



Yrkestrafik- och taxifrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet frågor om yrkestrafik och taxi. I betänkandet behandlas 35 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2012. Motionsyrkandena rör bl.a. säkra uppställningsplatser för lastbilar, konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken, åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen, tillsynen av taxibranschen, obligatoriska redovisningscentraler och översyn av taxibranschen.

Med anledning av motionsförslagen föreslår utskottet att riksdagen riktar totalt fyra tillkännagivanden till regeringen, varav två inom yrkestrafikområdet och två inom taxiområdet. Inom yrkestrafikområdet avser tillkännagivandena dels en översyn av möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Holland med bl.a. krav på att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten, dels åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen. Inom taxiområdet handlar tillkännagivandena dels om att det är hög tid att införa obligatoriska redovisningscentraler, dels om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen.

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 tio reservationer och två särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Hastighetsefterlevnad för tung trafik	7
Säkra uppställningsplatser för lastbilar	9
Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken	12
Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg	18
Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen	21
Kustbevakningens kontrollverksamhet	23
Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider	26
Böter och sanktioner vid överträdelse och hindrande av fortsatt färd	27
Digitala förarkort i taxi	32
Kontroller och indragning av taxilegitimationer	35
Samverkan i tillsynen av taxibranschen	38
Obligatoriska redovisningscentraler	40
Översyn av taxibranschen	44
Jämförelsepris för taxi	46
Reservationer	49
1. Hastighetsefterlevnad för tung trafik, punkt 1 (MP, V)	49
2. Åtgärder för säkra uppställningsplatser för lastbilar, punkt 2 (S, SD)	50
3. Åtgärder inom EU för säkra uppställningsplatser, punkt 3 (S, MP, V)	50
4. Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken, punkt 4 (M, FP, C, KD)	51
5. Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, punkt 5 (S, MP, V)	52
6. Böter och sanktioner vid överträdelse och hindrande av fortsatt färd, punkt 9 (S)	53
7. Digitala förarkort i taxi, punkt 10 (S)	54
8. Kontroller och indragning av taxilegitimationer, punkt 11 (SD)	55
9. Samverkan i tillsynen av taxibranschen, punkt 12 (S, MP, V)	56
10. Obligatoriska redovisningscentraler, punkt 13 (M, FP, C, KD)	57
Särskilda yttranden	59
1. Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen, punkt 6 (M, FP, C, KD)	59
2. Översyn av taxibranschen, punkt 14 (M, FP, C, KD)	59
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	60
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	60

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Yrkestrafikfrågor

1. Hastighetsefterlevnad för tung trafik

Riksdagen avslår motion

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 17.

Reservation 1 (MP, V)

2. Åtgärder för säkra uppställningsplatser för lastbilar

Riksdagen avslår motion

2012/13:T313 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Reservation 2 (S, SD)

3. Åtgärder inom EU för säkra uppställningsplatser

Riksdagen avslår motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31.

Reservation 3 (S, MP, V)

4. Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av att se över möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Holland, med bl.a. krav på att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T330 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD),

2012/13:T361 av Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (båda S),

2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) i denna del och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 27, 29 och 30 samt

avslår motion

2012/13:C261 av Sten Bergheden (M) yrkande 2.

Reservation 4 (M, FP, C, KD)

5. Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T377 av Johan Andersson (S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 28.

Reservation 5 (S, MP, V)

6. Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör vidta åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T255 av Billy Gustafsson (S).

7. Kustbevakningens kontrollverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T212 av Anders Hansson (M) och

2012/13:T231 av Anders Hansson (M).

8. Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider

Riksdagen avslår motion

2012/13:T351 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M).

9. Böter och sanktioner vid överträdelse och hindrande av fortsatt färd

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T227 av Louise Malmström (S),

2012/13:T233 av Penilla Gunther och Irene Oskarsson (båda KD)
yrkandena 1 och 3 samt

2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) i denna del.

Reservation 6 (S)

*Taxifrågor***10. Digitala förarkort i taxi**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T229 av Maria Stenberg och Sven-Erik Bucht (båda S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 36.

Reservation 7 (S)

11. Kontroller och indragning av taxilegitimationer

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T204 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3,

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda
S) yrkandena 2 och 3 samt

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 35.

Reservation 8 (SD)

12. Samverkan i tillsynen av taxibranschen

Riksdagen avslår motion

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda
S) yrkandena 4 och 5.

Reservation 9 (S, MP, V)

13. Obligatoriska redovisningscentraler

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet
anför om att det nu är hög tid att införa obligatoriska redovisnings-
centraler. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda
S) yrkande 1 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 34.

Reservation 10 (M, FP, C, KD)

14. Översyn av taxibranschen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkande 6 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 37 och 38.

15. Jämförelsepris för taxi

Riksdagen avslår motion

2012/13:T319 av Anton Abele (M).

Stockholm den 2 maj 2013

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), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Annika Lillemets (MP) och Hans Unander (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 35 motionsyrkanden i 18 motioner från den allmänna motionstiden 2012 om godstrafik, taxi och buss. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet den 11 april 2013 informerats av företrädare för Rikspolisstyrelsen, Skatteverket och Transportstyrelsen om ett genomfört uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg samt myndigheternas pågående och planerade arbete för att stärka tillsynen av yrkestrafiken och taxibranschen.

Utskottets överväganden

Hastighetsefterlevnad för tung trafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om den obligatoriska inställningen av hastighetsregulatorerna. Utskottet förutsätter att åtgärderna för att förbättra den tunga trafikens hastighetsefterlevnad fortsätter.

Jämför reservation 1 (MP, V).

Bakgrund

De flesta tunga lastbilar och bussar måste av trafiksäkerhetsskäl ha en anordning som begränsar fordonets maxhastighet, en s.k. hastighetsregulator. En hastighetsregulator har som huvuduppgift att reglera bränsletillförseln till motorn för att på så sätt begränsa fordonets hastighet till ett fastställt värde, exempelvis 80 eller 90 km/tim. Anordningen kan vara en separat teknisk enhet eller ett system som är integrerat i fordonet.

Sedan 1992 finns det lagkrav på att tunga lastbilar med en totalvikt över tolv ton och bussar med totalvikt över tio ton av årsmodell 1988 eller senare ska vara utrustade med hastighetsregulatorer som ska användas.

Enligt gällande regler är maxhastigheten för lastbilar utan släp 90 km/tim på motorväg eller motortrafikväg och 80 km/tim för lastbilar med släp. Den som överträder gällande hastighetsbegränsningar kan åläggas böter och/eller få körkortet indraget.

Motionen

Stina Bergström m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2012/13:T509 att sänkt hastighet är ett effektivt sätt att spara bränsle för alla trafikslag. Tunga fordon står för en större del av den utsläppsökning som höga hastigheter leder till jämfört med deras andel av trafikarbetet och det är därför särskilt viktigt att få förare av de tunga fordonen att hålla hastigheten. Tunga lastbilar med släp är utrustade med hastighetsregulatorer som begränsar hastigheten. Enligt EU-direktiv är dessa inställda på 89 km/tim trots att den högsta tillåtna hastigheten är 80 km/tim. I motionen anförs att koldioxidutsläppen för en tung lastbil med släp på landsväg skulle minska med 8 procent om regulatorn ställdes om till 80 km/tim. Motionärerna anser att Sverige bör ställa krav i EU på tunga lastbilars hastighetsefterlevnad så att en inställning på 80 km/tim på hastighetsregulatorerna blir obligatoriskt i alla fordon senast 2020 (yrkande 17).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan utifrån resultaten av olika undersökningar om hur den tunga yrkestrafiken följer hastighetsbegränsningarna konstatera att situationen behöver förbättras. I en tillståndsmätning som Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen lät genomföra under hösten 2012 framkom att drygt 40 procent av de godstransporter som undersöktes överträdde de gällande hastighetsbestämmelserna och att resultatet från den mätningen motsvarade samma nivå som vid en tidigare mätning 2007. Att den tunga lastbilstrafiken inte följer de gällande hastighetsbestämmelserna framgår även av en större undersökning av fordons hastigheterna på de statliga vägarna som Trafikverket genomförde den 21 maj–30 september 2012 och som motsvarar de tidigare årliga undersökningar som dåvarande Vägverket genomförde under perioden 1996–2004. Resultaten från dessa mätningar visar att andelen trafikarbete där den tillåtna hastigheten överskreds uppgick till ca 70 procent vid 2012 års mätning för lastbilar med släp. Utskottet anser att det är otillfredsställande att en så hög andel överskrider den tillåtna hastigheten. Samtidigt kan utskottet konstatera en viss förbättring sedan den senaste mätningen 2004 och att andelen trafikarbete där den tillåtna hastigheten överskreds har minskat med 6 procent sedan dess.

Utskottet noterar att det i en ny tillsynsrapport (2013:1) från Rikspolisstyrelsen om polismyndigheternas strategiska arbete inom trafiksäkerhetsområdet bedöms att de undersökta polismyndigheternas rapportering av hastighetsöverträdelser i intervallen 6–9 km/tim fortfarande inte är tillräckligt omfattande och att flera polismyndigheter inte har vidtagit konkreta åtgärder för att förbättra detta. I tillsynsrapporten görs vidare bedömningen att den sänkta toleransen vid hastighetsövervakning inte har fått genomslag inom polismyndigheterna.

Utskottet vill framhålla vikten av att hastighetsefterlevnaden förbättras och att det är angeläget att på olika sätt intensifiera arbetet och vidta nödvändiga åtgärder för detta. Utskottet vill vidare betona att utöver minskade utsläpp är en förbättrad hastighetsefterlevnad även positivt för att öka trafiksäkerheten på vägarna. Detta framgår av Trafikverkets analysrapport med en översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan 2010 och 2020 där det anges att åtgärder för ökad efterlevnad av hastighetsgränserna tillsammans med andra åtgärder för lägre medelhastighet har störst potential att nå målen.

Utskottet kan konstatera att det behövs en ökad samverkan och gemensamma åtgärder från såväl åkeribranschen som myndigheter och organisationer för att åstadkomma en bättre hastighetsefterlevnad. Utskottet välkomnar därför den resultatkonferens som hölls i Stockholm den 24 april 2013 där bl.a. frågor om förbättrad hastighetsefterlevnad togs upp. Vid konferensen diskuterade myndigheter, företag och organisationer hur det fortsatta arbetet för att uppnå 2020 års etappmål för trafiksäkerhet bör se ut. Utskottet förutsätter att åtgärderna för att förbättra den tunga trafikens hastighetsefterlevnad fortsätter.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 17.

Säkra uppställningsplatser för lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkra uppställningsplatser för lastbilar. Utskottet hänvisar till de insatser som sker på olika nivåer för att få fler och säkrare uppställningsplatser och finner inte anledning till att vidta någon ytterligare åtgärd.

Jämför reservationerna 2 (S, SD) och 3 (S, MP, V).

