ett krav på 5 millimeters mönsterdjup när det gäller tunga fordon. Under flera vintrar har stora problem på våra vägar kunnat ses till följd av detta. Motionären anför att det är av stor vikt att det införs ett krav på vinterdäck även för lastbilar och att det också måste gälla för utländska fordon som framförs på svenska vägar.

I motion 2011/12:T307 framför Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S) att många svåra olyckor med långtradare inblandade inträffar varje år, inte minst vintertid. Flera av dessa långtradare är registrerade i andra länder och kör med däck som inte är godkända i Sverige, vilket då blir en stor trafikfara när de kör genom landet. Motionärerna anför att en kontroll av fordonet skulle kunna ske i tullen för att förhindra att lastbilar med icke godkända däck färdas på svenska vägar.

I motion 2011/12:T396 av Ulf Berg och Lars Beckman (båda M) anfördes att det varje vinter sker vägtrafikstörningar beroende på att fordon är utrustade med däck som inte är avsedda för vägförhållandena och att den tunga trafiken orsakar en oproportionellt stor andel av dessa vägtrafikstörningar. Motionärerna anför vidare att Trafikverket och Transportstyrelsen tillsammans har presenterat ett förslag om att införa krav på vinterdäck för tunga fordon som innebär att vinterdäck eller annan likvärdig utrustning på fordonets drivaxel blir ett krav från den 1 december till den 31 mars för att minska antalet olyckor och trafikstörningar. Kravet ska gälla både svenska och utländska fordon.

I kommittémotion 2011/12:T429 yrkande 16 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att det av både trafiksäkerhetsskäl och framkomlighetsskäl finns anledning att se över hur vinterväghållningen fungerar i Sverige. Motionärerna anför att de vill att regeringen ändrar vägtrafikförordningen så att lastbilar och bussar blir skyldiga att använda vinterdäck på drivaxeln mellan den 1 december och den 31 mars och att kravet även ska gälla utländska fordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om vinterdäck på tung trafik har varit föremål för utskottets behandling vid flera tidigare tillfällen, senast i trafiksäkerhetsbetänkandet 2010/11:TU18. Utskottet framhöll då att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder och att detta innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera den negativa påverkan på människor och miljö som användningen innebär. Utskottet konstaterade att varken svenska eller utländska tunga fordon omfattas av reglerna om vinterdäck. Däremot finns det krav på att på lastbil, buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska mönsterdjupet vid vinterväglag vara minst 5 millimeter på fordonets samtliga däck under perioden fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars. Kravet gäller inte för tillkopplade släpfordon.

Utskottet vill även uppmärksamma att frågan om vinterdäck på tunga fordon under senare år återkommande har varit föremål för skriftliga frågor och interpellationer. Under innevarande riksmöte ställde bl.a. Monica Green (S) den 17 februari 2012 en skriftlig fråga (fr. 2011/12:408) om lagstiftning om vinterdäck på tung trafik till infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Infrastrukturministern hänvisade i sitt skriftliga svar från

den 22 februari 2012 till bl.a. Trafikverkets och Transportstyrelsens uppföljning. Infrastrukturministern uttalade vidare att vi med ett brett kunskapsunderlag som beskriver verkligheten kan fastställa vilka åtgärder som kan behövas, och med målet att det vid behov ska finnas nya bestämmelser på plats i tid till nästa vinter.

Utskottet kan konstatera att den uppföljning som Trafikverket och Transportstyrelsen genomför ännu inte är slutförd och att den kommer att färdigställas och presenteras för infrastrukturministern vid ett möte den 11 april 2012. I Trafikverkets och Transportstyrelsens uppföljning av vinterdäck på tunga fordon ingår att presentera underlag för att kunna belysa för- och nackdelar med ett införande av vinterdäck på tunga fordons drivaxlar. I genomförandet av uppföljningen har det ingått intervjuer med åkerier och kontrollerade studier för att spegla däckens betydelse. Vidare har det ingått att via samarbetsavtal med bärgarkåren samla statistik som kan användas för att belysa om det finns orsakssamband mellan stopp i trafiken och däcktyp. Det har även gjorts en fortsatt kontroll av däckstandarden tillsammans med polisen och däckbranschen. De resultat som framkommer i studien har tagits fram i syfte att kunna vara vägledande för bedömningen av huruvida lagstiftning är det mest lämpliga alternativet för att komma till rätta med olyckor med tung trafik vintertid. I detta arbete har Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen följt upp varje olycka för att få en tydligare bild av hur stor del av störningarna som beror på däckens egenskaper i förhållande till andra faktorer, t.ex. hög hastighet, felaktig lastfördelning, för lågt tryck på drivaxlarna eller bristande vinterväghållning.

Utskottet vill peka på vikten av att lastbilar som är registrerade i utlandet såväl som i Sverige följer gällande lagar och regler samt att det är viktigt att regelefterlevnaden kontrolleras på ett effektivt sätt. Att kontrollera bl.a. tunga godstransporter på väg och att lastbilarna kan framföras på ett trafiksäkert sätt är en uppgift som polismyndigheterna genomför med hjälp av trafikpoliser och bilinspektörer. Utskottet har erfarenhet att det förekommer att polisen tillsammans med tullen genomför gemensamma kontrollinsatser av lastbilar i de svenska hamninfarterna. I detta ingår då även att kontrollera att fordonet är beskaffat och utrustat så att det kan framföras i enlighet med svenska regler.

När det gäller en översyn av vinterväghållningen kan utskottet konstatera att Trafikverkets förmåga att bemästra framkomlighetsproblemen under vintrarna 2009/10 och 2010/11 har prövats hårt. Utskottet vill samtidigt peka på att Trafikverket inför den senaste vintern 2011/12 vidtog ett stort antal åtgärder för att komma till rätta med problemen i vinterväghållningen. Till dessa åtgärder hör bl.a. att alla driftsenheter har genomfört vinterstartmöten med sina respektive entreprenörer för att kontrollera att organisationen fungerar på det sätt som avses. Vidare har ett antal s.k. vinterkritiska sträckor identifierats där åtgärderna bl.a. har varit att sätta in extra resurser och att kräva kortare åtgärdstider och ökad beredskap. Det

har även gjorts insatser som ska säkerställa tillgången på vintersalt, omfördelning av resurser vid svåra situationer samt utökad operativ ledning och införande av krisledning vid särskilda behov. Andra insatser som gjorts avser förbättrad information och uppföljning.

Utskottet konstaterar att det är viktigt att det finns väl underbyggda underlag inför beslut om eventuella förändringar inom området. Utskottet ser därför positivt på och välkomnar den fördjupade uppföljning som Trafikverket och Transportstyrelsen genomför då den kan förväntas leda till att krav på vinterdäck för tunga fordon införs. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T267 (KD), 2011/12:T307 (S), 2011/12:T396 (M) och 2011/12:T429 (S) yrkande 16.

