



## Yrkestrafik

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 16 motioner om åkeri- och taxinäringen.

Utskottet framhåller sammanfattningsvis att frågor om *åkerinäringens* konkurrensförutsättningar under en följd av år varit föremål för utskottsbehandlingsringar. Utskottet har i dessa sammanhang bl.a. pekat på betydelsen av en konkurrenskraftig svensk åkerinäring och i tillkännagivanden till regeringen gett uttryck för sin uppfattning.

Utskottet ser mycket positivt på att berörda inom branschen tagit olika initiativ för att bl.a. förbättra konkurrensvillkoren inom åkerinäringen, liksom regeringens utredningsarbete i viktiga frågor på området. Utskottet utgår ifrån att resultatet av det omfattande beredningsarbete inom Regeringskansliet och inom EU i frågor som rör konkurrensförutsättningarna inom åkerinäringen kommer att öppna vägen för en utvecklingskraftig svensk åkerinäring av det slag som länge efterfrågats av utskottet.

När det gäller överlast och övervakning har dessa frågor uppmärksammats av såväl branschen som berörda myndigheter och ett angeläget arbete pågår nu för att komma till rätta med problemet. Utskottet utgår ifrån att berörda inom området fortsätter sitt påbörjade arbete och förutsätter att polisen slår larm om den förstärkta trafikövervakningen visar att bl.a. överskridande av tillåtna axellaster och bruttovikter är av oacceptabel omfattning.

I frågan om påföljdssystemet inom åkerinäringen förutsätter utskottet att regeringens förslag om regelförändringar som nu förbereds inom Regeringskansliet snarast leder till ett reformerat påföljdssystem i enlighet med vad utskottet i tillkännagivande efterfrågar och som påtalas i de nu behandlade motionerna.

Motionsförslagen om påföljdssystemet inom åkerinäringen tillstyrks delvis av utskottet. Övriga motioner om åkerinäringen avstyrks.

När det gäller frågor inom *taxinäringen*, såsom bl.a. obligatorisk taxameter-tömning och svarttaxiverksamhet, avstyrker utskottet motionsförslagen med hänvisning till den pågående översynen av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106).

Till betänkandet har fogats tre reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Utskottets överväganden .....	5
Åkerinäringen.....	5
Åkerinäringens konkurrensförutsättningar .....	5
Motionsförslag.....	5
Utskottets ställningstagande .....	7
Överlast och övervakning.....	10
Motionsförslag.....	10
Utskottets ställningstagande .....	11
Påföljdssystemet inom åkerinäringen .....	12
Motionsförslag.....	12
Utskottets ställningstagande .....	13
Taxinäringen.....	14
Obligatorisk taxametertömning .....	15
Motionsförslag.....	15
Utskottets ställningstagande .....	15
Svarttaxiverksamhet .....	16
Motionsförslag.....	16
Utskottets ställningstagande .....	16
Reformerad taxinäring.....	17
Motionsförslag.....	17
Utskottets ställningstagande .....	18
Reservationer.....	19
1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar, punkt 1, (m, fp, kd, c).....	19
2. Överlast och övervakning, punkt 2, (kd) .....	20
3. Svarttaxiverksamhet, punkt 5, (m, v, c).....	20
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	22
Motioner från allmänna motionstiden 2002.....	22
Motioner från allmänna motionstiden 2003.....	23

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T202 av Rolf Gunnarsson (m),

2002/03:T290 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (båda m),

2002/03:T460 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2002/03:T485 av Sylvia Lindgren (s),

2002/03:T486 yrkandena 2 och 4 av Sylvia Lindgren (s),

2003/04:T203 av Rolf Gunnarsson (m),

2003/04:T468 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och

2003/04:T539 av Göte Wahlström m.fl. (s).

*Reservation 1 (m, fp, kd, c)*

## 2. Överlast och övervakning

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T460 yrkande 4 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2002/03:T486 yrkande 1 av Sylvia Lindgren (s),

2002/03:T491 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s),

2003/04:T306 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) och

2003/04:T468 yrkande 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

*Reservation 2 (kd)*

## 3. Påföljdssystemet inom åkerinäringen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om påföljdssystemet inom åkerinäringen. Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna

2002/03:T460 yrkande 3 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2002/03:T486 yrkande 3 av Sylvia Lindgren (s),

2003/04:T465 av Ann-Marie Fagerström (s) och

2003/04:T468 yrkande 4 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

## 4. Obligatorisk taxametertömning

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T322 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och

2002/03:T405 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c).

## 5. Svarttaxiverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T322 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),

2002/03:T406 av Birgitta Sellén och Roger Karlsson (båda c) och

2003/04:T227 av Ulf Sjösten (m).

*Reservation 3 (m, v, c)*

## **6. Reformerad taxinäring**

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T322 yrkandena 2–5 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och

2002/03:T530 av Anders Karlsson och Christin Nilsson (båda s).

Stockholm den 16 mars 2004

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Christer Winbäck (fp), Karin Thorborg (v), Jan Andersson (c) och Lars Gustafsson (kd).

# Utskottets överväganden

## Åkerinäringen

### Åkerinäringens konkurrensförutsättningar

#### Utskottets förslag i korthet

Utskottet framhåller att frågor om åkerinäringens konkurrensförutsättningar under en följd av år varit föremål för utskottsbehandlingsar. Det har varit angelägna frågor som utskottet då behandlat och som bl.a. aktualiserats med anledning av väckta motioner i ärendet. Utskottet har i dessa sammanhang bl.a. pekat på betydelsen av en konkurrenskraftig svensk åkerinäring och i tillkännagivanden till regeringen gett uttryck för sin uppfattning. Utskottet ser mycket positivt på att berörda inom branschen tagit olika initiativ för att bl.a. förbättra konkurrensvillkoren inom åkerinäringen, liksom regeringens utredningsarbete i viktiga frågor på området. Utskottet utgår ifrån att resultatet av det omfattande beredningsarbete inom Regeringskansliet och inom EU i frågor som rör konkurrensförutsättningarna inom åkerinäringen kommer att öppna vägen för en utvecklingskraftig svensk åkerinäring av det slag som länge efterfrågats av utskottet.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motionsförslagen.

*Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).*

#### Motionsförslag

I motionerna 2002/03:T202 och 2003/04:T203 av Rolf Gunnarsson (m) framhålls bl.a. att regeringen snarast bör se till att det blir likhet inför lagen mellan svenska och utländska fordon. Som det är i dag kan utländska fordon genomföra transportuppdrag i Sverige utan beaktande av kör- och vilotider om transporten påbörjas eller avslutas utanför våra gränser. Genom en förbättrad lagstiftning kan sådana konkurrensnedvridningar förebyggas. Regeringen bör också i samband med EU:s utvidgning se till att tillträdarländernas åkeriföretags fordon och förare uppfyller de krav som ställs enligt EU:s regelverk. Samma regler bör alltså gälla alla.