Motionerna

Clas-Göran Carlsson m.fl. (S) framför i motion 2012/13:T313 att stora delar av det gemensamma varuflödet går via transporter på vägnätet och att bristen på platser där chaufförer kan ta rast, där släp tillfälligt kan ställas upp och där omlastning av gods kan ske ställer till problem för branschen. Situationen i Stockholmsområdet är särskilt bekymmersam. Motionärerna anför att det inte handlar om övernattningsplatser, som är ett helt annat problem, utan om en uppställningsplats med exempelvis max två timmars parkering med parkeringsövervakning. För att hitta någon form av enhetliga lösningar på problemet föreslås att Trafikverket får i uppdrag att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att anlägga fler uppställningsplatser för åkerinäringen och komma med förslag till lösningar som täcker in hela landet.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) anfördes att det händer att chaufförer rånas och gods stjäls på uppställningsplatser för lastbilar samt att det där också förekommer att oseriösa chaufförer ägnar sig åt brottslighet som smuggling och försäljning av alkohol, tobak och narkotika. Motionärerna framhåller att detta måste upphöra och att uppställningsplatserna ska vara rast- och viloplatser för chaufförer, inte platser för kriminell verksamhet. Vidare framhålls att Sverige måste vara drivande i det pågående arbetet inom EU och verka för fler säkra uppställningsplatser för lastbilstrafiken inom EU. Motionärerna pekar på vikten av att koppla ihop arbetet med säkra uppställningsplatser med arbetet för att främja intelligenta transportsystem (ITS) i EU och Sverige då ITS-lösningar kan hjälpa chaufförer att hitta lediga säkra uppställningsplatser (yrkande 31).

Utskottets ställningstagande

Åtgärder för säkra uppställningsplatser för lastbilar

Utskottet vill inledningsvis erinra om att behovet av säkra uppställningsplatser för lastbilar har uppmärksammats i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2012/13:RFR7) och att uppföljningsgruppen i sina bedömningar pekade på vikten av att närmare belysa frågan.

Utskottet påminner vidare om att regeringen hösten 2012 redovisade ett förslag till inriktning av hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25). Riksdagen har därefter tillstyrkt regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor, varav 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet erinrar om att regeringen den 20 december 2012 beslutat om direktiv till åtgärdsplaneringen och att Trafikverket i samråd med regionerna för närvarande arbetar med att ta fram underlag och förslag till en nationell plan för transportsystemet 2014–2025 för att stärka Sveriges konkurrenskraft och bidra till välfärd, livskvalitet och tillväxt i hela landet. Länsplaneupprättarna ska redovisa förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur till Näringsdepartementet senast den 16 december 2013. Utskottet förutsätter att frågan om säkra uppställningsplatser kommer att beaktas i samband med denna åtgärdsplanering.

När det gäller säkra uppställningsplatser vill utskottet avslutningsvis uppmärksamma att även branschen själv vidtar åtgärder för ökad säkerhet vid uppställning och att det är vanligt att de etablerade transportföretagen väljer att teckna egna avtal med samverkansparter inom åkeribranschen om säkra uppställningsplatser.

Med utgångspunkt från de insatser som sker på olika nivåer för att få fler och säkrare uppställningsplatser finner utskottet inte anledning att vidta någon ytterligare åtgärd och avstyrker därmed motion 2012/13:T313 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Åtgärder inom EU för säkra uppställningsplatser

Då en stor del av lastbilstransporterna i dag sker över de nationella gränserna vill utskottet peka på att frågan om säkra rast- och uppställningsplatser är något som har beaktats inom ramen för arbetet med att ta fram en ny förordning för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I kommissionens förslag till förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (KOM(2011) 650) föreslås en utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, bl.a. för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.

Utskottet vill också uppmärksamma att det inom ramen för det europeiska samarbetet pågår ett EU-projekt (the East West Transport Corridor II, EWTC II) om säkra uppställningsplatser 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. I Sverige leds projektet av Region Blekinge och inriktningen är att kunna lämna förslag om hur två anläggningar skulle kunna se ut om de stationeras i Karlshamn och på Jylland.

När det gäller intelligenta transportsystem (ITS) kan utskottet påminna om att ett ramverk har inrättats för ett samordnat och enhetligt införande och användning av ITS inom Europeiska unionen och över gränserna mellan medlemsstaterna genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet). Regeringen har i mars 2013 överlämnat propositionen Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (prop. 2012/13:138) till riksdagen. Enligt det lämnade förslaget ska ITS-tillämpningar och ITS-tjänster uppfylla de krav som behövs för att bl.a. tillhandahålla informationstjänster i realtid samt informationstjänster och bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik. Propositionen bereds i utskottets betänkande 2012/13:TU14.

Det kan även noteras att det inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) pågår ett arbete med att ta fram en skyltning för säkra uppställningsplatser.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionsförslaget 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31.

Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att en översyn bör göras av hur den modell som tillämpas i Holland med bl.a. krav på att de som arbetar i åkerinäringen ska vara anställda i det företag som innehar trafikillståndet och behovet av förändringar för att kunna garantera den svenska kollektivavtalsmodellen. Utskottet hänvisar till att det behövs förbättrade villkor inom åkerinäringen och att det krävs åtgärder som syftar till att ge branschen förutsättningar att konkurrera på lika villkor. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken och avstyrker motionsförslag om en översyn av konkurrens-situationen inom bussbranschen.

Jämför reservation 4 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

När det handlar om att anställa personal som bor utomlands gäller vanliga beskattningsregler om vistelsen i Sverige varar i sex månader eller längre. Om vistelsen i Sverige är kortare tid än sex månader har den anställda däremot möjlighet att bli beskattad enligt särskild inkomstskatt för utomlands bosatta (SINK). Vid SINK gäller att skatten är 25 procent på ersättningen och eventuella förmåner, att den anställda slipper deklarerera i Sverige och att den anställda inte får göra avdrag. Om den anställda inte visar upp ett utsändningsintyg, som ett A1-intyg eller liknande, ska arbetsgivaren betala arbetsgivaravgift och lämna en kontrolluppgift. Arbetsgivaren ska tills den anställda kan visa ett beslut från Skatteverket att han eller hon ska bli beskattad enligt SINK eller enligt inkomstskattelagen dra skatt enligt gällande skattetabell där arbetsgivaren har sitt säte plus ytterligare 10 procent. Den anställda kan sedan i efterhand, inom fem år begära omprövning av ärendet för att kunna bli beskattad enligt SINK eller inkomstskattelagen. Skatten justeras då retroaktivt. Enligt det gällande regelverket är huvudregeln att de sociala avgifterna ska betalas i det land där personen är verksam. Lagen anger vidare att den som betalar ersättning till någon för utfört arbete är den som är skyldig att betala arbetsgivaravgifterna (socialavgifterna). Det finns sedan undantag från reglerna om personen som arbetar i annat land är utstationerad och därmed kvarstår i sitt hemlands socialförsäkringssystem, då utgår inga sociala avgifter. Det finns också undantag från reglerna om personen som har F-skatt för bedriven verksamhet är den som själv är skyldig att betala socialavgifterna.

Motionerna

Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkar i motion 2012/13:T330 på att den svenska lagstiftningen om yrkestrafiken bör skärpas för att motverka att konkurrensen inom EU snedvrids. Motionärerna hänvisar till att det i den EU-förordning som ligger till grund för den kommande svenska yrkestrafiklagen anges att åkerier som dömts för att ha brutit mot regler om löne- och anställningsvillkor ska kunna fråntas sina trafiktillstånd. Motionärerna menar att reglerna dock har negligerats i Sverige trots att EU-förordningen numera också ger medlemsstaterna rätt att ta itu med lönedumpning och marknadsstörningar via nationella tilläggsregler. De anför att det i Sverige tillåts att chaufförer med F-skattsedel kör andra åkeriers bilar, mer eller mindre olagligt, vilket bidrar till att snedvrida konkurrensen mellan inhemska och utländska åkerier. Motionärerna anser att åkerier vid arbetstoppar ska kunna anlita bemanningsföretag. Dessa ska dock vara certifierade och ansvara för förarnas löner samt för att anställningsvillkoren följer det kollektivavtal som gäller för den firma de hyr ut arbetskraften till.

I motion 2012/13:T361 av Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (båda S) framförs att förekomsten av utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen har ökat markant på senare år och att det i dag finns uppskattningsvis över 1 000 utländska förare i Sverige som inte är formellt anställda trots anställningsliknande förhållanden, s.k. falska egenföretagare. Dessa chaufförer saknar anställningskontrakt i Sverige då vissa svenska åkerier väljer att ha en affärsrelation med förarna i stället för ett anställningsförhållande. Motionärerna pekar på att detta är fullt möjligt eftersom chaufförerna får status som egenföretagare genom sin F-skattsedel eller motsvarande dokumentation och att det ur ett juridiskt perspektiv inte finns några hinder för svenska åkerier att anlita utländska egenföretagare. Motionärerna framhåller att trots att upplägget är lagligt skapar det problem som bl.a. social dumpning, oro för anställningstryggheten på svensk arbetsmarknad, lönedumpning och förlorade skatte- och avgiftsintäkter i Sverige. Vidare drabbas seriösa åkerier som vill ta ansvar för både miljö och anställda hårt av denna utveckling och slås ut från marknaden. Motionärerna anser därför att det är angeläget att undersöka hur en motsvarighet till den holländska lagstiftningen kan införlivas i svensk lag när det gäller krav på att de som arbetar i transportnäringen ska vara anställda i det företag som innehar trafiktillståndet, på att bemanningsföretag som kontrakteras i transportnäringen har kollektivavtal samt på att underentreprenörer ska ha egna trafiktillstånd och egna fordon.

Sven-Erik Bucht (S) anger i motion 2012/13:T397 att en kombination av oklara definitioner och en närmast obefintlig kontroll har lett till att omfattande godstrafik utförs av olaga inrikes yrkestrafik i strid mot intentionerna i EU:s förordningar om villkoren för hur cabotage ska bedrivas. De omfattande och systematiska brotten mot cabotagereglererna har försatt svenska åkerier i en närmast ohanterlig konkurrenssituation där många slås

ut medan andra försöker sänka sina kostnader genom att ta in s.k. falska egenföretagare som avlönas på samma nivåer som arbetskraft från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. I motionen framhålls att EU:s regelverk ger utrymme för motåtgärder genom reglerna om gott anseende och möjligheten att ställa krav på att åkerier följer nationella regler om löne- och anställningsvillkor. I motionen framförs att Sverige skyndsamt bör införa likartade regler som i den holländska modellen. Motionären föreslår att chaufförer som kör för svenska åkerier som huvudregel ska vara anställda i de åkerierna.

Anders Ygeman m.fl. (S) efterlyser i kommittémotion 2012/13:T477 sjösta villkor i åkerinäringen (yrkande 27). Motionärerna anför att seriösa aktörer inom åkerinäringen utsätts för osund konkurrens från oseriösa aktörer inom näringen. Den illegala inrikestrafiken har lett till att ett växande antal svenska åkare har sänkt sina priser genom att anlita falska egenföretagare genom F-skattsedlar eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. Motionärerna pekar på att lönekostnaderna i båda dessa fall kan reduceras med uppåt 80 procent vilket utgör ren lönedumping och medför en marknadsstörning som underminerar förutsättningarna för seriösa åkerier. De alltmer pressade marginalerna innebär också att seriösa aktörer får allt svårare att aktivt arbeta med åtgärder för ökad trafiksäkerhet och bättre miljö. Motionärerna motsätter sig ändringar eller ett avskaffande av de förordningar som styr cabotagreglerna. Om ett nytt system ska arbetas fram måste det skapas tydliga regler som säkrar de sociala villkoren i åkerinäringen och som garanterar den svenska kollektivavtalsmodellen. Motionärerna efterlyser att utstationeringsdirektivets arbetslandsprincip får tydliga och tvingande regler samt tillämpningsregler för åkerinäringen (yrkande 29). I motionen framhålls vidare den s.k. holländska modellen för åkeribranschen och att det bör vara värt att studera dessa åtgärder närmare och se över möjligheterna att införa liknande bestämmelser i Sverige för att garantera den svenska kollektivavtalsmodellen (yrkande 30).