## Redovisningscentraler för taxi m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anført om en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen. Utskottet hänvisar till att det behövs kraftfulla åtgärder mot fusk inom taxibranschen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2011/12:T2 (yrkandena 1 och 5), 2011/12:T213 och 2011/12:T314.

Jämför reservation 3 (M, FP, C, KD).

### Bakgrund

Utskottet har i flera sammanhang tidigare behandlat frågor om taxiverksamhet och i bred enighet understrukt att det är väsentligt att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom branschen. Utskottet har bl.a. i betänkande 2008/09:TU13 understrukt vikten av att få en väl fungerande taxinäring som konkurrerar på lika villkor.

Transportstyrelsen har det övergripande myndighetsansvaret för yrkestrafik på väg, i vilket taxifrågorna ingår. Transportstyrelsen har också det övergripande myndighetsansvaret för körkortsregleringen. För taxiverksamheten innebär detta att frågor om bl.a. körkortstillstånd, återkallelse av tillstånd och tillsyn hanteras av Transportstyrelsen.

### Motionerna

I kommittémotion 2011/12:T2 yrkande 1 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att det i taxibranschen behövs obligatoriska redovisningscentraler till vilka körupdrag och ersättningar rapporteras och att det är hög tid att agera. Ett krav på anslutning till redovisningscentral bör därför enligt motionären skrivas in som villkor för taxitillstånd. Liksom för certifierade kassaregis-



ter ska en övergångsperiod förbereda införandet. Motionärerna bedömer vidare i yrkande 5 att det är angeläget med en statlig utredning om taxinäringen för att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling. Det kan vara läge att titta på vilka för- och nackdelar avregleringen från 1990 har fört med sig. Det måste även utarbetas lösningar för att komma till rätta med problemet att kommuners och landstings upphandlingar av färdtjänst och skolskjuts på orter utanför storstadsområdena påverkar den vanliga taxiverksamheten negativt. Även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser måste granskas. Utredningen måste även granska hur ren svart-taxiverksamhet kan bekämpas.

I motion 2011/12:T213 av Börje Vestlund (S) anförs att det finns behov av obligatorisk anslutning till en godkänd tömningscentral för taxiägare. Den socialdemokratiska regeringen 2003 tillsatte en utredare för att se över den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen, och ett betänkande överlämnades 2004. Under våren 2006 lämnade den dåvarande regeringen en proposition som bl.a. föreslog skärpta regler mot svarttaxi och att det skulle återinföras krav på särskilt taxikörkort. Tömningscentraler – ett annat förslag för att sanera branschen – fanns med i utredarens förslag och man skulle återkomma i frågan. Den nuvarande regeringen har dock avvisat kravet på tömningscentraler med hänvisning till att regelkrånglet skulle öka.

I motion 2011/12:T314 framför Maria Stenberg och Marie Nordén (båda S) att taxiförare i dag är skyldiga att ha sin legitimation väl synlig i bilen. Det är bra och tryggt för kunderna, samtidigt som det är ett problem att legitimationen ger kunden fullständig namninformation om taxiföraren. Föraren riskerar därmed att få sitt privata liv, t.ex. bostadsadress och privata telefonnummer, eftersökt. Mot den bakgrunden yrkas att taxiförarlegitimationen bör kunna koderas så att tillsyn och kontroll kan utföras, samtidigt som förarens namnidentitet skyddas gentemot allmänheten.

### **Utskottets ställningstagande**

Det behövs kraftfulla åtgärder mot fusket inom taxibranschen. Det förslag som lämnas i den statliga utredningen SOU 2010:76 är inte tillräckligt för att förhindra ekonomisk brottslighet och åstadkomma sunda villkor för taxiföretagen. Sedan avregleringen har taxipassagerarna blivit otryggare. En mängd problem har uppstått, bl.a. förekommer skattebrott och problem med prissättningen av resor.

Utskottet anser därför att det behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningsrapporterna rapporteras. Denna åsikt delas av ett flertal myndigheter, bl.a. Skatteverket. Utskottet anser att krav på anslutning till en redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd. Det går att minska kostnaden med införande av redovisningscentraler genom att använda befintliga beställningscentraler. Krav på redovisningscentraler har av Alliansen tidigare aviserats som ”regelkrångel”. Emellertid är majoj-

riteten av taxiåkarna i dag anslutna till beställningscentraler utan att det upplevs som krångligt. Utskottet vill betona att den kostsamma delen av en anslutning till beställningscentraler rör tjänster som telefonväxel m.m. och riskerar inte att falla på de åkare som endast ansluter sig till centralen i form av redovisningscentral. Utskottet har givetvis förståelse för att det kan behövas en viss tid för att genomföra förslaget, och utskottet anser därför att en övergångsperiod ska föregå införandet.

När det gäller prissättningen av resor kan nämnas att en taxiresa mellan Stockholms innerstad och Arlanda kan kosta upp till 2 000 kronor för den enskilda resenären. Detta skapar problem för många seriösa taxibolag liksom för besöksnäringen.

Utskottet menar vidare att det behöver tillsättas en statlig utredning som tar ett samlat grepp om taxinäringens utveckling och tar fram åtgärder för att komma till rätta med de problem som finns, t.ex. att oseriösa taxiföretag sätter i system att ta ut kraftiga överpriser.

Med hänsyn till det anförda bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2011/12:T2 yrkandena 1 och 5, 2011/12:T213 och 2011/12:T314.

## Kontroll av taxiförarlegitimation m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner om kontroll av taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till det arbete som Transportstyrelsen nyligen inlett för att ytterligare underlätta för taxiföretagen att få fram relevanta uppgifter om återkallade taxiförarlegitimationer. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer med en redovisning i frågan.

Jämför reservation 4 (S, SD, V).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2011/12:T2 yrkande 2 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att taxiföretagen måste meddelas mycket snabbt då en anställd får sin legitimation indragen. För att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation måste kontrollen öka. Detta skulle främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna. Vidare framhåller motionärerna (yrkande 3) att det för att öka tryggheten för taxiresenärer är viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks och att regeringen kunde gå längre i denna fråga för att säkerställa att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Det är självklart att taxilegitimationen måste dras in då en innehavare av taxilegi-

timination har dömts för ett allvarligt brott och även vid allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott när det sker vid upprepade tillfällen.