Enligt motionärens mening bör regeringen och riksdagen snarast besluta i enlighet med Vägtrafikskatteutredningens förslag om sänkt fast fordonsskatt till EU:s miniminivå för fordon över 3,5 ton, som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven för nya fordon (SOU 2002:64). Förslaget förväntas öka användningen av miljövänliga fordon och förbättrar även konkurrensförutsättningarna för svenska miljövänliga åkeriföretag gentemot andra åkerier inom EU. Förslaget lämnades till regeringen i juni 2002, men ännu har inget beslut om sänkt fordonsskatt fattats, framhåller motionären.

I motion 2002/03:T290 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (båda m) framhålls att den svenska åkerinringen måste betraktas som världsledande när det gäller miljöambitioner. Åkeriföretag kör på den renaste diesellojjan som för närvarande finns att tillgå och alltfler svenska åkare väljer att miljösäkra sin verksamhet enligt särskild ISO-standard. Den svenska åkerinringen drabbas dock svårt när det gäller konkurrens på olika villkor. Priset på drivmedel är ett sådant exempel. Ett annat exempel är orättvisor i svensk lagstiftning vad beträffar att aktivt kunna ingripa mot de utländska konkurrenter som vid körning i Sverige bryter mot viktiga regler om kör- och vilotider m.m.

I motionerna 2002/03:T460 (yrkande 1) och 2003/04:T468 (yrkande 1) av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller motionärerna att de studier som gjorts av åkerinringens villkor entydigt visar att svenska åkare har ungefär 20 % högre kostnadsläge än sina konkurrenter i omvärlden. Enligt en redovisning från Svenska åkeriförbundet, numera Sveriges åkeriföretag, ligger fortfarande kostnadsskillnaderna gentemot närliggande länder (Tyskland och Danmark) omkring 20 % till Sveriges nackdel, medan Polens åkare har nästan 50 % lägre kostnadsnivåer. Det fria cabotaget (möjlighet att utföra tillfällig inrikesstrafik) och de nya EU-medlemmarnas inträde i unionen gör att många svenska åkare får det allt svårare att konkurrera. Enligt motionärerna finns det också omfattande inslag av oseriös konkurrens.

Regeringen uppmanas mot den bakgrunden ta till sig mer av Godstransportdelegationens rekommendationer om att stärka svensk åkerinäring. Kristdemokraterna har flera gånger föreslagit att en permanent Godstransportdelegation inrättas för att ta till vara kompetensen inom näringsliv och transportbranschen. Nu har regeringen åtminstone tillfälligt startat en ny delegation där även riksdagspartierna ingår i en referensgrupp för avgiftssystemen. Detta välkomnar Kristdemokraterna som ett första steg i rätt riktning.

Kristdemokraterna anser dock att riksdagen bör tillkännage för regeringen som sin mening att ytterligare åtgärder behöver vidtagas för att stärka den svenska åkerinringens konkurrensmöjligheter. Kristdemokraterna har i tidigare motioner krävt konkreta åtgärder för svensk åkerinäring, men regeringen har inte velat lyssna. Motionärerna anser sig därför tvingade att upprepa gamla krav.

I motion 2002/03:T485 av Sylvia Lindgren (s) anförs att det uttalade syftet med Europeiska transportministerrådets (CEMT) fördelning av s.k. CEMT-tillstånd mellan medlemsstaterna, är att liberalisera och förenkla vägtransporter mellan olika europeiska länder. Det är upp till berörd myndighet i den enskilda medlemsstaten att fördela så som den anser vara lämpligt bland de åkare som ansöker om dem.

De senaste åren har antalet tillstånd i Östeuropa ökat kraftigt och en alltför stor mängd tillstånd utnyttjas som ett medel för legal social dumpning och utflaggning. Den orimligt stora mängden tillstånd har gjort CEMT-tillstånd till handelsvara, och hela systemet riskerar att bli en ny form av bekvämlighetsflaggning för åkerinringen. Därför är det nu viktigt att den svenska rege-

ringen agerar i det mellanstatliga transportministerrådet för att få en nivå på CEMT-tillstånd som motsvarar de egentliga transportbehoven.

I motion 2002/03:T486 av Sylvia Lindgren (s) framhålls att den gemensamma marknaden delvis har inneburit en avreglering och delvis skapat större svårigheter med att kontrollera tillstånd och laglydighet. På så vis har den också till viss del öppnat för social dumpning och ekonomisk brottslighet. Många åkerier i Europa bedriver en verksamhet vars karaktär ömsom är helt i enlighet med lagar och regler, ömsom befinner sig i vad som i bästa fall kan anses vara en gråzon. I Tyskland har man lagstiftat mot illegala anställningar och social dumpning. Frankrike bedriver just nu en kamp för att få begreppet cabotage – tillfällig inrikestrafik – ordentligt definierat (yrkande 2).

Motionären kräver också att Sverige i samband med införandet av EU:s direktiv om förarlicenser för tredjelandsförare intar en konsekvent hållning. För att en tredjelandsförare skall kunna få en förarlicens måste Sverige, i enlighet med direktivets intentioner, kräva att han eller hon har arbetstillstånd. Annars riskerar Sverige att bli för åkerinäringen vad Panama och Belize är för sjöfarten (yrkande 4).

I motion 2003/04:T539 av Göte Wahlström m.fl. (s) anförs att genom upphandlingsförfarandet i trafiksektorn sätts hård press på de trafikutövare som åtar sig uppdrag. De styrmekanismer som i dag gäller i form av bl.a. arbetstidslagstiftning och vägtrafikförordningen får många gånger underordnad betydelse då de ekonomiska förutsättningarna läggs fram. I detta läge får entreprenörer och framför allt trafikföraren krav på sig som är mycket svåra att leva upp till inom ramen för gällande lagstiftning. Lösningen blir ofta att överträda körtider och hastighetsbegränsningar men också att bortse från gällande arbetsmiljölågstiftning.

#### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen – senast i mars 2002 – framhållit betydelsen av att Sverige har en konkurrenskraftig åkerinäring (bet. 2001/02:TU9). Utskottet uttalade då bl.a. att regeringen, genom att ställa sig bakom det transport- och näringspolitiska handlingsprogrammet för svensk åkerinäring, har intensifierat sitt arbete för att förbättra villkoren för näringen. Utskottet kunde också konstatera att olika frågor som tagits upp i handlingsprogrammet hade förts till en lösning, medan arbetet med andra frågor ännu inte avsatts i konkreta resultat. Det gällde t.ex. vägtrafikbeskattningens framtida utformning samt ett kontroll- och påföljdssystem som var effektivt också gentemot utländska fordonsförare och som riksdagen vid två tidigare tillfällen har efterlyst i särskilda tillkännagivanden till regeringen.

Med anledning av de motioner som tar upp mer *generella aspekter på åkerinäringens konkurrensförutsättningar* vill utskottet inledningsvis anföra att det transport- och näringspolitiska handlingsprogrammet för svensk åkerinäring följs upp av regeringen och en revidering av programmet kommer att ske under år 2004. Utskottet vill i sammanhanget också anföra att Vägtrafikskat-

teutredningen i tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) fått i uppdrag att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik. Utredaren skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem. Enligt redan givna direktiv (dir. 2001:12) skall utredaren se över vägtrafikbeskattningen med framför allt beaktande av miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredningen skall avlämna sitt slutbetänkande senast den 31 maj 2004.

Ett delbetänkande om miljöinriktad fordonsskatt för tunga fordon (SOU 2002:64) redovisades år 2002. I betänkandet tas bl.a. frågan upp om åkerinäringens konkurrenssituation. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill med anledning av motionerna som tar upp åkerinäringens konkurrensförutsättningar mer generellt också peka på att Godstransportdelegationen i tilläggsdirektiv (dir. 2003:65) skall analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Till de delar av kommitténs arbete som rör avgiftsfrågor har en parlamentarisk referensgrupp knutits. Kommittén skall redovisa sitt arbete senast den 30 juni 2004.

I motionerna om åkerinäringens konkurrensförutsättningar uppmärksammas också frågor som rör *kör- och vilotider m.m.* Utskottet kan instämma i vad motionärerna framhåller om betydelsen av gemensamma regler och efterlevnaden av dessa för att främja en sund konkurrens inom EU. Utskottet ser därför positivt på att regeringen tillkallat en särskild utredare (dir. 2003:44) med uppgift att föreslå hur direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter skall genomföras i svensk rätt. Utredningen, som avslutat sitt arbete, överlämnade sitt betänkande till arbetslivsminister Hans Karlsson den 2 mars 2004.

Utredningen, som bl.a. behandlat frågor som rör hälso- och säkerhetsaspekter, trafiksäkerhet och konkurrensfrågor, föreslår en lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Lagen skall gälla för sådant arbete som omfattas av EG-förordningarna om kör- och vilotid, dvs. tyngre godstransporter (fordonet väger mer än 3,5 ton) och persontransporter där fordonet är byggt för transport av fler än nio personer och färden är längre än 50 kilometer. Lagen kommer att gälla för de arbetstagare som arbetar som förare. En viktig utgångspunkt för utredningen har varit att slå vakt om den betydelse arbetsmarknadens parter har för arbetstidsförhållanden på den svenska arbetsmarknaden. Frågor om arbetstid är centrala delar i de svenska kollektivavtalen. En annan utgångspunkt för utredningen har varit att de nya lagreglerna i möjligaste mån inte skall göra ett redan omfattande regelverk ännu mer komplicerat. På vägtransportområdet finns inte bara arbetstidsbestämmelser, utan även regler om kör- och vilotid. Dessa finns i huvudsak i EG-förordningar, som är tvingande. Det förslag utredningen lägger utnyttjar de möjligheter som finns att förenkla regelverket.



Utskottet har också erfarit att Rådets transportarbetsgrupp arbetar med ett kommissionförslag om en ny förordning om kör- och vilotider. Förslaget syftar bl.a. till ett enklare och tydligare regelsystem, så att möjligheterna till tolkning och efterlevnad av reglerna underlättas.

När det gäller *upphandlingsförfarandet* inom branschen vill utskottet framhålla att Vägverket och Sveriges åkeriföretag i augusti 2003 avtalat om projektsamarbete för att öka trafiksäkerheten i åkerinäringen. En viktig del i detta är att påverka och uppmuntra transportköpare att ställa krav på trafiksäkerhetspolicy vid upphandling. I sammanhanget bör också särskilt uppmärksammas den överenskommelse som träffades i december 2003 mellan transportköpare och transportföretag om att trafiksäkerhetskrav skall ställas i samband med upphandling av transporterna. I överenskommelsen ingår bl.a. att tillse att gällande lagar och regelsystem skall vara den lägsta ambitionsnivån för arbetet och att tidskrav och körscheman utformas på ett sätt som inte äventyrar trafiksäkerheten. Undertecknare av överenskommelsen är Sveriges åkeriföretag, Svenskt näringsliv, Sveriges transportindustriförbund, Biltrafikens arbetsgivareförbund och Svenska transportarbetareförbundet.

Frågan om *CEMT-tillstånd* och konkurrensen inom åkerinäringen, som särskilt lyfts fram i motion 2002/03:T485 (s), har utskottet erfarit att i samband med att CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) började premiera länder, som endast gav ut tillstånd till de nyaste bilarna, har många östeuropeiska länder maximerat sina tillstånd. Därigenom har de kunnat köra mer eller mindre fritt inom EU. CEMT:s försök att begränsa den här företeelsen har stött på svårigheter, men under de senaste åren har en omsvängning skett. Många av de östeuropeiska länderna, som tidigare varit emot en begränsning av CEMT-tillstånden, är nu mer positiva, då de själva bl.a. kan komma att drabbas av problemet som framtida EU-medlemmar. Detta har inneburit att man under år 2003 bl.a. enades om att en bil som framförs med stöd av ett CEMT-tillstånd måste återvända till hemlandet minst var sjätte vecka. På så sätt försvåras möjligheterna för förare och bilar att mer eller mindre permanent bo i ett annat land och bedriva yrkesmässig trafik.

Sverige utfärdade 280 CEMT-tillstånd år 2003. I år har hittills 178 tillstånd utfärdats av de 691 som Sverige tilldelats för år 2004. Sverige har hittills utfärdat färre tillstånd än vad som årligen tilldelats.