Sten Bergheden (M) framför i motion 2012/13:C261 att det är viktigt att villkoren för bussbranschen i Sverige är likvärdiga med dem i övriga Europa så att inte svenska bussbolag missgynnas i konkurrensen. Svenska arbetstillfällen och skatteintäkter riskerar annars att gå förlorade. Utifrån detta efterlyser motionären att konkurrenssituationen i stort för svenska bussbolag ses över (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Enligt uppgift till utskottet ingår Skatteverkets riktade granskning av åkerierna i myndighetens prioriterade insats Grov ekonomisk brottslighet. Insatsen fokuserar på problematiken kring svart arbetskraft, utländska företag verksamma i landet och den grova ekonomiska brottsligheten. Enligt Skatteverket har myndigheten i denna granskning uppmärksammat hur flera av

de undersökta åkerierna har sagt upp sina svenska chaufförer och i stället anlitat utländska chaufförer. Då de utländska aktörerna/chaufförerna inte är registrerade i något register i Sverige har Skatteverket endast kunnat hitta dem genom tips eller genom att söka efter åkerier som inte redovisar någon arbetskraft. Enligt Skatteverket har de åkerier som granskats hävdad att chaufförerna har bedrivit och bedriver företag och ska redovisa sin inkomst i sitt respektive hemland. Vid Skatteverkets granskning av chaufförerna – för närvarande ett hundratal – har det dock framkommit att de inte är utsända från sina hemländer och därmed inte heller har kvar sin socialförsäkring i hemlandet. Chaufförerna har inte heller – mer än undantagsvis – haft F-skattsedel. Enligt uppgift till utskottet har det vid Skatteverkets granskning framgått att det råder skilda meningar mellan det företag som anlitat chaufförerna och chaufförerna om vilket avtal som har tecknats. Chaufförerna har i många fall hävdad att de har varit anställda medan företagen har hävdad att de har anlitat ett utländskt företag. Skatteverket pekar på att frågan om någon är anställd eller inte är något som Skatteverket inte bedömer. Skatteverket bedömer endast om det finns A1-intyg eller F-skattsedel och om något av detta inte finns är det den som betalar ut ersättningen som är skyldig att erlægga sociala avgifter.

Enligt Skatteverket kommer det dagligen in tips om åkerier som drivs med stöd av utländska chaufförer. Då registrering av utländska företag saknas har Skatteverket ingen uppfattning om hur stort problemet kan vara. Enligt Skatteverket har det dock vid kontrollerna hittills visat sig att de som har granskats redovisar felaktigt, såväl de som anlitar chaufförerna som chaufförerna själva. Skatteverket har hittills avslutat granskningen av ett trettiotal åkerier och håller för närvarande på att granska ytterligare ett tjugotal.

Skatteverket har genom denna satsning på ökade kontroller kunnat se att många åkerier och transportföretag har ändrat sitt beteende vad det gäller anlitan av chaufförer. Enligt Skatteverket har de hittills granskat närmare 200 chaufförer som varken haft A1-intyg eller F-skattsedel och flertalet har varit i Sverige i mer än 183 dagar vilket innebär att de även ska betala skatt i Sverige. Enligt Skatteverket har beskattningsbeslut fattats eller håller på att fattas för dessa och fler chaufförer kommer att komma i fråga efter hand som de nya utredningarna slutförs.

När det gäller de felaktigheter som hittills har framkommit av Skatteverkets granskning vill utskottet peka på att dessa i en del fall kan förmodas ha skett på grund av missuppfattningar eller liknande. Utskottet välkomnar därför Skatteverkets initiativ till ett informationsmaterial som även har översatts till engelska och som beskriver vilka regler som gäller när man kommer till Sverige och arbetar. Informationsmaterialet kommer att spridas till bl.a. ambassader så att de kan publicera och sprida informationen till personer innan de åker till Sverige för att arbeta.

Utskottet kan konstatera att det behövs förbättrade villkor inom åkerinäringen och att det krävs ytterligare åtgärder som syftar till att ge branschen förutsättningar att konkurrera på lika villkor.

När det gäller kraven för att bedriva yrkesmässig trafik vill utskottet påminna om att det av förordning (EG) nr 1071/2009 artikel 3.2 framgår att medlemsstaterna utöver kraven på att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser och ha erforderligt yrkeskunande även får besluta att införa ytterligare krav. Sådana krav som företagen ska uppfylla för att tillåtas att bedriva yrkesmässig trafik ska enligt förordningen vara proportionerliga och icke-diskriminerande.

Enligt uppskattningar från arbetsmarknadens parter har antalet utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen ökat markant på senare år och det finns i dag många utländska förare i Sverige som inte är formellt anställda, trots anställningsliknande förhållanden. Utskottet vill peka på att man i vissa andra europeiska länder har valt en annan väg och försökt att hitta lösningar för att stävja utvecklingen med att personer utnyttjas genom att arbeta under anställningsliknande förhållanden. I exempelvis Holland tillämpas som huvudregel att de förare som åkerierna anlitar ska vara anställda i det företag de arbetar samtidigt som undantag görs för anställda i bemanningsföretag med kollektivavtal samt underentreprenörer med egna trafiktillstånd och egna fordon. Utskottet vill peka på att man genom denna lösning har fått en mer konkurrensneutral transportnäring. Regleringen har även lett till att man motverkar att utländsk arbetskraft utnyttjas och att man skapar bättre förutsättningar för att alla människor ska ha samma värde på den holländska arbetsmarknaden oavsett nationalitet eller etnicitet.

Mot denna bakgrund vill utskottet framhålla att det är angeläget att Sverige skyndsamt undersöker om liknande regler som i Holland skulle kunna införas i Sverige i fråga om krav på att de som arbetar i transportnäringen ska vara anställda i det företag som innehar trafiktillståndet, att bemanningsföretag som kontrakteras i transportnäringen har kollektivavtal och att underentreprenörer ska ha egna trafiktillstånd och egna fordon. Vidare framhåller utskottet att Sverige bör se över den rådande trafiklagstiftningen för att kontrollera i vilken omfattning reglerna följs av den tunga trafiken i allmänhet och den illegala trafiken i synnerhet.

Därmed tillstyrker utskottet motionsförslagen 2012/13:T330 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD), 2012/13:T361 av Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (båda S), 2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) (i denna del) och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 27, 29 och 30.

Bussbranschen

Som en del i det uppdrag som regeringen lämnade till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i mars 2012 ingick att genomföra en tillståndsmätning av persontransporter med buss. Utskottet noterar att även om resultaten av tillståndsmätningen visar på god regelefterlevnad beträffande de krav som gäller yrkestrafiktillstånd uppskattas att 5 procent av de kontrollerade företagen uppvisar någon typ av anmärkning beträffande gemenskapstillstånd. Utskottet noterar vidare att det vid tillståndsmätningens kontroll av förare visade sig att ca 45 procent av dessa hade gjort sig skyldiga till någon form av överträdelse av kör- och vilotidsbestämmelserna samt att arbetsgivaransvar hade rapporterats beträffande överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna för ca 10 procent av de kontrollerade företagen. Utskottet ser därför positivt på det förslag som presenteras i rapporten från Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen om att tillståndsmätningar av buss, i likhet med för godstransporter och taxi, ska göras vart tredje år och att detta då också rapporteras till regeringen. Vidare föreslås att det inför varje tillståndsmätning ska analyseras om andra myndigheter än polisen och Transportstyrelsen ska involveras. För detta inleds en diskussion med Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Försäkringskassan. I det förslag som presenteras anges vidare att om samarbetet med Skatteverket utvidgas till att även omfatta Kronofogdemyndigheten och Försäkringskassan kan andra typer av uppgifter komma att ingå.

Utskottet noterar vidare att det i Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens rapport anges att ett syfte med att genomföra tillståndsmätningar är att förbättra konkurrenssituationen inom yrkestrafiken. Vidare anges att regeringen kan besluta om åtgärder utifrån kvalitetssäkrat material för att konkurrensmässigt stärka den del av yrkestrafiken som följer regelverket. För företag med god regelefterlevnad förbättras arbetsförutsättningarna markant då transportarbetet kan bedrivas utan att företaget störs i sitt arbete. Utskottet välkomnar detta.

De förslag som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har lämnat bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Enligt utskottets mening kan förslaget i motion 2012/13:C261 av Sten Bergheden (M) yrkande 2 förväntas bli delvis tillgodosett genom de förslag till åtgärder som regeringen har att ta ställning till. Utskottet avstyrker därför motionsförslaget.

Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg. Utskottet välkomnar att samverkan och ett förbättrat informationsutbyte mellan myndigheterna prioriteras då detta utgör betydelsefulla verktyg för en stärkt kontroll- och tillsynsverksamhet.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Bakgrund

Trafikutskottet presenterade i mars 2012 en uppföljningsrapport om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8). I uppföljningen konstaterades att det fortfarande återstår ett utvecklingsarbete för att tillämpningen av reglerna för de yrkesmässiga godstransporterna på väg ska medverka till en effektiv tillsyn inom yrkestrafikområdet.

Utskottets uppföljning har behandlats i betänkande 2011/12:TU8. I betänkandet konstaterades att den uppföljning som utskottets uppföljningsgrupp har genomfört visar att tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg behöver förbättras och bli mer effektiv. Utskottet konstaterade vidare att det som framkom i uppföljningen tydligt visar på vikten av kraftfulla insatser för att stärka kontroll- och tillsynsverksamheten för ökad trafiksäkerhet, förbättrad arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor inom branschen. Utskottet slog också fast att det ser allvarligt på de brister som redovisats i uppföljningsrapporten och att det behövs tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller samt att det är angeläget att Transportstyrelsen tar fram en tillsynsstrategi. Vidare framhölls att det behövs kraftfulla åtgärder för en förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheterna och åkeribranschen. Utskottet riktade också uppmärksamheten på att de ansvariga myndigheterna måste prioritera brott inom yrkestrafiken samt avsätta resurser och vidta åtgärder för att säkra tillgången på kompetens för detta. Utskottet konstaterade även att det behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med de överträdelser som sker så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas. Utskottet välkomnade vidare de initiativ som regeringen har tagit med anledning av de resultat som framkom i utskottets uppföljning.