I motion 2011/12:T3 av Kent Ekeröth (SD) yrkande 1 anges att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras oftare, striktare och säkrare. Samtliga taxibolag i Sverige görs skyldiga att till Transportstyrelsen dels rapportera vid nyanställning av individuella förare, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verk samma föregående år. När en rapport kommit in ska Transportstyrelsen granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad förares taxilegitimation. Taxibolaget ska därefter svara med kopia på uppsägningsavtal, eller beslut om att inte nyanställa, för varje förare Transportstyrelsen rapporterar som olämplig. I yrkande 2 framförs vidare att Transportstyrelsen alltid ska meddela även arbetsgivaren – taxibolaget – när en förares ansökan om taxiförarlegitimation nekas eller en taxiförarlegitimation dras in. Om beslut om nekade eller indragna taxilegitimationer skickas till berörda förare och inte till de berörda taxibolagen leder detta till att kriminella förare kan fortsätta köra utan giltig taxilegitimation eftersom taxibolagen inte är varse indragningen. Avslutningsvis anförs i yrkande 3 att 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. I stället bör framtida taxilegitimationsansökningar från sådana förare alltid avslås utan prövning. Efter att avstängningsperioden passerats medges ny lämplighetskontroll.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis tydligt framhålla vikten av en sund taxinäring och klargöra att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de fått taxiförarlegitimationen återkallad. Det är viktigt att resenärerna vid en taxiresa alltid kan vara säkra på att föraren kör med giltig taxiförarlegitimation och att resan kan genomföras på ett säkert och tryggt sätt.

När det gäller frågan om kontroller av taxiförarlegitimationer kan utskottet konstatera att detta var en av de frågor som särskilt togs upp i Vägtrafikregisterutredningen som i november 2010 överlämnade sitt betänkande Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76). I utredningen klargjordes att det finns flera komplikationer i fråga om automatisk elektronisk återrapportering av förändringar i eller återkallelser av förares behörigheter, taxiförarlegitimationer eller trafiktillstånd till taxibeställningscentraler eller bussföretag.

Utskottet kan konstatera att när det gäller kontroll av giltig taxiförarlegitimation har ett taxiföretag enligt yrkestrafiklagen en lagstadgad skyldighet att kontrollera att de som kör har giltiga taxiförarlegitimationer. Om ett taxiföretag av oaktsamhet anlitar en icke behörig förare att köra taxi är maxstraffet sex månaders fängelse. Det är därför av vikt att man underlättar för taxiföretagen att få fram relevanta uppgifter från myndigheternas sida.

Uppgifter om en person har en gällande behörighet för att föra ett fordon omfattas inte av sekretess, och taxiföretagen har redan i dag möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen för att kontrollera sina förares behörighet. I februari 2012 inledde Transportstyrelsen ett fördjupat samarbete med taxibranschen för att underlätta och stärka de egna kontrollinsatserna och motverka att förare som fått sina förarlegitimationer återkallade fortsätter att köra taxi. Den första åtgärd som initierats handlar om att Transportstyrelsen skickar kopior på beslut om återkallade taxiförarlegitimationer till Svenska Taxiförbundet. Som ett led i att stärka kontrollen av taxibranschen har Näringsdepartementet och Transportstyrelsen under mars 2012 bjudit in Svenska Taxiförbundet till ett möte om hur utbytet av information om återkallade taxiförarlegitimationer ska kunna utvecklas ytterligare genom digital återkoppling. Mötet kan enligt utskottets mening ses som en viktig inledning då det är betydelsefullt med en fortsatt dialog mellan myndigheterna och branschen om integritetsfrågor och frågan om vilka åtgärder som behöver vidtas för att åstadkomma en automatiserad åtkomst för taxiföretagen till Transportstyrelsens beslut om återkallade taxiförarlegitimationer. Utskottet har vidare erfarit att Transportstyrelsen utöver den dialog som inletts med taxibranschen också har tagit kontakter med Datainspektionen i syfte att myndigheterna tillsammans ska kunna överväga vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas inom ramen för gällande lagstiftning.

Med utgångspunkt från att det är viktigt att utveckla och säkerställa en sund taximarknad ser utskottet fram mot resultaten av det arbete som Transportstyrelsen inlett med att noggrant undersöka och analysera vilka möjligheter som finns för att inom ramen för det befintliga regelverket få till stånd en mer effektiv automatiserad hantering samt om det kan komma att behöva genomföras några regelförändringar.

När det gäller myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken vill utskottet också särskilt påminna om det uppdrag som regeringen den 8 mars gav till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen, i vilket bl.a. ingår att lämna förslag till åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av taxi och övrig yrkestrafik på väg. Utskottet vill peka på vikten av att detta arbete skyndsamt drivs vidare.

Utskottet förutsätter vidare att regeringen (Näringsdepartementet) under hösten 2012 återkommer till utskottet med en redovisning av de åtgärder som har vidtagits och som planeras med anledning av det pågående arbetet med att stärka kontrollen av taxibranschen. En sådan information bör innefatta dels en redovisning av de åtgärder som vidtas för att underlätta informationsutbytet med taxibranschen om återkallade taxiförarlegitima-

tioner så att branschen kan stärka egenkontrollen, dels en redovisning av de åtgärder som vidtas för att stärka myndigheternas tillsyn och kontroll. Om det vid denna återrapportering visar sig att problemen kvarstår med att taxiförare fortsätter köra taxi, trots att taxiförarlegitimationen är återkallad, är utskottet berett att återkomma i frågan för att missförhållandena ska kunna undanröjas.

Mot bakgrund av det ovan anförda finner utskottet att det inte finns anledning att nu vidta någon åtgärd från riksdagen med anledning av de aktuella motionerna. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2011/12:T2 (S) yrkandena 2 och 3 och 2011/12:T3 (SD).

## Krav på lokalkännedom för taxiförare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att krav på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län bör finnas även i fortsättningen. Utskottet hänvisar till att ett slopat krav på lokalkännedom främjar varken taxiresenärerna eller de seriösa aktörerna i taxibranschen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2011/12:T2 (S) yrkande 4 och 2011/12:T4 (SD).

Jämför reservation 5 (M, FP, C, KD).

### Motionerna

I kommittémotion 2011/12:T2 yrkande 4 bedömer Anders Ygeman m.fl. (S) att Transportstyrelsen är fel ute då man slopar kravet på lokalkännedom för taxiförare och hänvisar till att detta ökar konkurrensen i branschen. Transportstyrelsens beslut att slopa kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län främjar inte vare sig taxiresenärerna eller seriösa aktörer i taxinäringen.

I motion 2011/12:T4 av Tony Wiklander (SD) anförs att Transportstyrelsen inte ska ha rätt att slopa kravet på lokalkännedom i utbildningen av taxiförare. Slopandet av kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län infördes efter att taxitrafiken avreglerades 1990. I stället för att avskaffa kravet på lokalkännedom bör man se över och eventuellt skärpa kraven och provet, men som lägst behålla dagens krav. Transportstyrelsens kostnad för att genomföra proven måste uppvägas av den marknadsföring av staden som en välutbildad taxiförare bidrar till.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen har beslutat att slopa kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län fr.o.m. den 1 april 2012. Kravet på lokalkännedom infördes efter att taxitrafiken avreglerats 1990.