*Sammanfattningsvis* vill utskottet framhålla att frågor som rör åkerinäringens konkurrensförutsättningar under en följd av år har varit föremål för utskottsbehandlingar. Det har varit angelägna frågor som utskottet då behandlat och som bl.a. aktualiserats med anledning av väckta motioner i ärendet. Utskottet har i dessa sammanhang bl.a. pekat på betydelsen av en konkurrenskraftig svensk åkerinäring och i tillkännagivanden till regeringen gett uttryck för sin uppfattning.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att vid en information i utskottet den 10 februari 2004 av statssekreteraren i Näringsdepartementet aktualiserades viktiga frågor om konkurrensförutsättningarna för svensk åkerinäring. Utskottet fäste bl.a. uppmärksamhet på ländernas olika miljökrav

och arbetsmiljömässiga förutsättningar på transporter. Även den fria rörligheten av varor och tjänster och anslutningen till EU av nya medlemsländer, liksom frågor om stora mängder dieselinförsel från utländska åkeriföretag uppmärksammades av utskottet.

Utskottet ser mycket positivt på att berörda inom branschen tagit olika initiativ för att bl.a. förbättra konkurrensvillkoren inom åkerinäringen, liksom regeringens utredningsarbete i viktiga frågor på området. Utskottet utgår ifrån att resultatet av det omfattande beredningsarbete inom Regeringskansliet och inom EU i frågor som rör konkurrensförutsättningarna inom åkerinäringen kommer att öppna vägen för en utvecklingskraftig svensk åkerinäring av det slag som länge efterfrågats av utskottet.

Mot bakgrund av vad som nu anförts anser utskottet att ytterligare uttalanden inte är påkallade i frågan. Motionerna 2002/03:T202 (m), 2002/03:T290 (m), 2002/03:T460 (kd) yrkande 1, 2002/03:T485 (s), 2002/03:T486 (s) yrkandena 2 och 4, 2003/04:T203 (m), 2003/04:T468 (kd) yrkande 1 samt 2003/04:T539 (s) avstyrks därmed.

## Överlast och övervakning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anför att när det gäller överlast och övervakning har dessa frågor uppmärksammats av såväl branschen som berörda myndigheter och ett angeläget arbete pågår nu för att komma till rätta med problemet. Utskottet utgår ifrån att berörda inom området fortsätter sitt påbörjade arbete och förutsätter att polisen slår larm om den förstärkta trafikövervakningen visar att bl.a. överskridande av tillåtna axellaster och bruttovikter är av oacceptabel omfattning.

Motionsförslagen avstyrks av utskottet.

*Jämför reservation 2 (kd).*

### Motionsförslag

I motionerna 2002/03:T460 (yrkande 4) och 2003/04:T468 (yrkande 5) av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att ökade resurser måste satsas på övervakning av tung trafik. Vägverkets neddragning av polisens bilinspektörer är inte acceptabel. Utan deras specialkompetens kommer det att bli mycket svårare för polisen att stoppa de trafikfarliga bilarna och trafiksäkerheten kommer att minska. Bilinspektörernas och polisens arbete är mycket viktigt för att förebygga olyckor på grund av felaktig lastsäkring och andra överträdelser.

I motion 2002/03:T486 av Sylvia Lindgren (s) framhålls bl.a. att risken att i dag fastna i en kontroll för överlast, avsaknad av arbetstillstånd, brott mot kör- och vilotider, låtsad cabotagetrafik eller liknande är tämligen små i Sverige. Möjligheten för trafikövervakarna att på något effektivt sätt beivra syndarna i de fall de har annan hemmaort än Sverige är än mindre. Det har alltid

funnits en tämligen bred uppslutning kring målet att Sverige skall bidra till att stärka EU-samarbetets sociala dimension. På detta område innebär ett förverkligande av dessa intentioner att bl.a. resurserna till trafikövervakningen bör stärkas (yrkande 1).

I motionerna 2002/03:T491 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) och 2003/04:T306 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) framhålls att Vägverkets mätningar på riksväg 90 nära Sollefteå visar att nio av tio timmerbilar kör med övervikt. Medelvikten ligger enligt denna mätning på 65 ton, vilket är fem ton mer än lagen tillåter. Det framkom också att vissa bilar hade övervikt på upp till 80 ton.

Vägverkets mätning visade också att timmerbilar ofta hade alldeles för hög hastighet, vilket ytterligare ökar faran i trafiken. Transport av timmer med lastbilar är en förutsättning för skogsindustrin. För att transportererna skall vara säkra och skonsamma för vägar är det viktigt att industrin tillsammans med åkerinäringen och transportfacken tar sitt ansvar för att begränsa överlast. Genom information, samarbete mellan berörda myndigheter och näringar m.m. skulle samhället spara betydande summor i vägunderhåll och kunna använda dessa medel till andra angelägna ändamål, menar motionärerna.

### *Utskottets ställningstagande*

Vid utskottets senaste behandling av frågor om överlastade fordon (bet. 2001/02:TU9) i mars 2002 anförde utskottet bl.a. att åkerinäringen och skogsindustrin inlett ett samarbete för att komma till rätta med problemet. Utskottet förutsatte att denna samverkan bedrivs med intensitet och med en ambition från berörda parter att förbättra situationen. Vägverket hade också frågan under uppsikt.

Enligt uppgift från Sveriges åkeriföretag har problemen med överlast blivit mer kända under de senaste åren genom att Vägverket har gjort omfattande mätningar med utnyttjande av en ny mätmetod. Enligt organisationen är överlast definitivt ett problem och branschen tar nu krafttag för att komma till rätta med situationen.

I sammanhanget vill utskottet peka på vad Föreningen Sveriges skogsindustriers (Skogsindustrierna) styrelse i ett pressmeddelande i september 2002 uttalat. Av pressmeddelandet framgår att Vägverkets mätningar och även skogsindustriens egna kontrollanter visat att många virkesbilar, som kör på uppdrag av industrin, har otillåtna höga vikter. Enligt Skogsindustriernas styrelse är det en självklarhet att beställda transportuppdrag skall utföras professionellt och enligt gällande lagstiftning och upprättade kontrakt. Skogsindustrin arbetar med att i samförstånd med alla sina avtalspartner stödja sådana åtgärder som leder till lagenliga och kvalitetssäkra råvarutransporter. Arbetet sker i fortsatt dialog med Sveriges åkeriföretag, polisen och Vägverket, men självklart också i diskussionerna mellan enskilda åkerier och skogsbolag.