Motionerna

Johan Andersson (S) pekar i motion 2012/13:T377 på att ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset och att transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. I motionen

anförs vidare att det vid kontakter med branschen framkommer att man anser att de svenska myndigheternas tillsyn över detta är bristfällig, något som också påtalats i riksdagens trafikutskotts rapport 2011/12:RFR8. Enligt motionären bör systemet för tillsyn av cabotagetransporter snarast förbättras.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) framhålls att det är viktigt med åtgärder för en sund konkurrenssituation för åkerinäringen. För att komma till rätta med oegentligheterna inom branschen och se till att kontrollen av efterlevnaden av gällande lagstiftning blir bättre än i dag föreslår motionärerna att det tillsätts en nationell samordnare för att samordna det arbete med åkerinäringen som görs av polisen, tullen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket och Arbetsmiljöverket (yrkande 28).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att när det gäller tillträde till marknaden för godstransporter på väg och rätten att utföra s.k. cabotagetransporter regleras detta gemensamt på EU-nivå. EU-kommissionen har aviserat en revidering av den befintliga förordningen om tillträde till marknaden för godstransporter på väg. Kommissionen har sedermera aviserat en översyn av EU-bestämmelserna på området. Kommissionens förslag väntas senare under året.

Utskottet ser med tillfredsställelse på att regeringen, med anledning av iakttagelserna i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg, i mars 2012 gav Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att

- ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regel- efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg
- utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg
- lämna förslag på hur riskvärderingssystemet ska utvidgas i enlighet med de gemensamma reglerna om de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik
- föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg
- lämna de eventuella författningsförslag som behövs
- redovisa konsekvenser av föreslagna åtgärder.

Uppdraget till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen, som bl.a. syftade till att stärka tillsynen av yrkestrafiken, slutredovisades den 8 mars 2013. Dessförinnan gjordes en delredovisning den 1 november 2012 med en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg avseende gods- och busstrafik. I rapporten lämnas ett antal förslag som syftar till att stärka tillsynen och förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken, bl.a. att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ska ta fram en gemensam strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg senast den 30 juni

2013. Transportstyrelsen föreslås vara sammanhållande myndighet för detta arbete. Huvudsyftet med strategin ska vara att ge största möjliga positiva effekt på yrkestrafikens regelefterlevnad. Utskottet vill framhålla att det fortsatta genomförandet av dessa åtgärder sammantaget innebär att tillsynen av yrkestrafiken på väg kommer att kunna förbättras.

När det gäller samverkan mellan myndigheterna har Transportstyrelsen enligt yrkestrafiklagen (2012:210) ansvaret för tillsynen över att tillståndsinnehavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. I Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens rapport anges att syftet med myndighetssamverkan kring tillsynen av yrkestrafiken dels är att effektivare samordna samhällets insatser mot olika former av brottslighet, dels att ta till vara resultatet av sådana samordningseffekter inom varje myndighets ansvarsområde. En förbättrad samverkan medverkar till ett informationsutbyte som kan medföra att Transportstyrelsen tillförs information av värde i den egna tillsynsverksamheten och att övriga deltagande myndigheter i samband med kontroller eller andra aktiviteter kring yrkestrafiken kan få kännedom om förhållanden som kan användas i dessa myndigheters egna tillsyns- eller kontrollaktiviteter inom deras respektive ansvarsområden. I rapporten från Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen föreslås att riktade tillsyner och kontroller bör planeras in vid myndighetssamverkan och att kontrollinsatser kan riktas mot identifierade problemområden. Enligt utskottets mening kan en stärkt samverkan och ett förbättrat informationsutbyte mellan myndigheterna utgöra betydelsefulla verktyg för att myndigheternas kontroll- och tillsynsverksamhet ska kunna bli mer effektiv och välkomnar därför att detta prioriteras i det fortsatta arbetet.

Utskottet vill avslutningsvis välkomna att infrastrukturministern med anledning av de utmaningar som åkeribranschen står inför aviserar att det inom kort kommer att inledas ett arbete med att närmare analysera avvikelser mot cabotagereglererna samt åtgärder mot otillåten cabotage.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T377 av Johan Andersson (S) och 2012/13:T477 av Anders Yge-man m.fl. (S) yrkande 28.

Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att regeringen skyndsamt bör vidta åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen och bifaller därmed en motion om detta. Utskottet hänvisar till att det är angeläget att vidta ytterligare åtgärder för att komma till rätta med de problem som finns med otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik.

Jämför särskilt yttrande 1 (M, FP, C, KD).

Motionen

I motion 2012/13:T255 av Billy Gustafsson (S) framförs att det förekommer osund konkurrens inom åkerinäringen och att utländska åkerier bedriver verksamhet som inte är förenlig med svensk lagstiftning. Det gäller i första hand den s.k. cabotagetrafiken där utländska fordon ofta är stationerade i Sverige och därmed saknar lagstöd för sin verksamhet. I motionen anförs vidare att den svenska åkerinäringen på sikt riskerar att slås ut och att responsen från ledande politiker har varit mer eller mindre obefintlig, och att även rättssystemet uppfattas som ovilligt att agera. Motionären anser därför att regeringen bör överväga åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att det vidtas åtgärder för att komma till rätta med de oegentligheter som förekommer och som riskerar att slå ut seriös åkeriverksamhet.

Utskottet vill samtidigt välkomna att det vidtagits vissa åtgärder inom Åklagarmyndigheten efter trafikutskottets uppföljningsrapport om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg som presenterades i mars 2012 (2011/12:RFR8). Utskottet konstaterar att Åklagarmyndigheten under 2012 inledde ett utvecklingsarbete för att stärka ärendehanteringens och att detta innebär att åklagarkamrarna i Östersund och Karlskrona sedan november 2012 hanterar alla mängdärenden till vilka brott mot yrkestrafikregleringarna hör. På de båda kamrarna finns vardera en åklagare med specialinriktning på trafikärenden. Detta bedrivs som en försöksverksamhet som kommer att pågå under hela 2013 för att sedan utvärderas för ställningstagande om denna organisering sedan ska bli permanent. Från Åklagarmyndigheten uppfattar man att polismyndigheternas reaktioner på den nya organisationen hittills har varit positiv. Under 2012 har Åklagarmyndigheten på eget initiativ genomfört en s.k. tillsyn om trafikbrott som har begåtts inom den yrkesmässiga trafiken. En bakgrund till tillsynen är de iakttagelser som gjordes i samband med trafikutskottets uppföljning av de

yrkesmässiga godstransporterna på väg. I tillsynen valdes vissa regelverk ut för en översiktlig granskning medan en närmare granskning gjordes av brott mot förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Åklagarmyndighetens granskning visade att lagföringen på ärendenivå inte når upp till de mål som satts upp, även om den inte är så låg som statistiska uppgifter tidigare har visat på. Granskningen visade på brister i rättstillämpningen och Åklagarmyndigheten bedömer att dessa brister kan motverkas genom ökade informationsinsatser, men främst genom den omorganisation som har genomförts och som innebär att ärendenas hantering till stor del koncentrerats till landets två åklagarkamrar i Karlskrona och Östersund.

När det gäller åtgärder mot bl.a. otillåten cabotage vill utskottet påminna om den ändring av förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som har genomförts fr.o.m. den 4 december 2011 och som innebär att beställaren kan åläggas ett ansvar även i fall av otillåten cabotage. Förordningens nuvarande lydelse är att om trafik har drivits utan tillstånd eller om cabotagetransporter har utförts i strid med EU-förordningarna döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller att cabotagetransporten skedde i strid med någon av de nämnda EU-förordningarna. Det kan noteras att beställansvaret inte är strikt, dvs. att beställaren inte behöver genomföra någon egen kontroll av transportföretaget. I trafikutskottets uppföljning av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12: RFR8) framhölls vikten av en fortsatt uppföljning av beställansvarets tillämpning. I rapporten konstaterades att ett viktigt syfte med ett sådant uppföljningsarbete är att det ska kunna läggas till grund för slutsatser huruvida de nuvarande skärpningarna av beställansvaret är tillräckliga för att komma till rätta med förekomsten av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik, eller om det kan komma att krävas andra och ytterligare skärpningar av regelverken.

Utskottet kan konstatera att skärpningarna av beställansvaret infördes i Sverige 2011 och ännu inte har följts upp men att beställarens ansvar för upphandling av godstransporter är en faktor som har betydelse för villkoren inom branschen. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturministern aviserar en kommande översyn där det ingår att belysa behovet av att tydliggöra regleringen av ansvaret samt att analysera behovet av en ytterligare reglering. Enligt utskottets mening kan beställansvaret medverka till att upprätthålla sunda villkor inom åkerinäringen.

När det gäller samordnade åtgärder för en sund konkurrenssituation för åkerinäringen konstaterar utskottet att det sedan flera år finns en policygrupp mot svartarbete och marknadsstörande konkurrensvillkor i transportbranschen där Skatteverket ingår tillsammans med Transportgruppen, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Trafikskolors Riks-

förbund, Sveriges Möbeltransportörers Förbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Unionen, Transportstyrelsen och Ekobrottsmyndigheten. Det övergripande syftet med gruppens arbete är att finna metoder för att motverka svartarbete och annan ekonomisk brottslighet som underminerar sunda konkurrensvillkor i transportbranschen. Gruppen ska också diskutera och identifiera andra och nya företeelser som påverkar konkurrensvillkoren negativt i de olika delbranscherna samt sträva efter att i enighet eller gemensamt för några parter lämna förslag till regeländringar eller andra åtgärder som kan främja lagenligt arbete och sunda konkurrensvillkor i transportbranschen. Enligt utskottets mening är det viktigt att ta till vara de kunskaper som finns både hos myndigheter och dem som är verksamma inom åkeribranschen för att kunna sätta in verkningfulla åtgärder för att komma till rätta med de oegentligheter som förekommer vid tunga transporter.

Utskottet kan därmed konstatera att de myndigheter som ansvarar för kontroller och tillsyn har börjat vidta åtgärder för att motverka illegal verksamhet inom åkeribranschen men att det behövs ytterligare åtgärder för att säkra att de som bryter mot reglerna och bedriver otillåten cabotage eller annan otillåten verksamhet inom åkeribranschen kan lagföras. Även om de åtgärder som har vidtagits är betydelsefulla är de inte tillräckligt verkningfulla. Detta framgår av att det fortfarande är ovanligt att otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik får rättsliga återverkningar för dem som utför sådana i Sverige. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturministern aviserar att det kommer att genomföras en översyn i vilken det ingår att närmare analysera avvikelser från gällande cabotageregler och åtgärder mot otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik. Utskottet vill i detta sammanhang också uppmärksamma infrastrukturministerns uttalande om att detta arbete ska påbörjas skyndsamt för att inte förlänga tiden innan åtgärder som höjer kvaliteten inom yrkestrafiken kan komma till stånd.

Utskottet understryker vikten av att regeringen skyndsamt vidtar de aviserade åtgärderna och tillstyrker därmed motion 2012/13:T255 av Billy Gustafsson (S).

Kustbevakningens kontrollverksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att se över Kustbevakningens befogenheter. Utskottet bedömer att det i nuläget inte finns någon anledning att vidta ytterligare initiativ i frågan.

Bakgrund

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som sorterar under Försvarsdepartementet. Kustbevakningens verksamhet spänner över flera departementsområden. I förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevak-

ningen regleras myndighetens uppgifter, befogenheter och ledning. Kustbevakningen ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Inom dessa områden ska myndigheten kunna förebygga, motstå och hantera krissituationer. Kustbevakningen har också uppdraget att samordna och förmedla civil sjöinformation till andra myndigheter. De övergripande målen för Kustbevakningens verksamhet beslutas av riksdagen medan den närmare styrningen beslutas av regeringen.