Utskottet har inhämtat att Transportstyrelsen har grundat sitt beslut på att föreskrifterna innehåller konkurrensbegränsningar och att de inte har varit effektiva när det gäller att öka förarnas lokalkännedom eller att minska deras behov av att använda kartor och andra hjälpmedel, t.ex. GPS. Utskottet kan dock konstatera att en GPS inte har täckning överallt och att den inte heller alltid är uppdaterad då stadsbilden förändras med jämna mellanrum. En GPS tar heller inte hänsyn till vägarbeten och köer m.m., vilket kan leda till att en förare utan nödvändig lokalkännedom kör långa omvägar på kundens bekostnad. Utskottet vill även erinra om att Stockholms län redan har en överetablerad taximarknad och att ett slopat krav på lokalkännedom således inte är nödvändigt för att öka konkurrensen. Utskottet kan även konstatera att kravet på lokalkännedom är en av garantierna för taxiförarnas och branschens status och en viktig del i besöksnäringen.

Utskottet menar att i stället för att avskaffa kravet på lokalkännedom bör det ses över för eventuella skärpningar av kraven och provet med utgångspunkt från att som lägst behålla dagens krav. Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att Transportstyrelsen är fel ute då man slopar kravet på lokalkännedom för taxiförare och hänvisar till att detta ökar konkurrensen i branschen.

När det gäller om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av EU:s regelverk eller andra internationella regler som Sverige ska följa kan utskottet konstatera att den nuvarande regleringen bygger på nationella krav och inte följer någon EU-rättslig reglering.

Med hänsyn till det anförda bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län bör finnas även i fortsättningen. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2011/12:T2 (S) yrkande 4 och 2011/12:T4 (SD).

# Reservationer

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

## 1. Uppställningsplatser, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Många lastbilschaufförer upplever en tydlig brist på bra rastplatser och säkra uppställningsplatser över natten för att hindra godsstöder. Vi anser därför att standarden på rastplatserna bör ses över och att det bör öppnas säkra uppställningsplatser på platser där chaufförer ofta stannar över natten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## 2. Vinterdäck för tung trafik m.m., punkt 5 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T267 av Lars Gustafsson (KD), 2011/12:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S), 2011/12:T396 av Ulf Berg och Lars Beckman (båda M) och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Varje vinter uppstår vägtrafikstörningar beroende på att fordon är utrustade med däck som inte är avsedda för vägförhållandena. Det uppstår även trafikfarliga situationer när långtadare blir stående eller får sladd, exempelvis i backar, och blockerar hela körbanor. Under den stränga vintern 2010/11 inträffade flera olyckor med lastbilar i halt väglag där följderna ofta blev stora störningar i trafiken. Den tunga trafiken orsakar en oproportionerligt stor andel av dessa störningar. Vi anser att det av både trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl finns anledning att se över hur vinterväghållningen fungerar i Sverige. Vi vill att regeringen ändrar vägtrafikförordningen så att lastbilar och bussar blir skyldiga att använda vinterdäck på drivaxeln mellan den 1 december och den 31 mars och att kravet även ska gälla utländska fordon som kör i Sverige. Det finns redan i dag liknande lagstiftning i Norge och Tyskland. Vi anser att ett obligatorium gällande vinterdäck ger yrkesförarna en säkrare och tryggare arbetsmiljö. Ett sådant obligatorium är också en åtgärd som självklart ökar säkerheten även för övriga trafikanter och som dessutom gör logistiken och varutransporterna i Sverige mindre riskfyllda. Att införa krav på vinterdäck minskar också de stora samhällskostnaderna för stillastående trafik och upprövning.

Vi vill sammanfattningsvis att det införs krav på vinterdäck under perioden 1 december–31 mars och att det görs en översyn av hur vinterväghållningen fungerar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

### **3. Redovisningscentraler för taxi m.m., punkt 6 (M, FP, C, KD)**

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 5,

2011/12:T213 av Börje Vestlund (S) och

2011/12:T314 av Maria Stenberg och Marie Nordén (båda S).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att frågor om redovisningscentraler eller s.k. tömningsstationer har varit föremål för en mångårig diskussion och behandlats vid ett flertal tillfällen i riksdagen. Vid den senaste utskottsbehandlingen våren



2011 (bet. 2010/11:12) förutsatte utskottet att regeringen noggrant bereder frågan och att vederbörlig hänsyn tas till de åsikter som förs fram av berörda remissinstanser.

Vi vill i sammanhanget även uppmärksamma att Skatteverket i en framställning till regeringen (Finansdepartementet) den 4 november 2010 föreslog att obligatoriska redovisningscentraler införs för taxameter inom taxinäringen. Skatteverket bedömer att det härigenom uppnås inte bara en ökad rättvisa i beskattningen utan att det även skapas en likformighet i möjligheten att kontrollera företag inom taxinäringen. Enligt verkets bedömning kan skatteintäkterna öka med 400 miljoner kronor när obligatoriska redovisningscentraler införs. Verket medger samtidigt att införandet av redovisningscentraler kan innebära en ytterligare administrativ börda för delar av taxinäringen.

Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet tömmer drygt 80 procent av branschen sina taxametrar till sina beställningscentraler. Vi kan konstatera att detta underlättar för Skatteverket att kontrollera att de enskilda taxiföretagen har betalat skatt för de belopp de kör in genom att verket kan stämma av de inlämnade uppgifterna mot uppgifterna från taxametern.

När det gäller frågan om att tillsätta en statlig utredning om taxinäringen för att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling erinrar vi om det särskilda uppdrag som regeringen (Näringsdepartementet och Justitiedepartementet) den 8 mars 2012 gav till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen och som innefattar såväl taxi- som åkeri- och bussbranschen. I uppdraget ingår att myndigheterna i samråd ska ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och att utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingår vidare att lämna förslag till åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg, att lämna förslag till de författningar som behövs och att redovisa konsekvenser av föreslagna åtgärder. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ska lämna en delredovisning av uppdraget till Regeringskansliet senast den 1 november 2012 och en slutredovisning senast den 1 mars 2013.

Vi kan konstatera att frågan om obligatorisk anslutning till redovisningscentraler är under beredning inom Närings- och Finansdepartementen och att det pågår samtal om hur man på bästa sätt ska kunna införa ett system som ger de berörda myndigheterna möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de bestämmelser som gäller.

Mot bakgrund av det anförda bör riksdagen avslå de aktuella motionsförslagen.