När det gäller frågan om överlast vill utskottet också peka på den ovan nämnda överenskommelsen som träffades i december 2003 mellan transport-

köpare och transportföretag. Som framgått skall dessa ställa trafiksäkerhetskrav i samband med upphandling av transporter. I överenskommelsen ingår att, som i ett nästa steg, aktualisera problemen med förekomsten av överskridande av axellaster och bruttovikter på vägnätet i syfte att få bort dessa. Under tecknare av överenskommelsen är Sveriges åkeriföretag, Svenskt näringsliv, Sveriges transportindustriförbund, Biltrafikens arbetsgivareförbund och Svenska transportarbetareförbundet.

I fråga om övervakningen av överlast kan utskottet notera att 37 miljoner kronor har överförts från Vägverket till polisens trafikövervakning för år 2004 för s.k. flygande inspektioner för tung yrkestrafik (vägkantskontroller). Enligt vad utskottet erfarit är detta en för vägkantskontrollerna öronmärkt resursöverföring. Utskottet utgår därför ifrån att dessa medel nu kommer att medföra en välkommen ökning av inspektionerna av tung yrkestrafik på våra vägar.

Som utskottet ser det har frågor om överlast och övervakning uppmärksammas av såväl branschen som berörda myndigheter och ett angeläget arbete pågår nu för att komma till rätta med problemet. Utskottet utgår ifrån att berörda inom området fortsätter sitt påbörjade arbete och förutsätter att polisen slår larm om den förstärkta trafikövervakningen visar att bl.a. överskridande av tillåtna axellaster och bruttovikter är av oacceptabel omfattning.

Uttalanden utöver vad utskottet ovan anfört anser utskottet inte vara påkallat. Motionerna 2002/03:T460 (kd) yrkande 4, 2002/03:T486 (s) yrkande 1, 2002/03:T491 (s), 2003/04:T306 (s), 2003/04:T468 (kd) yrkande 5 avstyrks därmed.

## **Påföljdssystemet inom åkerinäringen**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet förutsätter att regeringens förslag om regelförändringar av påföljdssystemet som nu förbereds inom Regeringskansliet snarast leder till ett reformerat påföljdssystem i enlighet med vad utskottet i tillkännagivande efterfrågar och som påtalas i de nu behandlade motionerna. Motionsförslagen tillstyrks delvis.

### *Motionsförslag*

I motionerna 2002/03:T460 (yrkande 3) och 2003/04:T468 (yrkande 4) av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att påföljdssystemet måste bli mer konsekvent. Rättvisa bötesystem måste finnas för att konkurrensen skall vara lika för alla. Att många utländska chaufförer kan ignorera böter är stötande. Regeringen har fått två tillkännagivanden av riksdagen att åtgärda denna fråga men fortfarande finns enbart ett utredningsförslag som begränsar sig till förskotts-inbetalning av överlastavgifter. Regeringen bör skyndsamt fullfölja riksdagens beslut i detta avseende och åstadkomma ett reformerat bötesystem som är lika för alla oavsett nationalitet.

I motion 2003/04:T465 av Ann-Marie Fagerström (s) framhålls att antalet tunga transporter har ökat på våra vägar. En utveckling som har blivit mycket negativ är att andelen överlastade tunga fordon också ökar mycket kraftigt. Undersökningar som gjorts visar att så många som tre av fyra lastbilar på vissa sträckor varit för tungt lastade. Detta gör att vägarna slits ner mycket fortare än vad som annars varit fallet. Samtidigt ökar olycksrisken på grund av fellastningar m.m. Dessa problem måste rättas till så fort som möjligt. Enligt motionären bör därför böterna kraftigt höjas för dem som påträffas med överlast, så att det inte blir intressant att chansa med att köra med överlast på de svenska vägarna.

I motion 2002/03:T486 av Sylvia Lindgren (s) framhålls bl.a. att det alltid har funnits en tämligen bred uppslutning kring målet att Sverige skall bidra till att stärka EU-samarbetets sociala dimension. På detta område innebär ett förverkligande av dessa intentioner att möjligheterna att sanktionera brott på landets vägar bör utökas (yrkande 3).

### *Utskottets ställningstagande*

Inledningsvis vill utskottet anföra att enligt dagens bestämmelser kan trafikböter och trafikavgifter i form av t.ex. föreläggande av ordningsbot, domar, påförda överlastavgifter eller felparkeringsavgifter endast i en begränsad utsträckning verkställas i utlandet. Detta har i sin tur bidragit till skillnad i viljan att betala böter och avgifter mellan svenska och utomnordiska trafikanter. I praktiken innebär det att en utländsk förare eller fordonsägare egentligen kan välja om han/hon vill betala sina svenska trafikböter/avgifter eller inte.

Med anledning av detta beslutade regeringen under sommaren 2001 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att överväga behovet av att ändra det svenska regelverket för att i större utsträckning än i dag förmå utländska förare att betala böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklagstiftningen (dir. 2001:50). Utredningen lämnade sitt betänkande (SOU 2002:72) i augusti 2002. Utredningen föreslår att polisen skall ges rätt att kräva en omedelbar förskottsbetalning av överlastavgiften på platsen för kontrollen och om betalningen uteblir att polisen skall hindra fordonets fortsatta färd.

Utskottet anser att påföljdssystemet måste bli mer konsekvent. Rättvisa bötesystem måste finnas för att konkurrensen skall vara lika för alla. Att många utländska chaufförer kan ignorera böter är stötande. Regeringen har i två tillkännagivanden av riksdagen uppmanats att åtgärda denna fråga men fortfarande finns enbart ett utredningsförslag som begränsar sig till förskottsinbetalning av överlastavgifter. Utskottet anser att regeringen skyndsamt bör fullfölja riksdagens beslut i detta avseende och åstadkomma ett reformerat bötesystem som är lika för alla oavsett nationalitet.

Vad som nu anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottet vill i sammanhanget också anföra att inom EU har justitieministrarna i maj 2003 kommit överens om ett utkast till ett rambeslut som innehåller bestämmelser om verkställighet av bötesstraff. Enligt rambeslutet

skall ett bötesstraff som har beslutats i en medlemsstat erkännas och verkställas i en annan medlemsstat utan ytterligare formaliteter. Verkställigheten skall ske på samma sätt som för ett inhemskt bötesstraff. Något väl fungerande verkställighetsförfarande mellan EU:s medlemsstater beträffande bötesstraff finns inte i dag. Rambeslutets tillämpning bedöms därför komma att utgöra ett verkligt mervärde när det gäller möjligheterna att driva in böter som t.ex. ålagts utomnordiska trafikanter.

Under våren 2004 kommer riksdagen att behandla den till riksdagen nyligen överlämnade propositionen om Sveriges antagande av rambeslut om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (prop. 2003/04:92). Rambeslutet antas formellt av justitieministerna under sommaren 2004 och skall vara genomfört i nationell lagstiftning inom viss bestämd tid, som beslutas i samband med antagandet. Normalt är det fråga om två år.