Motionerna

Anders Hansson (M) konstaterar i motion 2012/13:T212 att tunga lastbilar årligen transporterar miljontals ton gods på de svenska vägarna. För att få bästa möjliga körprestanda och säkerhet ställs stora krav på att den transporterade lasten ska vara ordentligt lastsäkrad. Vid hamnar och gränsövergångar sköts kontrollen av lastsäkring främst av Kustbevakningen medan polisen har samma möjlighet till kontroll inom landet. Om polisen skulle upptäcka en lastbil där föraren inte har fullgjort sin skyldighet att säkra lasten kan polistjänstemannen utfärda en ordningsbot på plats. Kustbevakningen har nästan samma befogenhet men med skillnaden att om lastbilsföraren inte har lastsäkrat ordentligt kan en ordningsbot endast utfärdas om föraren kör med s.k. farligt gods. Skulle lasten bestå av icke-farligt gods måste Kustbevakningen tillkalla polisen som i sin tur ska utfärda ordningsbot. Motionären anför att detta förfarande både är resurskrävande och omständligt och att möjligheten att ge Kustbevakningen tillstånd att hantera utfärdandet av ordningsbot rörande bristande lastsäkring av icke-farligt gods därför bör ses över.

Anders Hansson (M) anför i motion 2012/13:T231 att efterlevnaden av gemensamma regler är en förutsättning för ett välfungerande näringsliv och att det uppstår osund konkurrens gentemot övriga aktörer på marknaden om ett företag inte följer de gemensamma lagarna och förordningarna. För att komma till rätta med vissa av dessa problem avseende internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns gemensamma EU-regler. Enligt reglerna ska ett transportföretag ha ett gemenskapstillstånd för att bedriva verksamhet inom EU och om föraren i ett transportföretag är medborgare i tredjeland dvs. utanför EU, ska föraren ha ett förartillstånd. Det utfärdande medlemslandet ska kontinuerligt kontrollera att villkoren för tillståndets utfärdande fortfarande uppfylls och polisen har befogenhet att kontrollera förarens gemenskaps- och förartillstånd. Kustbevakningen genomför ofta kontroller av lastsäkring, utandningskontroller, transport av farligt gods m.m., men de har i dag ingen möjlighet att ingripa om reglerna kring gemenskaps- och förartillstånd överträds. Motionären föreslår att möjligheten att ge Kustbevakningen denna befogenhet därför bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att den nuvarande ordningen innebär att det är polis och bilinspektörer som utför tillsyn av lastsäkring på väg medan det är Kustbevakningen som har tillsynsansvaret för vägtransporter av farligt gods som kommer med fartyg eller ska ombord på fartyg. Last får inte medföras i eller på ett fordon på ett sådant sätt att den kan släpa efter eller falla av fordonet. Om polisen vid kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindra fortsatt färd, körförbud och ordningsbot. När det gäller att kontrollera att reglerna om gemenskaps- och förartillstånd följs hör detta till polisens uppgifter.

När det gäller Kustbevakningens befogenheter påminner utskottet om att regeringen i januari 2007 beslutade att tillsätta en utredare för att se över regleringen av Kustbevakningens befogenheter i den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten samt att lämna förslag till en mer ändamålsenlig författningsreglering. Syftet med detta var att skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av samhällets samlade resurser för att förebygga, förhindra, upptäcka och utreda brott och ordningsstörningar till sjöss och i kustnära områden. I uppdraget ingick även att analysera om gränsdragningen mellan Kustbevakningens och andra myndigheters ansvarsområden inom den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten var lämpligt avvägd. Utredningen lämnade i maj 2008 förslag till en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill också erinra om att det parallellt med Utredningen om Kustbevakningens rättsliga befogenheter överlämnades förslag avseende Kustbevakningens uppgift att övervaka och utreda trafiknykterhet till sjöss och på land och att dessa förslag ledde till utökade befogenheter för Kustbevakningen när det gäller trafiknykterhetskontroller i hamnar (prop. 2009/10:171, bet. 2009/10:JuU29, rskr. 2009/10:264). Regeringen har i februari 2013 föreslagit en förlängning av försöksverksamheten med trafiknykterhetskontroller i hamnar (prop. 2012/13:68, bet. 2012/13:JuU17).

Utskottet bedömer avslutningsvis att det i nuläget inte finns någon anledning att vidta ytterligare initiativ avseende Kustbevakningens befogenheter då nuvarande ordning kan anses tillfredsställande. Därmed avstyrker utskottet förslagen i motionerna 2012/13:T212 av Anders Hansson (M) och 2012/13:T231 av Anders Hansson (M).

Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över gällande regler för tillsynsavgifter för kör- och vilotidskontroller. Utskottet hänvisar till att det inom Transportstyrelsen har inletts en översyn av hur metoderna kan utvecklas för att förbättra träffsäkerheten vid debitering av avgifter för kör- och vilotidskontroller.

Bakgrund

Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter fr.o.m. den 1 januari 2011 (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:59). Kontroll av kör- och vilotider är en del av myndighetens tillsynsverksamhet och ingår därmed i den verksamhet som är avgiftsfinansierad. I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2 kap. 12 §) anges att det av registrerad ägare debiteras en årlig avgift på 500 kronor per fordon för tillsyn av kör- och vilotider enligt förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. samt tillsyn enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Om Transportstyrelsen upptäcker brister vid ett ordinarie tillsynstillfälle som leder till ytterligare tillsynsinsatser tar myndigheten ut en avgift i form av en löpande timtaxa.

Förvaltningsrätten i Karlstad är första instans för prövning av överklaganden om årliga avgifter för tillsyn av kör- och vilotider. Därefter kan ärenden överklagas till Kammarrätten.

Motionen

I motion 2012/13:T351 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) framförs att Transportstyrelsen sedan den 1 november 2011 ska ta ut en årlig avgift på 500 kronor för tillsyn av kör- och vilotider. Vidare framförs att det inte var tänkt att fordon som omfattas av undantaget i lagstiftningen, t.ex. småföretagare som har ett servicefordon eller fordon inom jordbruksnäringen, ska betala den årliga avgiften. Motionärerna pekar på att de fordon som efter överklagan har beviljats undantag från avgiften för 2011 inte kommer att erhålla ett nytt inbetalningskort för 2012, men att de redan 2013 kommer att få utskickat en ny avgift på 500 kronor. Därmed kan antas att fordonsinnehavaren åter måste överklaga beslutet om avgift. Vidare har de fordonsinnehavare som överklagat avgiften men där målet inte avgjorts fått ett inbetalningskort under hösten 2012 och de måste då överklaga detta igen. Motionärerna framhåller att det inte kan vara lagstiftarens avsikt att

belasta fordonsägarna med onödig administration eller att belasta rättsväsendet med dessa ärenden och de efterlyser därför en översyn av den gällande lagstiftningen och möjligheten för fordonsinnehavaren att ansöka om ett permanent undantag från bestämmelserna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att Kammarrätten i Göteborg under hösten 2012 har meddelat domar i sex mål avseende Transportstyrelsens avgift för tillsyn av kör- och vilotider samt färdskrivare. I domarna konstaterar Kammarrätten att avgiften inte kan betraktas som en avgift, utan juridiskt sett är en skatt. Kammarrätten anför att då en skatt måste antas i en lag måste detta beslutas av riksdagen för att kunna utkrävas. Enligt Kammarrätten är Transportstyrelsens avgift därmed ogiltig eftersom den bara är meddelad i en förordning och inte beslutad i lag. Domarna har i oktober 2012 överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen som därefter i december 2012 beviljade prövningstillstånd i ett av ärendena för avgörande om det är fråga om en avgift eller skatt.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten inlett ett arbete med att se över hur metoderna kan utvecklas för att förbättra träffsäkerheten vid debitering av avgifter för kör- och vilotidskontroller. Utskottet välkomnar Transportstyrelsens översyn för att förbättra träffsäkerheten i avgiftsdebiteringen och avstyrker därmed motion 2012/13:T351 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) då det som yrkas kan förväntas komma att beaktas inom ramen för översynsarbetet.

Böter och sanktioner vid överträdelser och hindrande av fortsatt färd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att se över möjligheterna till klampning, höjda böter eller andra sanktioner för tunga transporter som bryter mot gällande regler. Utskottet hänvisar bl.a. till att Rikspolisstyrelsen under våren 2013 ska utarbeta föreskrifter om hindrande av fortsatt färd samt att infrastrukturministern aviserar en fördjupad analys av klampning där konsekvenserna av ett införande av en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning redovisas. Utskottet hänvisar vidare till att regeringen nyligen har genomfört en översyn av påföljdssystemet.

Jämför reservation 6 (S).

Gällande rätt

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

Polisen har i enlighet med flera olika bestämmelser möjlighet att hindra fortsatt färd. I fordonslagen (2002:574) finns generella bestämmelser för fordon. Enligt 5 kap. 3 § fordonslagen ska en polis hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Enligt 32 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister har polisen möjlighet att hindra fortsatt färd om det utgör en väsentlig olägenhet om fordonet brukas i strid med särskilt angivna bestämmelser. I yrkestrafiklagen (2012:210) anges i 5 kap. 5 § att en polis får hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009 och i 7 § att en polis eller en tulltjänsteman får hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid med lagen. Motsvarande bestämmelser finns också i 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt i lagen (1972:435) om överlastavgift.

Motionerna

I motion 2012/13:T227 av Louise Malmström (S) framförs att åkeribranschen står inför utmaningar vad gäller rättvisa konkurrensvillkor då oseriösa åkare kan pressa priserna genom att bryta mot de regler som styr godstrafiken. Motionären anför att problemen har blivit än större till följd av EU-utvidgningen. Vidare anför att utländska åkerier från början har helt andra skatte- och lönevillkor och om de dessutom står för en del av den otillåtna yrkestrafiken och inte lever upp till kör- och vilotidsregler eller regler kring last kan de lätt konkurrera ut seriösa åkare. Motionären påtalar att det behövs snabba åtgärder och föreslår en skyndsam översyn av möjligheterna till klampning, höjda böter eller andra sanktioner för att snabbt komma till rätta med de orättvisa konkurrensvillkoren, trafikosäkerheten och utnyttjandet av de anställda i åkeribranschen.