- 4. Kontroll av taxiförarlegitimation m.m., punkt 7 (S, SD, V)**  
av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt bifaller delvis motion

2011/12:T3 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3.

*Ställningstagande*

Det är angeläget att taxibranschen på lika villkor kan erbjuda säkra, effektiva, trygga och miljöanpassade transporter. Vi kan dock konstatera att det finns ett behov av en utvecklad kontroll för att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation och att taxiföretagen snabbt får information när en anställd får sin taxiförarlegitimation indragen. Det faktum att brottsdömda taxichaufförer kan fortsätta att köra taxi är helt oacceptabelt. Enligt vår mening måste därför taxibolagen och Transportstyrelsen kommunicera oftare och på ett striktare och säkrare sätt. Vi anser därför att det bör vara Transportstyrelsens uppgift att fortlöpande lämna underrättelser till taxiföretagen om återkallade taxiförarlegitimationer. Det är från både taxibranschens och taxiresenärernas perspektiv viktigt med en effektiv kontroll och att hanteringen av underrättelser om återkallade taxilegitimationer underlättas. Vi vill i sammanhanget peka på att själva utformningen av ett system för automatiska underrättelser om återkallade taxilegitimationer inte är något som bör läggas fast av riksdagen utan är en fråga som närmast bör hanteras av de behöriga myndigheterna.

Med hänsyn till det anförda bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om en utvecklad kontroll av taxiförarlegitimationer.

- 5. Krav på lokalkännedom för taxiförare, punkt 8 (M, FP, C, KD)**  
av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och

2011/12:T4 av Tony Wiklander (SD).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att taxiverksamheten i hela Sverige utförs med utgångspunkt från att taxiförarna har god lokalkännedom så att de snabbt, säkert och miljövänligt kan transportera kunderna mellan olika platser i landet. Det är här angeläget att taxiföretagen hanterar rekrytering och utbildning av förare så att dessa besitter god lokalkännedom. För att motverka eventuella brister förutsätts branschen vidta egna åtgärder. Genom kvalitetssäkringsinsatser kan branschen säkerställa att taxiförarna har god lokalkännedom, vilket i sin tur motverkar att problem uppstår med förare som inte hittar och de klagomål som detta får till följd. Genom att taxibranschen tar sitt ansvar i dessa frågor kan kunderna tryggt välja ett taxiföretag som har god lokalkännedom och utför sina transporter på ett seriöst sätt.

När det kommer till upphandling av taxitjänster, t.ex. för skolskjuts och färdtjänst, vill vi även peka på vikten av att beställarna säkerställer att taxiresorna utförs av företag som har förare med god lokalkännedom där transporter ska utföras.

Vi vill vidare klargöra att det för att få taxilegitimation krävs godkänt kunskapsprov och körprov. Till de moment som ingår i kunskapsprovet hör bl.a. kartläsning, körekonomi, miljö, säkerhet, bemötande, sjukdomar och funktionsnedsättningar, fordonskännedom, yrkestrafiklagstiftning och trafiklagstiftning. För taxiförare verksamma inom Stockholms län har dessutom, efter ett beslut av Länsstyrelsen i Stockholms län, sedan år 1990 funnits ett krav på lokalkännedom. Något motsvarande krav gäller inte för landet i övrigt. Skälet till införandet av krav på lokalkännedom i Stockholms län var att det efter avregleringen av taxitrafiken i Sverige år 1990 kom ett ökande antal klagomål till Länsstyrelsen i Stockholms län. Vid denna tidpunkt fanns inte heller några tekniska hjälpmedel för att göra tillförlitlig navigation i Stockholm.

Vi vill i sammanhanget påminna om att riksdagen normalt inte brukar föreskriva detaljerade lokala villkor i trafiksammanhang. Sådana beslut är i stället oftast delegerade till myndighetsnivå eller kommunala organ. Krav på lokalkännedom för taxilegitimation är en fråga som är delegerad till Transportstyrelsen. Vi konstaterar att Transportstyrelsen den 15 februari 2012 fattade ett beslut som innebar att det särskilda kravet på lokalkännedom för taxiförare som tar köruppdrag i Stockholms avskaffades den 1 april 2012. Transportstyrelsen har bl.a. grundat beslutet på att föreskrifterna om krav på lokalkännedom innebär konkurrensbegränsningar. Transportstyrelsen har som underlag för beslutet om upphävande av vissa föreskrifter om lokalkännedom för taxiförare genomfört en konsekvensutredning, av vilken framgår att nuvarande föreskrifter inte har varit effek-

tiva när det gäller att öka förarnas lokalkännedom eller att minska deras behov av att använda kartor och andra hjälpmedel. Transportstyrelsen har även konstaterat att den tekniska utvecklingen av hjälpmedel som elektroniska kartor har inneburit att de samtidigt har blivit lättare att använda inför en körning.

Det kan vidare tilläggas att det finns många andra yrkesgrupper som behöver utföra transporter i Stockholm, men inte i något annat fall finns behov av motsvarande särreglering utan personalen förutsätts ha god kompetens och nyttja modern teknik. Vi förutsätter mot denna bakgrund att taxibranschen håller sin personal välutbildad för att kunna utföra sitt arbete utan att detta ska behöva regleras lagstiftningsmässigt.

Utifrån detta bör riksdagen avslå de aktuella motionsförslagen.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2011/12:80 Nya lagar för yrkestrafik och taxi:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till yrkestrafiklag.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till taxitrafiklag.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i mervärdes-skattelagen (1994:200).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
9. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister.
10. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
11. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
12. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.
13. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).
14. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.
15. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.
16. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).
17. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.
18. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659).
19. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i skatteför-farandelagen (2011:1244).

## Följdmotionerna

### *2011/12:T2 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) införs för taxametrar inom taxinäringen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att taxiföretag mycket snabbt bör meddelas av Transportstyrelsen då en anställd som är innehavare av taxilegitimation döms för ett allvarligt brott och får taxilegitimationen indragen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade kontroller av taxilegitimationer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hålla fast vid krav på lokalkännedom hos taxiförare.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig utredning ska tillsättas för att få ett samlat grepp om taxinäringens utveckling och särskilt ta fram åtgärder för att komma till rätta med bristande taxiservice utanför storstäderna samt bekämpande av ren svarttaxiverksamhet; utredningen bör även titta på det faktum att oseriösa taxiföretag sätter i system att ta ut kraftiga överpriser.

### *2011/12:T3 av Kent Ekeröth (SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras oftare, striktare och säkrare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen alltid ska meddela även arbetsgivaren – taxibolaget – när en förarens ansökan om taxilegitimation nekas eller en taxilegitimation dras in.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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 brottets preskriptionstid.