Som framgått har riksdagen i två tillkännagivanden till regeringen efterlyst ett kontroll- och påföljdssystem som är effektivt också gentemot utländska fordonsförare. Utskottet kan nu konstatera att regeringen förbereder en proposition om ändring i det svenska regelverket för att i större utsträckning än i dag förmå utländska förare att betala böter/överlastavgifter för förseelser mot trafiklagstiftningen. En proposition i ärendet avses redovisas under våren 2004.

Utskottets förutsätter att regeringens förslag om regelförändringar av påföljdssystemet som nu förbereds inom Regeringskansliet snarast leder till ett reformerat påföljdssystem i enlighet med vad utskottet i tillkännagivande efterfrågar och som påtalas i de nu behandlade motionerna.

Mot bakgrund av det anförda tillstyrks delvis motionerna 2002/03:T460 (kd) yrkande 3, 2002/03:T486 (s) yrkande 3, 2003/04:T465 (s) och 2003/04:T468 (kd) yrkande 4.

## Taxinäringen

### Utskottets förslag i korthet

När det gäller frågor inom taxinäringen, såsom bl.a. obligatorisk taxametertömning och svarttaxiverksamhet, avstyrks motionsförslagen med hänvisning till den pågående översynen av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106).

*Jämför reservation 3 (m, v, c).*

### Obligatorisk taxametertömning

#### *Motionsförslag*

I motionerna 2002/03:T322 (yrkande 1) av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och 2002/03:T405 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) tas

frågan upp om obligatorisk taxametertömning. I motionerna framhålls bl.a. att vid skatterevisioner i Lund, Malmö och Stockholm har det framkommit att alltför många taxiföretag inte redovisar sin omsättning på ett korrekt sätt. De skriver ned sin omsättning och saknar ofta dokumentation om sin intjäning. Beräkningar från Skatteförvaltningen visar att minst 70 miljoner kronor årligen undanhålls från beskattning, vilket innebär att konkurrensen inom branschen inte sker på lika villkor.

I många taxibeställningscentraler är det obligatoriskt för taxiföretagen att tömma sina taxametrar till en central dator på taxibeställningscentralen. Här fångas således all information upp om omsättning, körturer osv. För att säkerställa konkurrens på lika villkor föreslås i motion T405 (c) en obligatorisk tömning av samtliga taxametrar i landet. I motion T322 (v) föreslås att den obligatoriska tömningen skall ske i av tillsynsmyndigheten fastställd tömningscentral.

### *Utskottets ställningstagande*

Vid utskottets senaste behandling av frågan om obligatorisk taxametertömning (bet. 2001/02:TU9) i mars 2002 anfördes bl.a. att ytterligare åtgärder måste vidtas mot ekonomiska oegentligheter inom taxinäringen. Ett system med obligatoriska tömningscentraler kan härvid vara ett verksamt medel, ansåg utskottet. Mot den bakgrunden välkomnade utskottet den positiva inställning till förslaget som näringsministern redovisat i riksdagen. Om regeringen vid den fortsatta beredningen skulle finna att systemet med tömningscentraler skulle kunna utformas på ett lagtekniskt och i övrigt lämpligt sätt utgick utskottet från att regeringen skulle återkomma till riksdagen med ett förslag i ärendet.

Mot den bakgrunden kan utskottet därför välkomna regeringens initiativ om att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106) i enlighet med vad utskottet länge efterfrågat. I uppdraget ingår bl.a. att utredaren skall göra en analys av om ytterligare åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen. Utredaren skall särskilt analysera om det är lämpligt att införa ett krav på att taxametrar skall tömmas i särskilda tömningscentraler samt om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag ur taxametern i syfte att bl.a. överlämna utdragen till andra myndigheter som granskar taxibranschen, t.ex. skattemyndigheten. Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 november 2004.

Utskottet utgår ifrån att de frågor som tas upp i motionerna kommer att bli ordentligt genomlysta av utredningen och förutsätter att – om systemet med tömningscentraler skulle kunna utformas på ett lagtekniskt och i övrigt lämpligt sätt – förslag lämnas skyndsamt om införandet av ett sådant system. Om den obligatoriska tömningen skall ske i av tillsynsmyndigheten fastställd tömningscentral enligt vad som förordas i motion 2002/03:T322 (v), får bedömas i det sammanhanget. Något uttalande utöver vad utskottet nu anfört

anses inte föreligga. Motionerna 2002/03:T322 (v) yrkande 1 och 2002/03:T405 (c) avstyrks därmed.

### **Svarttaxiverksamhet**

#### *Motionsförslag*

I motion 2002/03:T322 Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhålls att en svårighet när det gäller svarttaxiverksamhet är att polisen måste kunna styrka att svarttaxin kört personer mot betalning vid flera tillfällen. Ett förslag från myndighetsutövarna är att det skall räcka med avslöjande vid ett tillfälle för att det skall kunna bli fällande dom (yrkande 6).

I motion 2002/03:T406 Birgitta Sellén och Roger Karlsson (båda c) pekar motionärerna på att man i Norge haft motsvarande problem med svarttaxiverksamhet som i Sverige. Där har Stortinget beslutat om en lagändring som innebär att det har blivit betydligt enklare för polis, åklagare och domstolen att bestraffa svarttaxiförarna. Enligt motionärerna måste yrkestrafiklagen ändras så att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma skall gälla för den som utför persontransport mot betalning på liknande sätt som en taxi när erbjudande av transport riktas mot allmänheten på offentlig plats.

I motion 2003/04:T227 av Ulf Sjösten (m) sägs att stora insatser görs för att begränsa svarttaxiverksamheten. De rättsvårdande myndigheterna upplever dock att lagstiftning och rättspraxis inte fungerar tillräckligt bra för att komma tillrätta med problemet. Man upplever också att lagstiftningen i praktiken fungerar på olika sätt i olika delar av landet. Polis och åklagare efterlyser vidare en laglig möjlighet att beslagta och förverka ett fordon som upprepade gånger brukas vid svarttaxiverksamhet, en möjlighet som finns vid upprepade brott mot trafikbrottslagen, exempelvis olovlig körning.