Penilla Gunther och Irene Oskarsson (båda KD) konstaterar i motion 2012/13:T233 att den nuvarande kontroll- och tillsynsverksamheten från myndigheterna är otillräcklig och att risken för upptäckt vid överträdelser

är liten. Vidare anför att påföljderna för överträdelse är sådana att oseriösa aktörer inte fruktar konsekvenserna och att bötesnivåerna för otillåtet cabotage är på en markant lägre nivå än i våra grannländer. Även för dem som bryter mot reglerna för kör- och vilotider väntar få konsekvenser och låga bötesbelopp, något som särskiljer Sverige från andra länder. I motionen föreslås att sanktionsavgifterna vid överträdelse av regelverket för tung fordonstrafik ändras till en nivå jämförlig med den i närliggande länder och att möjligheten att harmonisera tillämpningen av gällande lagstiftning utreds (yrkande 1). Motionärerna anför vidare att polismyndigheterna i landet har tillämpat reglerna för kör- och vilotider på olika sätt. Motionärerna pekar på att poliserna saknar möjlighet att förhindra fortsatt färd när de har stoppat en förare som överträtt kör- och vilotidsreglerna och efterfrågar därför att det i Sverige ska bli möjligt att klampa fordonen med en kätting på hjulen för att förhindra fortsatt färd. Motionärerna konstaterar att polisens befogenheter att kunna klampa har avförts som oproportionerliga i Sverige medan det i Tyskland, där detta däremot praktiseras, har visat sig ha en avskräckande effekt som varit mycket effektiv och därmed reducerat behovet av klampning. Motionärerna pekar även på exemplet Finland där fiffel med färdskrivaren omedelbart leder till körförbud. I motionen föreslås att de regionala arbetsmetoderna bör utvecklas mot nationell standard i samband med att polisens nya riksomfattande organisation införs och att polisen ges behörighet att med klampning förhindra fortsatt färd vid överträdelse av reglerna för tung fordonstrafik (yrkande 3).

Sven-Erik Bucht (S) anför i motion 2012/13:T397 att Sverige hittills inte har levt upp till EU:s gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg med avseende på att sanktionerna vid överträdelse mot regelverket ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. I motionen föreslås att regeringen snarast bör ta initiativ till att utvidga kontrollen av cabotage i åkerinäringen och att sanktionerna vid uppdagade brott blir ”avskräckande” i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009.

Utskottets ställningstagande

Hindrande av fortsatt färd

I trafikutskottets uppföljning av yrkesmässiga godstransporter på väg bedömde uppföljningsgruppen att det finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att kunna hindra fortsatt färd. Utskottet konstaterade därefter i sitt ställningstagande i betänkande 2011/12:TU8 att det behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med överträdelse så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas.

I Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens redovisning av uppdraget om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg föreslås när det gäller åtgärder för att hindra fortsatt färd att polisen i dagsläget inte bör ges möjlighet att låsa fast ett fordon (s.k. klampning) då detta anses vara för

ingripande i förhållande till gärningarnas straffvärde. Förslaget motiveras med att de förseelser som är föremål för hindrande av fortsatt färd i huvudsak leder till böter eller sanktionsavgifter och att brotten därför får anses ha ett lågt straffvärde. Vidare anges att utifrån överträdelsernas låga straffvärde kan ett införande av en så ingripande åtgärd som att klampa ett fordon inte anses stå i proportion till straffvärdet. Det uppges vidare finnas svårigheter med att klampa ett fordon direkt vid väg och att det kan krävas särskilda uppställningsplatser för fordonen som kan behöva vara säkrade. Därutöver anges flera hanteringsproblem kring klampning. I rapporten föreslås att möjligheten att meddela föreskrifter ska utredas innan andra åtgärder övervägs och att föreskrifterna ska innehålla vägledande bestämmelser för den enskilda polisen om hur hindrande av fortsatt färd kan gå till. I rapporten anges att Rikspolisstyrelsen under våren 2013 ska utarbeta föreskrifter om hindrande av fortsatt färd. I rapporten föreslås också att om mer ingripande åtgärder krävs bör en ny lag införas som innebär att frakthandlingar, fordonsnycklar eller registreringsskyltar ska kunna tas om hand.

Utskottet noterar att Parkeringsutredningen i sitt betänkande (SOU 2006:109) föreslog en översyn av parkeringsbestämmelserna och möjligheten att klampa fordon om det behövs för ordning och säkerhet och om fordonet stått parkerat i strid med parkeringsbestämmelserna under en viss tid. Förslaget är under fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet vill betona att det är viktigt att stärka polisens möjlighet att i praktiken kunna verkställa ett ordningsbotsföreläggande (böter) på plats innan färden kan fortsätta och påminner om att frågan om hindrande av fortsatt färd har blivit belyst i den nyligen presenterade utredningen om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Utskottet menar samtidigt att möjligheten till klampning bör tas i fortsatt beaktande när det gäller den pågående översynen av vilka verktyg polisen ska ha till förfogande när det gäller hindrande av fortsatt färd. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturministern aviserar ett tillägg till utredningen om regelefterlevnaden som innefattar att genomföra en fördjupad analys av klampning där konsekvenserna av ett införande av en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning redovisas.

Böter och sanktioner vid överträdelser

Utskottet vill framhålla betydelsen av att regelefterlevnaden inom yrkestrafiken ska vara hög och att kontrollverksamhetens inriktning och omfattning ska anpassas till att säkra detta. Utskottet ser därför positivt på att Transportstyrelsen aviserat att deras kontroller kommer att öka i antal under de närmaste åren och att sanktionerna för dem som bryter mot regelverket kommer att bli mer kännbara. Förändringarna genomförs för att Sverige ska leva upp till kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Kontrollerna regleras i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Då många av de transporter som i dag utförs körs över de nationella gränserna vill utskottet peka på att då utländska fordon och utländska transportföretag begår överträdelse ska dessa enligt gällande regelverk rapporteras till fordonets och företagets hemland där åtgärder ska vidtas (dir. 2000/30/EG). Utskottet har inhämtat att den nuvarande hanteringen med informationsutbyte mellan länder ännu inte är digitaliserad men att det pågår ett arbete inom EU där varje medlemsstat ska bygga upp elektroniska register över sina transportföretag för att medlemsstaterna sedan på ett tydligt och konsekvent sätt ska kunna utbyta information med varandra. Det s.k. ERRU-systemet (European Register of Road Transport Undertakings) för utbyte av yrkestrafikinformation är ett exempel på detta. Om ett utländskt transportföretag begår en allvarlig överträdelse i Sverige ska information om detta skickas till företagets hemland (etableringsmedlemsstaten) som sedan vidtar åtgärder mot företaget. De överträdelse som ska meddelas innefattar bl.a. brott mot reglerna för transport av farligt gods, överlast, kör- och vilotidsbestämmelserna, allvarliga fordonsbrister och att transportera passagerare eller gods utan att inneha ett giltigt körkort eller ett giltigt gemenskapstillstånd. De behöriga myndigheterna i ett företags hemland ska så snart som möjligt, och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet, underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelsen uppdagades om vilka sanktioner som beslutats mot företaget.

I enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik ska EU-länderna införa ett riskvärderingssystem den 1 januari 2015. Införandet av ett sådant riskvärderingssystem kan enligt utskottets mening medverka till att kontrollverksamheten kan bli mer effektiv och att informationsutbytet mellan medlemsstaterna om vilka företag som brutit mot de EU-gemensamma reglerna kan underlättas. Från Transportstyrelsen har framhållits att det är av största vikt att information om överträdelse skickas till den medlemsstats riskvärderingssystem där riskvärderingen ska utföras så att den ansvariga myndigheten i den medlemsstaten får tillräckligt med information om företaget för att göra den tillsyn och de ingripanden som krävs enligt förordningen. Det är enbart i företagets hemland som gemenskapstillstånden (grunden för de internationella transporterna) kan ifrågasättas och därför är informationen bör styras när det gäller den utländska yrkesmässiga trafiken i Sverige.

När det gäller sanktionsavgifter har Transportstyrelsen framfört till utskottet att de har ändrat i sin tillämpning utifrån praxis och erfarenheter som myndigheten fått vid tillsyn och input från branschen och att detta kommer att påverka sanktionsavgifterna. Enligt Transportstyrelsen innebär detta att myndigheten gör förändringar i sin bedömning när det gäller t.ex. att en viss överträdelse som återkommer vid samma tillsyn sanktioneras färre antal gånger jämfört med vad som gjorts tidigare. Transportstyrelsen har också lämnat in ett förslag till förordningsförändring till regeringen

som skulle innebära att myndigheten skulle få en utökad möjlighet att göra en bedömning om när sanktionsavgift ska tas ut vid t.ex. vinterväghållning i kombination med annan körning.

När det gäller bötesbeloppen för olika överträdelser vill utskottet påminna om att justitieministern i ett svar på en interpellation i mars 2012 pekat på att det finns faktiska problem med att se till att bötesbeloppen är korrekta, att driva in dem och på det sättet få ordentliga påföljder för brott som begås mot de regler som finns när det gäller yrkestrafiken. Utskottet noterar att justitieministern i samband med detta framhöll att denna fråga är en av dem som man måste arbeta vidare med.

När det gäller påföljder vill utskottet även påminna om den utredning om en översyn av påföljdssystemet som regeringen tillsatte 2009 och som i maj 2012 lämnade betänkandet Nya påföljder (SOU 2012:34). I uppdraget ingick att göra en total översyn av påföljdssystemet men inte att se över straffskalorna för enskilda brott. Till de förslag som lämnas i utredningen hör bl.a. att bötesstraffen ska höjas. Utredningen har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller att utveckla de regionala arbetsmetoderna mot en nationell standard vill utskottet peka på att en särskild utredare den 20 december 2012 fick i uppdrag att i nära samarbete med Rikspolisstyrelsen besluta om och genomföra de åtgärder som krävs för att ombilda Rikspolisstyrelsen och de 21 polismyndigheterna till en sammanhållen myndighet, Polismyndigheten. Den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2015. Reformen syftar till att skapa förutsättningar för att stärka polisens förmåga att snabbt ingripa mot och utreda brott.

Utskottet avstyrker mot bakgrund av vad som anförts ovan motionerna 2012/13:T227 av Louise Malmström (S), 2012/13:T233 av Penilla Gunther och Irene Oskarsson (båda KD) yrkandena 1 och 3 samt 2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) (i denna del).

Digitala förarkort i taxi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att se över hur digitala förarkort kan införas för taxinäringen. Utskottet hänvisar bl.a. till att frågan beaktas i Transportstyrelsens regelutvecklingsplan för 2013 där det ingår att göra en översyn av kör- och vilotidsförordningen.

Jämför reservation 7 (S).

Gällande rätt

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) gäller förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet för transporter med bil som används i taxitrafik.

När det gäller dygnsvila ska taxiföraren ha haft en dygnsvila på minst 11 timmar under den 24-timmarsperiod som föregår varje tidpunkt då chauffören utför transporter. Dygnsvilan får delas upp i två perioder, varav den ena perioden ska vara minst 8 timmar.

Varje taxiförare ska ha en personlig tidbok försedd med sitt namn och sin adress. Förarens namn måste finnas på varje sida i tidboken. Till taxichaufförens skyldigheter hör bl.a. att anteckna tiden för dygnsvilan i tidboken och medföra tidboken vid varje transport. Taxiföraren ska göra anteckningar under alla transportdygn samt under det närmast föregående dygnet. Tidboken ska innehålla anteckningar för de sju senaste dygnen under vilka föraren varit skyldig att föra anteckningar. Tidboken ska på begäran visas upp för polisen eller bilinspektörer.