### *2011/12:T4 av Tony Wiklander (SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen inte ska ha rätt att slopa kravet på lokalkännedom i utbildningen av taxiförare.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

*2011/12:T201 av Monica Green m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka kampen mot den olagliga tunga trafiken och mot den brottslighet som den drar med sig.

*2011/12:T213 av Börje Vestlund (S):*

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

*2011/12:T267 av Lars Gustafsson (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vinterdäck ska vara obligatoriskt på alla lastbilar som körs på svenska vägar.

*2011/12:T303 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på att förankra last i bostadsområden och på allmän väg.

*2011/12:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kontroll av däck på långtradare registrerade i andra länder som kör genom Sverige.

*2011/12:T314 av Maria Stenberg och Marie Nordén (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett kodat system för kontroll av taxilegitimationer.

*2011/12:T322 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kontrollen av cabotagetrafik i åkerinäringen bör utvidgas och att sanktionerna vid uppdagade brott bör bli ”avskräckande” i enlighet med EU-förordning 1072/2009.

*2011/12:T396 av Ulf Berg och Lars Beckman (båda M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vinterdäck för tunga fordon.

*2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad samordning mellan polisen, Transportstyrelsen, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket för ökad kontroll av regelefterlevnaden bland åkerier som utför transporter i Sverige.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av bättre rastplatser och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av vinterdäckslag för tunga fordon i enlighet med Trafikverkets förslag.



BILAGA 2**Regeringens lagförslag****1 Förslag till yrkestrafiklag**

Härigenom föreskrivs följande.

**1 kap. Inledande bestämmelser**

**1 §** Bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik och om tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss finns i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>1</sup>,

2. 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<sup>2</sup>, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>3</sup>.

**2 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter.

**3 §** Förordning (EG) nr 1071/2009 och denna lag ska även tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

**4 §** Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Ytterligare definitioner finns i artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**5 §** I denna lag betyder

1. Linjetrafik

Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är

<sup>1</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>3</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

## 2. Beställningstrafik

Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik.

### Behörig myndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer är behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och ska fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 26 i samma förordning. Den behöriga myndigheten prövar också frågor enligt denna lag.

## 2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

### Tillståndsplikt

1 § Yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller i artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009, och som har utfärdats av den behöriga myndigheten, eller ett yrkestrafiktillstånd.

Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter på väg eller taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).

### Krav på gott anseende

2 § Vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende framgår av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avse följande personer:

1. den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**3 §** Om någon av dem som anges i 2 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens goda anseende prövas.

**4 §** Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

**5 §** Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

### **Yrkeskunnande**

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga examensprov i yrkeskunnande i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Villkor för tillstånd**

**7 §** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik får förenas med villkor i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

### **Yrkestrafiktillståndets giltighet**

**8 §** Ett yrkestrafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, får tillståndet begränsas till en viss tid.

### **Särskild regel för persontransporter**

**9 §** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med de fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

### **Krav på förarbehörighet i vissa fall**

**10 §** Traktortåg eller tung terrängvagn får vid yrkesmässiga gods-transporter endast föras av den som har körkort med behörigheten C eller CE.

**11 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik.

För internationella transporter inom EES finns det särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

### **3 kap. Internationella vägtransporter**

#### **Inledande bestämmelse**

**1 §** Med internationella vägtransporter avses i denna lag yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns det särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

#### **Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige**

**2 §** Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får bedrivas endast av den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt denna lag.

**3 §** På grund av en överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

#### **Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet**

**4 §** Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

**5 §** På grund av en överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Vid trafik som avses i 4 §, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet.

## **Tillståndsprövning**

**6 §** Transporttillstånd får endast meddelas den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

**7 §** När ett transporttillstånd meddelas ska det förenas med de villkor som behövs.

**8 §** Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

## **4 kap. Olämplighetsförklaring, återkallelse och tillsyn**

### **Olämplighetsförklaring**

**1 §** Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

### **Återupprättande av gott anseende**

**2 §** En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, om inte den trafikansvarige har ålagts att avlägga ett skriftligt examensprov enligt 3 §, eller

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

**3 §** Om en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 har sin grund i bristande kunskap i något eller några av de ämnen som anges i bilaga I avsnitt I till förordningen får den behöriga myndigheten, i stället för att besluta en olämplighetstid enligt 2 § 1, ålägga den trafikansvarige att avlägga ett skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen eller delar av ett sådant prov.

### **Tidsfrister**

**4 §** Tidsfrister vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

### **Återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på tillståndshavarens begäran**

5 § Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamhet inte har bedrivits eller upphör.

### **Återkallelse av transporttillstånd**

6 § När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas eller tillfälligt dras in enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska den behöriga myndigheten även återkalla eller tillfälligt dra in tillståndshavarens transporttillstånd.

Bestämmelserna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 och bestämmelserna i 1–5 §§ ska tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

### **Gemensamma bestämmelser**

7 § Till grund för tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med anledning av brottslig gärning, ska beträffande frågan om brott föreligger läggas

1. en lagakraftvunnen dom,
2. ett godkänt strafföreläggande,
3. ett godkänt föreläggande av ordningsbot, eller
4. ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

8 § Med en svensk dom jämställs en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

9 § Den som åtgärden gäller ska delges

1. en underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 om att ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven för att bedriva yrkesmässig trafik,
2. ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009,
3. ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett transporttillstånd, eller
4. ett beslut om olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller 1 §.

### **Tillsyn**

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**11 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## **5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning**

### **Olaga yrkesmässig trafik**

**1 §** Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

### **Beställaransvar**

**2 §** Har yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall**

**3 §** Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelserna i 2 kap. 10 eller 11 § första stycket döms till böter.

**4 §** Den som i fall som avses i 2 kap. 10 eller 11 § första stycket uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter någon annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

### **Hindrande av fortsatt färd**

**5 §** Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

### **Biträde vid förundersökning**

**6 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket

och ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer en polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande och verkställighet**

### **Yrkesmässig trafik**

**1 §** Den behöriga myndighetens beslut i frågor om yrkesmässig trafik får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Beslut i fråga om skriftliga examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 får inte överklagas.

### **Transporttillstånd**

**3 §** Den behöriga myndighetens beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

### **Gemensamma bestämmelser**

**4 §** I fråga om den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentlig-rättsliga juridiska personer som staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**5 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**6 §** Den behöriga myndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

### **Verkställighet**

**7 §** Den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till



lagen och regeringens beslut enligt denna lag ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

## 7 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. krav för att få bedriva yrkesmässig trafik,
2. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
3. trafikansvariga,
4. prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
5. kontroll av yrkesmässig trafik, och
6. internationella vägtransporter.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012, då yrkestrafiklagen (1998:490) ska upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

3. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

## 2 Förslag till taxitrafiklag

Häri genom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.