#### *Utskottets ställningstagande*

Vid utskottets senaste behandling av frågan om åtgärder mot svarttaxiverksamheten (bet. 2001/02:TU9) i mars 2002 framförde utskottet en oro över situationen med svarttaxiverksamheten, inte minst mot bakgrund av den kriminalitet som är förknippad med verksamheten, inte bara av ekonomisk art utan också i form av våld mot person, t.ex. misshandel, rån och sexuella övergrepp. Härtill kom de ekonomiska skador som denna form av illojal konkurrens tillfogar den legala taxiverksamheten som har att betala skatter och sociala avgifter. Mot den bakgrunden fann utskottet att regeringen borde överväga vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att svarttaxiverksamheten skall minska. Regeringen borde snarast redovisa för riksdagen vilka åtgärder den anser vara erforderliga.

Vad utskottet då anförde om svarttaxiverksamheten gav riksdagen som sin mening regeringen till känna.



Som framgått ser utskottet positivt på regeringens initiativ om att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106). I enlighet med vad utskottet i tillkännagivande till regeringen efterfrågat skall översynen särskilt inriktas på analyser om vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga taxitrafiken, s.k. svarttaxi, och för att minska den ekonomiska brottsligheten. Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 november 2004.

Till ledning för övervägandena ingår också i utredarens uppdrag att analysera bl.a. de relativt nya norska bestämmelserna om olaga taxitrafik, vilket också förordas i motion 2002/03:T406 (c). Utredaren skall också se vilka effekter de nya bestämmelserna har fått sedan de infördes.

Utskottet förutsätter att även frågan om att beslagta och förverka fordon som används vid upprepad svarttaxiverksamhet kommer att uppmärksammas inom ramen för pågående utredningsarbete.

Mot bakgrund av betydelsen av frågans snara lösning utgår utskottet ifrån att regeringen, så snart beredningsarbetet är avslutat, återkommer till riksdagen med förslag om erforderliga åtgärder som underlättar för berörda myndigheter att bl.a. komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga taxitrafiken. De i motionerna väckta förslagen torde då till huvudsaklig del bli tillgodosedda. Motionerna 2002/03:T322 (v) yrkande 6, 2002/03:T406 (c) och 2003/04:T227 (m) avstyrks därmed.

## **Reformerad taxinäring**

### *Motionsförslag*

I motion 2002/03:T322 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) föreslås att tillsynsmyndigheten, åklagarmyndigheten och polisen tar fram en handlingsplan för att komma till rätta med fusket i taxibranschen (yrkande 2).

När det gäller fastpriser anförs att det ur konsumenternas perspektiv kan verka fördelaktigare med fasta priser för taxiresor mellan olika destinationer. Svårigheten är att de genomförda kontrollerna visar att fastpriser gärna leder till att taxametern inte sätts på. Följaktligen blir inte resan registrerad och undandras därmed lätt från redovisning till skattemyndigheten och erläggande av skatt m.m. Vägverket borde ges i uppdrag att utforma regler för taxametrar som tillgodoser kundernas behov av information samtidigt som fusket försvåras. I motionen föreslås också att fastpriser förbjuds (yrkandena 3 och 4). Det föreslås också att polisen får rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar (yrkande 5).

I motion 2002/03:T530 av Anders Karlsson och Christin Nilsson (båda s) pekar motionärerna på flera förslag för att förbättra näringens yrkesmässiga villkor och funktion. I motionen föreslås bl.a. att den ekonomiska brottsligheten i den yrkesmässiga trafiken i möjligaste mån elimineras, att kunden skall känna trygghet under taxitransporter, att prisdumpning förhindras och att de anställda

erhåller avtalsenliga löner, att vagnparksunderhållet håller en sådan standard att trafiksäkerheten inte äventyras och att anbudsförfaranden vid uppköp av samhällsbetalda transporter inte blir incitament till ekonomisk brottslighet.

### *Utskottets ställningstagande*

Som utskottet redovisat ovan har regeringen tillkallat en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106). Utskottet vill därvid framhålla att i de fall utredaren lämnar konkreta förslag som kräver författningsreglering skall förslag till sådan reglering redovisas. Frågor om regler för taxametrar, fastpriser, prisdumpning, polisens rätt att beslagta rapporter m.m. som tas upp i motionerna kan då komma att aktualiseras. Som framgått skall utredaren redovisa sitt arbete senast den 1 november 2004.

I sammanhanget vill utskottet också fästa uppmärksamhet på att regeringen i december 2003 tillkallat en särskild utredare som, utifrån de utvärderingar som gjorts av regelreformer inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaden, skall utvärdera de långsiktiga effekterna för konsumenterna, näringslivet, arbetsmarknaden och samhällsekonomin (dir. 2003:151). Utredaren skall även, utifrån de genomförda utvärderingarna, föreslå de åtgärder som kan behövas för att ytterligare förbättra marknadernas funktion. Utredaren skall också redovisa sitt uppdrag senast den 1 november 2004.

Intresset för frågor av de slag som motionärerna tar upp har även uppmärksammats av den Internationella transportunionen (IRU). Norska Transportekonomiska institutet (TØI) har på uppdrag av IRU gjort en jämförande studie av taxibranschen i olika europeiska länder. TØI har bl.a. undersökt regelsystemet, yrkesförhållanden, marknadstillträde m.m. i 13 länder. Detaljerade rapporter för respektive land har redovisats och ger bl.a. statistisk information om förhållandena i de olika länderna.

Utskottet förutsätter att det arbete som pågår inom Regeringskansliet leder till att problemen inom taxinäringen, som utskottet i olika sammanhang pekat på och som påtalats i motioner, kommer att effektivt kunna motverkas. Mot bakgrund av betydelsen av frågans snara lösning, utgår utskottet ifrån – som framgått – att regeringen, så snart detta arbete är avslutat, återkommer till riksdagen med förslag om erforderliga åtgärder som underlättar för berörda myndigheter att bl.a. komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga taxitrafiken. Några uttalanden härutöver anser utskottet inte vara påkallat. Motionerna 2002/03:T322 (v) yrkandena 2–5 och 2002/03:T530 (s) avstyrks därmed.

## Reservationer

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

### 1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar, punkt 1, (m, fp, kd, c)

av Elisabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m), Christer Winbäck (fp), Jan Andersson (c) och Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2002/03:T202 av Rolf Gunnarsson (m),  
2002/03:T290 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (båda m),  
2002/03:T460 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd),  
2003/04:T203 av Rolf Gunnarsson (m),  
2003/04:T468 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och  
avslår motionerna  
2002/03:T485 av Sylvia Lindgren (s),  
2002/03:T486 yrkandena 2 och 4 av Sylvia Lindgren (s) och  
2003/04:T539 av Göte Wahlström m.fl. (s).