Motionerna

Maria Stenberg och Sven-Erik Bucht (båda S) pekar i motion 2012/13:T229 på att lastbilschaufförer har ett digitalt förarkort som används för att kontrollera bl.a. kör- och vilotider och därmed underlättar polisens och Transportstyrelsens kontroller. För taxichaufförer finns inte motsvarande system och det är vanligt att de kör alldeles för länge. Då en chaufför kan köra för flera olika bolag kan detta ge ännu längre arbetstider utan att det upptäcks i det nuvarande systemet. Motionärerna framhåller att detta varken är bra för trafiksäkerheten eller för arbetsmiljön och föreslår att det bör införas ett system med digitala förarkort även för taxichaufförer. Att kontrollera detta bör enligt motionärerna vara polisens skyldighet.

Anders Ygeman m.fl. (S) framför i kommittémotion 2012/13:T477 att det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen (yrkande 36). Enligt motionärerna skulle detta underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

Utskottets ställningstagande

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har bestämmelserna i vilotidsförordningen (1994:1297) och tillhörande föreskrifter om den personliga tidboken (VVFS 1994:40) och om undantag från kravet att föra tidbok och arbetsgivaranteckningar (VVFS 1995:788) genom åren varit föremål för återkommande diskussioner. I dåvarande Vägverkets redovisning 2005 av regeringsuppdraget Åtgärder för en sund och livskraftig godstransportnäring föreslogs att den nationella vilotidsregleringen skulle harmoniseras med EG:s regler kring kör- och vilotider. Vägverket lät därefter under

2006 genomföra en kartläggning av transportbranschens, transportföretagens och yrkesförarnas attityder till regelverket. Syftet var att få underlag för en framtida utformning av regelverket. Den allmänna uppfattningen som redovisades i rapporten var att en reglering av vilotider ska finnas, men att den personliga tidboken är ett dåligt kontrollinstrument. De främsta förändringsförslag som redovisades i rapporten var att arbetstid bör registreras i stället för vilotid, att uppgifterna bör kontrolleras oftare och att möjligheten till elektronisk rapportering bör undersökas. Vidare framfördes önskemål om att regleringarna ska anpassas till de olika branschförutsättningarna. Vägverket anordnade därefter 2007 en workshop för transportbranschen, transportföretagen och yrkesförarna där förordningens tillämpningsområde, vilotidens reglering och kontrollinstrumentet diskuterades. En fråga som Vägverket lyfte fram var möjligheten att ersätta tidboken med någon form av elektronisk registrering via färdskrivare eller taxameter. Av framför allt kostnadsskäl ville ingen av deltagarna låta installera färdskrivare. Däremot sågs det positivt på möjligheten att bygga in en funktion för registrering i taxametern.

Utskottet har fått information om att frågan åter har aktualiserats av Transportstyrelsen då myndigheten under hösten 2009 redovisade ett förslag till regelförenkling till Näringsdepartementet. Transportstyrelsen föreslog då bl.a. en övergång från den manuella hanteringen (fylla i en personlig tidbok) till en teknisk lösning genom införande av elektronisk registrering. Enligt Transportstyrelsen skulle en avgörande principiell effekt därmed uppkomma genom att medan tidboksanteckningarna i huvudsak syftar till att redovisa förordningens krav på vila, så skulle förslaget medföra en omställning till registrering av arbetstid. Denna omställning skulle enligt Transportstyrelsen utgöra en i många avseenden eftersträvansvärd åtgärd och ligga i linje med färdskrivarens roll vad avser tung trafik. De tekniska alternativ som nämndes var registrering i taxametern via ett s.k. smartcard eller via ett personligt chip på taxiförarlegitimationen. De förslag som redovisats har ännu inte resulterat i några åtgärder. Från Transportstyrelsen pekar man på att ett fortsatt arbete behöver göras. Utskottet välkomnar därför att det enligt Transportstyrelsens regelutvecklingsplan för 2013 ska ingå att göra en översyn av kör- och vilotidsförordningen.

Utskottet finner utifrån detta inte anledning att vidta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed förslagen i motionerna 2012/13:T229 av Maria Stenberg och Sven-Erik Bucht (båda S) och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 36.

Kontroller och indragning av taxilegitimationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om stärkta kontroller och skärpningar av regelverket kring taxilegitimation. Utskottet hänvisar till de åtgärder som vidtas för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer och anser att motionsförslagen därigenom kan förväntas bli tillgodosedda.

Jämför reservation 8 (SD).

Tidigare behandling

Frågan om kontroller av taxiförarlegitimation har även tidigare varit föremål för beredning i utskottet, senast våren 2012 (bet. 2011/12:TU8). Utskottet framhöll då vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet framhöll även vikten av att resenärerna vid en taxiresa alltid kan vara säkra på att föraren kör med giltig taxiförarlegitimation och att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet förutsatte att regeringen 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. Utskottet pekade på att en sådan information bör innefatta dels en redovisning av de åtgärder som vidtas för att underlätta informationsutbytet med taxibranschen om återkallade taxiförarlegitimationer så att branschen kan stärka egenkontrollen, dels en redovisning av de åtgärder som vidtas för att stärka myndigheternas tillsyn och kontroll. Utskottet angav även att om det vid denna återrapportering visar sig att problemen kvarstår med att taxiförare fortsätter att köra taxi trots att taxiförarlegitimationen är återkallad är utskottet berett att återkomma i frågan för att missförhållandena ska kunna undanröjas. Mot bakgrund av detta fann utskottet inte att det fanns anledning att vidta någon åtgärd från riksdagen med anledning av de då aktuella motionerna.

Motionerna

I motion 2012/13:T204 av Kent Ekeröth (SD) anfördes att många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. Då taxinäringen är en viktig samhällsinstitution ska ingen behöva utsättas för brott vid användning av detta färdssätt oavsett om man är man eller kvinna, i sällskap eller ensam, i nyktert eller berusat tillstånd. Motionären efterlyser att samtliga taxibolag i Sverige görs skyldiga att dels vid nyanställning rapportera individuella förare till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vidare anfördes att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje för-

ares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in den granskade förarens taxilegitimation. Taxibolaget ska därefter svara med en kopia på uppsägningsavtalet, eller beslutet om att inte nyanställa, för varje förare som Transportstyrelsen har rapporterat som olämplig. Motionären föreslår utifrån detta att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller ska göras oftare, striktare och säkrare (yrkande 1). För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor föreslås att Transportstyrelsen när den nekar taxilegitimationsansökningar och drar in taxilegitimationer alltid ska meddela arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast den berörda föraren (yrkande 2). Motionären föreslår vidare att en taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid (yrkande 3).

Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) framför i motion 2012/13:T311 att det är viktigt att stärka kontrollen av taxilegitimationer för att öka tryggheten för taxiresenärer, speciellt kvinnor. Motionärerna föreslår att Transportstyrelsen mycket snabbt bör meddela taxiföretag då en anställd som är innehavare av taxilegitimation döms för ett allvarligt brott och får taxilegitimationen indragen (yrkande 2). Vidare föreslås att kontrollen måste stärkas för att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation (yrkande 3).

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2012/13:T477 att det är viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks för att öka tryggheten för taxiresenärer. Det måste säkerställas att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Motionärerna efterlyser ökade kontroller för att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation då detta skulle främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna och föreslår att regelverket kring taxilegitimation skärps (yrkande 35).

Utskottets ställningstagande

Frågan om kontroller av taxiförarlegitimationer har behandlats av utskottet vid tidigare tillfällen, senast våren 2012 (bet. 2011/12:TU8). Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av en sund taxinäring och klargöra att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare fortsätter att köra taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet vill vidare betona att det är viktigt att taxiresenärerna vid en resa alltid ska kunna känna sig säkra på att föraren kör med giltig taxiförarlegitimation och att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt.

När det gäller tillsynen över taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller kraven i 2 kap. 5 § taxitrafiklagen hör detta till Transportstyrelsens uppgifter.

Enligt taxitrafiklagen får taxitrafiktillstånd endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. När det gäller kontroll av giltig taxilegitimation kan utskottet även konstatera att taxiföretagen i enlighet med yrkestrafiklagen har en lagstadgad skyldighet att kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer. Om ett taxiföretag av oaktksamhet anlitar en förare som inte är behörig att köra taxi är maxstraffet sex månaders fängelse. Enligt gällande reglering finns inget automatiskt system som meddelar taxiföretagen om indragna körkort och taxiförarlegitimationer. Taxiföretagen har däremot möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen för att kontrollera sina förares behörighet.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen skickar myndigheten sedan februari 2012 kopior på beslut om återkallade taxiförarlegitimationer till Svenska Taxiförbundet som organiserar cirka två tredjedelar av landets taxiföretagare.

I syfte att ytterligare underlätta bl.a. taxiföretagens möjlighet att kunna kontrollera förarnas behörigheter har Transportstyrelsen initierat ett arbete med att hitta former för direktåtkomst till vägtrafikregistret. Syftet är att kunna lösa de problem som finns när det gäller att på ett snabbt och säkert sätt kunna kontrollera sina anställda förares behörigheter som t.ex. körkort och taxiförarlegitimation. Enligt Transportstyrelsen pågår det för närvarande ett arbete med olika systemtekniska lösningar där det även ingår att lösa branschens önskemål om att kunna ställa behörighetsfråga på fler än en förare åt gången. Transportstyrelsen anger att myndigheten under den tidigare delen av 2013 avser att lägga förslag om att starta ett pilotprojekt och att ett sådant system därefter bedöms kunna vara klart för drift i slutet av 2013.

Mot bakgrund av vad som här anförts om åtgärder som vidtas för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen förväntas bli tillgodosedda. Utskottet avstyrker därmed förslagen i motionerna 2012/13:T204 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3, 2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkandena 2 och 3 och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 35.

Samverkan i tillsynen av taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utse taxiansvariga inom Transportstyrelsen och om stärkt myndighetssamverkan. Utskottet hänvisar bl.a. till den myndighetssamverkan som redan sker. Utskottet hänvisar vidare till att ett riskvärderingssystem, där även taxi ingår, kommer att tillämpas fr.o.m. 2015.

Jämför reservation 9 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) anförs att regeringen i regleringsbrevet för 2012 anger att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning och tillsyn. Motionärerna menar att det därför är viktigt att Transportstyrelsen deltar i de organiserade möten som kontinuerligt genomförs med andra myndigheter och organisationer. Utifrån detta föreslås att taxiansvariga inom Transportstyrelsen utses med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i tillsynsarbetet (yrkande 4). I motionen föreslås vidare att myndigheternas samverkan avseende taxi måste intensifieras på nationell och regional nivå och att branschorganisationerna måste inbjudas att delta i detta arbete (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det finns en motsvarande tillsyn över företag som har tillstånd att bedriva taxitrafik som för innehavare av tillstånd för yrkesmässig trafik. Syftet med tillsynen är att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensförhållanden som är lika för alla. Ett företag ska uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för att beviljas taxitrafiktillstånd. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda vid driften av trafikrörelsen, eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller varning meddelas. Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns sedan årsskiftet 2012/13 en taxiansvarig person utsedd inom myndigheten.

När det gäller tillsynen av hela den yrkesmässiga trafiken på väg, såväl taxi som buss och godstrafik, har utskottet fått information om att myndighetssamverkan förekommer i en nationell grupp och fyra regionala, där regionindelningen motsvaras av Transportstyrelsens fyra regioner: västra, östra, södra och norra. I den nationella gruppen ingår förutom Transportstyrelsen även Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Rikspolisstyrelsen. I

de regionala grupperna ingår samma myndigheter, men det finns en öppning i utredningen som innebär att fler myndigheter kan inbjudas vid behov. Under 2012 träffades de regionala grupperna vid ett tillfälle var-dera och det första mötet i den nationella gruppen hölls i mars 2013.