2 § Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 § Med taxitrafik avses 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.

4 § Med taxiförarlegitimation avses en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

### 2 kap. Taxitrafiktillstånd

#### Tillståndsplikt

1 § Taxitrafik får bedrivas endast av den som har taxitrafiktillstånd.

#### Prövningsmyndighet

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om taxitrafiktillstånd.

#### Trafikansvariga

3 § Hos juridiska personer som har taxitrafiktillstånd ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig ska också finnas för en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som bedriver taxitrafik i Sverige.

4 § Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och

7. för näringsverksamhet som bedrivs av en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

- a) att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikansvarig, eller
- b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

### **Regler om tillståndsprövning**

**5 §** Taxitrafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Den som söker taxitrafiktillstånd ska utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att kravet på ekonomiska resurser enligt 9 § är uppfyllt.

**6 §** I fråga om juridiska personer och näringsidkare som är bosatta utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska prövningen enligt 5 § första stycket avse den eller de som är trafikansvariga.

Därutöver ska, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en näringsidkare som är bosatt utanför EES avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**7 §** Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

**8 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande. Kravet på yrkeskunnande ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

Provet ska avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

**9 §** Den som söker taxitrafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen av detta ska främst likviditet och soliditet beaktas.

Om inte särskilda skäl föranleder annat ska sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon.

**10 §** Den som innehar taxitrafiktillstånd ska kunna styrka att han eller hon fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

**11 §** Vid prövningen av den sökande i fråga om kravet på gott anseende ska den sökandes vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för

1. ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott,
2. en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
  - b) föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

**12 §** Om en ansökan om taxitrafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som anges i 11 §, ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

### **Villkor för tillstånd**

**13 §** Taxitrafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

### **Taxitrafiktillståndets giltighet**

**14 §** Ett taxitrafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, får tillståndet begränsas till en viss tid.

**15 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet.

Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten i dödsboet eller konkursboet ska det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne ska 5 § tillämpas. Om det inte har anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andra föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

### **Särskilda regler**

**16 §** Den som har taxitrafiktillstånd får även frakta gods med de fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

**17 §** Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar.

Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

## **3 kap. Taxiförarlegitimation**

### **Krav på taxiförarlegitimation**

**1 §** En personbil eller en lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.

### **Prövningsmyndighet**

**2 §** Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om taxiförarlegitimation.

### **Prövningen avseende taxiförarlegitimation**

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,

4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och

5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

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

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

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

**4 §** Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som följer av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**5 §** Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöves inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att en innehavare av taxiförarlegitimation av medicinska skäl är olämplig att ha sådan legitimation och innehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till prövningsmyndigheten.

**6 §** I ett ärende om taxiförarlegitimation får prövningsmyndigheten förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

**7 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande. Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § första stycket 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

**8 §** Om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås på grund av att kravet på laglydnad enligt 3 § första stycket 4 inte anses uppfyllt, ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**9 §** Genom ett förhandsbesked får det prövas om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

## **Taxiförarlegitimationens giltighet**

**10 §** En taxiförarlegitimation gäller från och med den tidpunkt då den lämnas ut och endast tillsammans med ett giltigt körkort.

**11 §** En taxiförarlegitimation gäller inte om

1. den inte har förnyats efter föreläggande, eller

2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap.

En taxiförarlegitimation ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det och det saknas grund för återkallelse enligt 4 kap. 6 § första stycket 1.

## **Förnyelse av taxiförarlegitimation**

**12 §** En taxiförarlegitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

## **Krav på förarbehörighet i visst fall**

**13 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerad personbil eller lätt lastbil i taxitrafik.

## **4 kap. Återkallelse av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation**

### **Återkallelse av taxitrafiktillstånd**

**1 §** Om det i taxitrafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas.

**2 §** Ett tillstånd ska återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan som prövats enligt 2 kap. 6 §

1. har dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott,

2. har dömts för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av

a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,

b) föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller

c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

3. i väsentlig mån inte har fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller

4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd ska också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövats är olämplig.

**3 §** Om ett tillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i 2 § eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 1 § första stycket ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

**4 §** Ett ärende som avses i 1–3 §§ får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas.

**5 §** Ett tillstånd ska återkallas

1. om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller

2. på tillståndshavarens begäran om transportverksamhet inte har bedrivits eller upphör.

### **Återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation**

**6 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, eller

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

**7 §** Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av omständigheter som anges i 6 § 1 ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**8 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas slutligt enligt 6 §.

**9 §** En taxiförarlegitimation ska tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller



3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

**10 §** Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, ska prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen ska återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**11 §** När en taxiförarlegitimation återkallas, tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl ska innehavaren på uppmaning överlämna den till prövningsmyndigheten eller en polismyndighet.

**12 §** Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, ska legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut.

### **Gemensamma bestämmelser**

**13 §** Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning ska beträffande frågan om brott föreligger läggas

1. en lagakraftvunnen dom,
2. ett godkänt strafföreläggande,
3. ett godkänt föreläggande av ordningsbot, eller
4. ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**14 §** Med en svensk dom jämställs en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**15 §** Ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som beslutet gäller.

### **Tillsyn**

**16 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med denna lag 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.

**17 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## **5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd, omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon och biträde vid förundersökning**

### **Olaga taxitrafik**

1 § Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga taxitrafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

2 § Den som uppsåtligen utan taxitrafiktillstånd utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter.

### **Beställaransvar**

3 § Har taxitrafik enligt denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.

### **Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation**

4 § Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i visst fall**

5 § Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelsen i 3 kap. 13 § döms till böter.

6 § Den som i fall som avses i 3 kap. 13 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter någon annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

### **Hindrande av fortsatt färd**

7 § Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste

lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

### **Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon**

**8 §** En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

### **Biträde vid förundersökning**

**9 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket och ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer en polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande och verkställighet**

### **Överklagande**

**1 §** Prövningsmyndighetens beslut i frågor om taxitrafik och taxiförarlegitimation får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 §,

2. beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation som avses i 3 kap. 3 § första stycket 5, och

3. beslut i fråga om omhändertagande av taxiförarlegitimation enligt 4 kap. 9 §.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

**3 §** I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentlighets- och juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**4 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**5 §** Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

### **Verkställighet**

**6 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

## **7 kap. Bemyndiganden**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. taxitrafiktillstånd,
2. trafikansvariga,
3. taxiförarlegitimation, och
4. kontroll av taxitrafik och innehavare av taxiförarlegitimation.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och
4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

2. Trafiktillstånd för taxitrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

3. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

### 3 Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 §<sup>1</sup>

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran *eller i taxitrafik*, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1618.

#### 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 6 §<sup>1</sup>

Parkeringsvakter förordnas av kommunen.