#### *Ställningstagande*

Vi anser att regeringen snarast bör se till att det blir likhet inför lagen mellan svenska och utländska fordon. Som det är i dag kan utländska fordon genomföra transportuppdrag i Sverige utan beaktande av kör- och vilotider om transporten påbörjas eller avslutas utanför våra gränser. Genom en förbättrad lagstiftning kan sådana konkurrensnedvridningar förebyggas. Regeringen bör också i samband med EU:s utvidgning se till att tillträdarländernas åkeriföretags fordon och förare uppfyller de krav som ställs enligt EU:s regelverk.

Den svenska åkerinäringen måste betraktas som världsledande när det gäller miljöambitioner. Åkeriföretag kör på den renaste dieseloljan som för närvarande finns att tillgå och alltfler svenska åkare väljer att miljösäkra sin verksamhet enligt särskild ISO-standard. Den svenska åkerinäringen drabbas dock svårt när det gäller konkurrens på olika villkor.

De studier som gjorts av åkerinäringens villkor visar entydigt att svenska åkare har ungefär 20 % högre kostnadsläge än sina konkurrenter i omvärlden.

Enligt en redovisning från Svenska åkeriförbundet, numera Sveriges åkeriförbundet, så ligger fortfarande kostnadsskillnaderna gentemot närliggande länder (Tyskland och Danmark) omkring 20 % till Sveriges nackdel, medan Polens åkare har nästan 50 % lägre kostnadsnivåer. Det fria cabotaget (möjlighet att utföra tillfällig inrikestrafik) och de nya EU-medlemmarnas inträde i unionen gör att många svenska åkare får det allt svårare att konkurrera.

Vi anser att riksdagen bör tillkännage för regeringen som sin mening att ytterligare åtgärder behöver vidtagas för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter. Vi har tidigare krävt konkreta åtgärder för svensk åkerinäring, men tillräckliga åtgärder har hittills inte genomförts. Vi anser oss därför tvingade att upprepa gamla krav.

## **2. Överlast och övervakning, punkt 2, (kd)**

av Lars Gustafsson (kd)

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2002/03:T460 yrkande 4 av Johnny Gylling m.fl. (kd),  
2002/03:T486 yrkande 1 av Sylvia Lindgren (s),  
2002/03:T491 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s),  
2003/04:T306 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) och  
2003/04:T468 yrkande 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

### *Ställningstagande*

Ökade resurser måste satsas på övervakning av tung trafik och reglerna behöver bli mer konsekventa. Vägverkets neddragning av polisens bilinspektörer är inte acceptabel. Utan deras specialkompetens kommer det att bli mycket svårare för polisen att stoppa de trafikfarliga bilarna och trafiksäkerheten kommer att minska. Bilinspektörernas och polisens arbete är mycket viktigt för att förebygga olyckor på grund av felaktig lastsäkring och andra överträdelser.

Vad som nu anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **3. Svarttaxiverksamhet, punkt 5, (m, v, c)**

av Elisabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m), Karin Thorborg (v) och Jan Andersson (c).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion  
2003/04:T227 av Ulf Sjösten (m) och  
avslår motionerna  
2002/03:T322 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) samt  
2002/03:T406 av Birgitta Sellén och Roger Karlsson (båda c).

*Ställningstagande*

Vi är medvetna om att stora insatser görs för att begränsa svarttaxiverksamheten. De rättsvårdande myndigheterna upplever dock att lagstiftning och rättspraxis inte fungerar tillräckligt bra för att komma tillrätta med problemet. Det upplevs också att lagstiftningen i praktiken fungerar på olika sätt i olika delar av landet. Polis och åklagare efterlyser vidare en laglig möjlighet att beslagta och förverka ett fordon som upprepade gånger brukas vid svarttaxiverksamhet. En möjlighet som finns vid upprepade brott mot trafikbrottslagen, exempelvis olovlig körning.

Vi anser att den av regeringen tillkallade utredaren med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen (dir. 2003:106) i tilläggsdirektiv får till uppgift att analysera frågan om möjligheten att beslagta och förverka fordon som används vid upprepade svarttaxiverksamhet.

Vad som nu anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2002

*2002/03: T202 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra åkerinäringens villkor.

*2002/03:T290 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrade villkor för svensk åkerinäring.

*2002/03:T322 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tömning av taxameter obligatoriskt skall ske i av tillsynsmyndigheten fastställd tömningscentral.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsynsmyndigheten, åklagarmyndigheten och polisen tar fram en handlingsplan för att komma till rätta med fusket i taxibranschen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fastpriser förbjuds.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket borde ges i uppdrag att forma regler för taxametrar som tillgodoser kundernas behov av information samtidigt som fusket försvåras.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att polisen får rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det skall räcka med att svarttaxiverksamhet fastställs vid ett tillfälle för att det skall kunna bli fällande dom.

*2002/03:T405 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (c):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lag om obligatorisk taxametertömning.

*2002/03:T406 av Birgitta Sellén och Roger Karlsson (c):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring och skärpning i yrkestrafiklagen för att motverka svarttaxikörning.

2002/03:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påskynda arbetet med ett reformerat bötesystem som är lika för alla.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kontroller av tung trafik.

2002/03:T485 av Sylvia Lindgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att minska antalet CEMT-tillstånd.

2002/03:T486 av Sylvia Lindgren (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om resurser för övervakning av tung trafik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att cabotage ges en tydlig definition i svensk lagstiftning och att cabotaget därigenom begränsas tidsmässigt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utöka möjligheterna att beivra lagöverträdelser i cabotagetrafik och internationella transporter på svenskt territorium.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att arbetstillstånd skall krävas för att Sverige skall ge tredjelandsförare förarlicens i enlighet med EU:s direktiv om förarlicenser.

2002/03:T491 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om timmerbilar med tung last.

2002/03:T530 av Anders Karlsson och Christin Nilsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samlade åtgärder för en reformerad och sanerad taxinäring.

## Motioner från allmänna motionstiden 2003

2003/04:T203 av Rolf Gunnarsson (m):

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

*2003/04:T227 av Ulf Sjösten (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att beslagta och förverka fordon som används vid upprepad svarttaxiverksamhet.

*2003/04:T306 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om timmerlastbilar med tung last.

*2003/04:T465 av Ann-Marie Fagerström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kraftigt höja bötesbeloppen för överlaster inom den tunga lastbilstrafiken.

*2003/04:T468 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett reformerat bötessystem lika för alla.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser för kontroller av tung trafik.

*2003/04:T539 av Göte Wahlström m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upphandlingsförfarandet i trafiksektorn.