Till parkeringsvakter får förordnas arbetstagare hos

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kommunen,</li> <li>2. andra kommuner,</li> <li>3. kommunala parkeringsaktiebolag,</li> <li>4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkes trafiklagen (1998:490),</li> <li>5. sådana bevakningsföretag som omfattas av lagen (1974:191) om bevakningsföretag.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkes trafiklagen (xxxx:xx),</li> </ol> |
|--|---|

Som ett förordnande enligt första stycket *skall* också anses ett beslut av kommunen om anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

Som ett förordnande enligt första stycket *ska* också anses ett beslut av kommunen om anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:502.

## 5 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.**

#### **1 §<sup>1</sup>**

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *yrkestrafiklagen* (1998:490).

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg, *taxitrafik*, samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *Europa-parlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup>*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:501.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).



## 6 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 15 och 16 §§ mervärdesskattelagen (1994:200) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 8 kap.

#### 15 §<sup>1</sup>

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhyrs för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, persontransporter i yrkesmässig trafik enligt yrkes trafiklagen (1998:490), transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänför sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skattskyldighet.

#### 16 §<sup>2</sup>

En skattskyldig som använder en personbil eller motorcykel i en verksamhet som medför skattskyldighet får dra av

1. ingående skatt som hänför sig till driftskostnader för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten, och
2. hälften av den ingående skatt som hänför sig till förhyrning av fordonet för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för persontransporter i yrkesmässig trafik, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för persontransporter i taxi-trafik, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:500.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:1327.

## 7 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 §<sup>1</sup>

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxxx:xx).*

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:474.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

1 §<sup>1</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis,
3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas,
4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,
5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxx:xx) och i taxitrafik i taxitrafiklagen (xxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

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

## 9 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt.

### *Föreslagen lydelse*

#### 11 §

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt *eller av en EU-rättsakt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister dels att 5, 6 och 27 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2010:500) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (xxxx:xx) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup>*, yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:907.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningssorgan enligt fordonslagen, och

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

### 6 §<sup>3</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx), taxitrafiklagen (xxxx:xx) och lagen (1998:492) om biluthyr-

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2010:488.

till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,

ning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

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

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

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

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

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

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

#### 8 a §

*Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.*

## 27 §

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik.

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik *eller i taxitrafik*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 i fråga om 8 a § och i övrigt den 1 maj 2012.



## 11 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § och 4 kap. 2 h § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### 10 §

Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Flygande inspektion får även ske av ett fordon som anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion *skall* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik *eller i taxitrafik* får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion *ska* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

### **4 kap.**

#### 2 h §<sup>1</sup>

Besiktningsoorganen får inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningsskyldiga fordon eller delar eller tillbehör till sådana fordon,

2. reparation eller service av besiktningsskyldiga fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver *trafiktillstånd* enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

3. yrkesmässig trafik som kräver *tillstånd* enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:39.

- bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> och yrkestrafiklagen (xxxx.xx),*
4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.
4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, *eller*
5. *taxitrafik som kräver taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (xxxx.xx).*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 12 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 6 §<sup>1</sup>

Skatteverket *skall* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *skall* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

Skatteverket *ska* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *ska* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:616.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

### 13 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **2 kap.**

##### **2 §<sup>1</sup>**

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

1. motorcyklar, och

2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxx:xx) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxx:xx).*

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,

3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,

4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 14 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

I de fall då trafiken organiseras av en regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande myndigheten, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 i yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:1072.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **2 §**

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## 16 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **29 kap.**

#### **5 §**

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx), körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.
  2. För ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490) gäller 29 kap. 5 § i sin äldre lydelse.

## 17 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **3 §<sup>1</sup>**

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:1070.



## 18 Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 15 § patientsäkerhetslagen (2010:659) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 15 §

Utöver vad som annars följer av lag eller förordning är hälso- och sjukvårdspersonalen skyldig att lämna ut sådana uppgifter som

1. gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgifterna i ett särskilt fall begärs av en domstol, åklagarmyndighet, polismyndighet, Kronofogdemyndigheten eller Skatteverket,

2. behövs i verksamhet för personskydd för riksdagens ledamöter, statschefen och övriga medlemmar av kungahuset, statsråd, statssekreterare och kabinetssekreterare, om uppgifterna i ett enskilt fall begärs av Säkerhetspolisen,

3. behövs för en rättsmedicinsk undersökning,

4. Socialstyrelsens råd för vissa rättsliga, sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet,

5. behövs för prövning av ett ärende om att avskilja en studerande från högskoleutbildning, eller

6. *Transportstyrelsen* behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *yrkestrafiklagen (1998:490)*.

6. *behövs* för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *taxitrafiklagen (xxxx:xx)*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## 19 Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs att 39 kap. 5 § skatteförfarandelagen (2011:1244) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **39 kap.**

#### **5 §**

Skyldigheten att använda kassaregister gäller inte för den som

1. bara i obetydlig omfattning säljer varor eller tjänster mot kontant betalning eller mot betalning med kontokort,

2. är befriad från skattskyldighet enligt inkomstskattelagen (1999:1229) för inkomst från sådan försäljning som avses i 4 §,

3. bedriver taxitrafik enligt 3. bedriver taxitrafik enligt *taxi-  
1 kap. 3 § 2 yrkestrafiklagen trafiklagen (xxxx:xx)*,  
(1998:490),

4. säljer varor eller tjänster genom sådana distansavtal eller hemförsäljningsavtal som avses i distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),

5. säljer varor eller tjänster med hjälp av en varuautomat eller annan liknande automat eller i en automatiserad affärslokal,

6. anordnar automatspel enligt lagen (1982:636) om anordnande av visst automatspel eller enligt lotterilagen (1994:1000), eller

7. bedriver torg- och marknadshandel.

Undantaget i första stycket 7 gäller inte för den som enligt 8 kap. 1 § första stycket alkohollagen (2010:1622) har tillstånd för servering till allmänheten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

## Ändring i regeringens förslag till yrkestrafiklag

*Regeringens förslag*

*Utskottets förslag*

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna**

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012, då yrkestrafiklagen (1998:490) ska upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

3. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2013 i fråga om 2 kap. 10 § och i övrigt den 1 juni 2012.

2. Yrkestrafiklagen (1998:490) ska upphöra att gälla den 1 juni 2012.

3. För krav på förarbehörighet i vissa fall gäller 3 kap. 10 § i den upphävda lagen till och med den 31 maj 2013.

4. Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

5. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

6. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

7. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) i stället för dess lydelse enligt lagen (2011:1580) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2011:1580*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis,
3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas,
4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,
5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490) och i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxxx:xx) och i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens *samt i taxi- trafik i taxitrafiklagen (xxxx:xx).*