Enligt Skatteverket har taxibranschen sedan 2006 varit föremål för en särskilt riktad kontroll från myndighetens sida då ett projekt startades för att ta tag i de problem med oredovisade intäkter och svarta löner m.m. som finns i branschen. Med anledning av att det s.k. taxiprojektet påbörjades etablerade Skatteverket redan 2006 kontakt med Svenska Taxiförbundet. Enligt Skatteverket har detta samarbete varit mycket värdefullt för myndighetens arbete då man har fått mycket nödvändig kunskap om branschen via förbundet. Enligt Skatteverket har det också funnits en samsyn mellan myndigheten och taxiförbundet i många frågor gällande taxi-branschen och om hur den illojala konkurrensen ska kunna bekämpas. Taxiprojektet pågick t.o.m. 2008. Efter ett par år kom signaler från taxi-branschen om att Skatteverkets arbete behövde en fortsättning, och därför startades 2011 åter en samordnad granskning av branschen. Denna granskning pågår fortfarande. Granskningen har hittills främst berört de tre storstadsområdena, dvs. Stockholm, Göteborg och Malmö, men Skatteverket utvidgar nu granskningarna till ytterligare delar av landet. Skatteverket uppger att arbetet i storstäderna långt ifrån är avslutat och att man därför även kommer att fortsätta att granska branschen där. Skatteverket granskar både beställningscentraler, dvs. större taxiväxlar, och s.k. friåkare och har utarbetat olika metoder för att kunna granska de olika kategorierna av taxi-företag.

Enligt vad Skatteverket har beskrivit för utskottet har dess arbete utöver kontrollinsatser även innefattat bransch- och myndighetssamverkan samt information och förebyggande insatser i samarbete med taxibranschen. Det löpande, förebyggande arbetet går enligt Skatteverket ut på att aktörerna begär ut offentliga uppgifter (om skatteregistrering, arbetsgivaravgifter och skatteskulder) om aktuella taxiåkerier från Skatteverket, för att sedan själva gå igenom dessa och kontrollera att åkerierna sköter sina skatter och avgifter.

När taxiprojektet startade 2006 tog Skatteverket initiativ till ett förebyggande samarbete med olika aktörer inom taxibranschen, bl.a. beställningscentraler. Detta arbete har lett till att Skatteverket nu samarbetar med ett flertal beställningscentraler i främst storstadsregionerna, men också med upphandlande enheter för exempelvis färdtjänst och med företag som har kontroll över marknadsplatser för taxi, t.ex. flygplatser. Skatteverket försöker påverka de aktörer som tecknar avtal med branschens företag om transporter eller om tillgång till marknadsplatser. Skatteverket understryker vikten av att redan när avtal tecknas ställa vissa krav på taxiåkerierna eller beställningscentralerna. Det handlar exempelvis om att färdtjänsten i sina avtal med beställningscentralerna ställer krav på att dessa ska ha ett före-

byggande samarbete med Skatteverket. Även ett flertal av de aktörer som driver taxistationer vid olika platser i landet har tagit in sådana krav i sina avtal.

När det gäller att förbättra myndigheternas samverkan i tillsynen av taxi-branschen vill utskottet uppmärksamma ett av de lämnade förslagen i Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens rapport om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Enligt förslaget ska tillsynen över dem som har taxitrafiktillstånd vara riskbaserad och omfattas av ett riskvärderingssystem där riskvärdet ska anges i vägtrafikregistret. Förslaget innebär att riskvärderingssystemet för taxi kommer att tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2015. Utskottet välkomnar detta och kan samtidigt konstatera att ett genomförande av förslaget innebär att myndigheterna därmed kommer att fortsätta att utveckla formerna för utbyte och samverkan såväl sinsemellan som med taxibranschen. Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkandena 4 och 5.

Obligatoriska redovisningscentraler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med fusket inom taxibranschen och att det nu är hög tid att obligatoriska redovisningscentraler för taxi införs. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om införande av obligatoriska redovisningscentraler.

Jämför reservation 10 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Svenska taxiföretag konkurrerar på en fri och avreglerad marknad. Merparten av taxiföretagen är organiserade i beställningscentraler (redovisningscentraler), som är den organisation resenärerna vanligen ringer till och beställer en taxi från. I Sverige finns i dag ca 350 beställningscentraler.

För att beräkna och visa vad resenären ska betala för sin taxiresa används taxametrar. Priset på resan baseras på tiden som resan tagit och den sträcka som körts. För att konsumenterna ska kunna lita på att priset för en taxiresa stämmer överens med den taxa som gäller måste taxametermäta tid och körd sträcka rätt, och därigenom räkna ut priset. För att kunna utöva tillsyn över taxibranschen är det viktigt att taxameterutrustningen kan spara viss information och korrekt skriva ut exempelvis körpassrapporter och uppgifter för taxameterkontroll.

Enligt Skatteverket finns det problem inom taxibranschen, och skattefelet inom branschen bedöms vara stort. Enligt Skatteverket går det dock inte att med säkerhet säga hur stort skattefelet är då myndigheten inte har gjort några slumpkontroller för att göra denna bedömning av hela branschen. Enligt Skatteverket beror skattefelet till största delen på oredovisade inkomster och svarta löner. Bland de oredovisade inkomsterna ingår även bidrag för anställda från t.ex. Arbetsförmedlingen, som hos enskilda aktörer kan uppgå till miljonbelopp. Förutom att dessa bidrag inte blir beskattade så ligger det i ett flertal fall även ett bidragsbrott i grunden för utbetalningen av bidraget. Det förekommer även felaktiga avdrag. Enligt Skatteverket beror felaktigheterna som hittas både på en ovilja att göra rätt för sig och på att det förekommer omedvetna fel på grund av okunskap och bristande rutiner.

Taxameterns minne är konstruerat så att det inte sparar mer än ett fåtal körpassrapporter innan dessa raderas ut. Summan på körpassrapporterna läggs då till de ackumulerade registren i taxametern. Enligt Skatteverket är de taxiföretag som är anslutna till en beställningscentral relativt lätta att kontrollera, eftersom man hos de flesta välorganiserade beställningscentraler, tömmer över informationen från körpassen elektroniskt till beställningscentralen och sparar uppgifterna där under relativt lång tid. Enligt Skatteverket är det dock mycket svårare att kontrollera de s.k. friåkarna, som inte är anslutna till någon beställningscentral.

Motionerna

I motion 2012/13:T311 Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) föreslås att obligatoriska redovisningscentraler bör införas för taxametrar inom taxinäringen (yrkande 1). Enligt motionärerna bör anslutning till en redovisningscentral skrivas in som villkor för taxitillstånd. Alla redovisningscentraler ska även vara skyldiga att lämna årliga uppgifter om inkört belopp till taxiägaren och Skatteverket. Beställningscentralerna ska vidare också vara skyldiga att lämna in uppgifter om kontantinkört belopp på åkaravräkningarna.

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 34 att det för att framgångsrikt kunna slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen behövs obligatoriska redovisningscentraler till vilka körupdrag och ersättningar rapporteras. Enligt Skatteverket skulle de årliga skatteintäkterna från taxinäringen kunna öka om obligatoriska redovisningscentraler införs. I motionen anges att dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Vidare framförs att krav på anslutning till en redovisningscentral ska skrivas in som villkor för taxitillstånd. I likhet med vad som gällde med certifierade kassaregister ska en övergångsperiod förbereda införandet. Motionärerna påminner om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen i april 2012 om att obligatoriska redovis-

ningscentraler ska införas och att Finansdepartementet efter riksdagens beslut ska utreda frågan. I motionen framhålls att det nu är hög tid att agera när det gäller obligatoriska redovisningscentraler.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet är det inte acceptabelt att oseriösa taxiföretag kan bedriva verksamhet som i förlängningen innebär att de kan tillskansa sig konkurrensfördelar på bekostnad av de seriösa taxiföretagen. Utskottet anser att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med fusket inom taxi-branschen.

Svenska Taxiförbundet uppger att drygt 80 procent av branschen tömmer sina taxametrar till redovisningscentraler, vilket förenklar Skatteverkets möjligheter att kontrollera att de enskilda taxiföretagen har betalt skatt för de belopp de kör in genom att stämma av de inlämnade uppgifterna mot uppgifterna från taxametern. Utskottet kan dock konstatera att det är en betydande andel av taxiföretagen som valt att inte ansluta sig till en redovisningscentral.

Enligt utskottets mening behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningarna redovisas för att kunna uppnå sunda villkor inom taxiföretagen. De riktade kontroller av taxibranschen som Skatteverket har genomfört visar att det inte räcker med att det – som nu – är upp till taxiföretagen att bestämma om företaget ska vara anslutet till en beställningscentral. I Stockholmsområdet har Skatteverket sedan deras särskilda kontrollarbete inleddes 2006 kunnat göra mätningar hos de största beställningscentralerna som visat att antalet åkare med ”inte obetydliga” oredovisade inkomster har minskat med mer än hälften. Denna minskning kunde Skatteverket konstatera under 2008 och när myndigheten återigen gjorde en kontroll under 2011 kvarstod detta goda resultat. Enligt uppgifter som Skatteverket har redovisat till utskottet har myndighetens kontroll av branschen mellan åren 2006 och 2012 lett till beslut om ytterligare skatt, avgifter och skattetillägg med ca 345 miljoner kronor. Skatteverket har gjort ca 730 brottsanmälningar och lämnat ca 660 underrättelser till Transportstyrelsen (och tidigare länsstyrelserna). Enligt Skatteverket har antalet restförda skatteskulder hos företag som följts upp minskat betydligt sedan myndighetens samarbete med taxibranschen inleddes, och även skatteskulderna på skattekontot har minskat. Vidare är det betydligt färre åkare som inte redovisar sina arbetsgivaravgifter i deklARATIONEN. Taxiföretag som inte redovisar och betalar sina skatter och avgifter blir i många fall avstängda från att trafikera en viss marknadsplats, och i vissa fall även uteslutna från den beställningscentral de tillhör. Dessa åtgärder syftar enligt Skatteverket till att öka medvetenheten och insikten hos taxiföretagen om att för den som vill bedriva fortsatt verksamhet är det grundläggande att redovisa och betala sina skatter.

Utskottet vill påminna om att den dåvarande regeringen i september 2003 bemyndigade chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. I utredningens uppdrag ingick bl.a. att analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken samt att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utredningen, som antog namnet Utredningen om taxinäringen, överlämnade i november 2004 sitt betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). Efter att utredningen remissbehandlats överlämnade den dåvarande regeringen i februari 2006 propositionen 2005/06:109 Åtgärder mot svarttaxi m.m. Trafikutskottet behandlade propositionen i betänkande 2005/06:TU14. I sitt ställningstagande uttalade utskottet att det utgick från att åtgärder skulle komma att vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och att utskottet förutsatte att regeringen, som beredde frågan om obligatoriska redovisningscentraler, snarast skulle presentera sina ställningstaganden för riksdagen. Utskottet uttalade även att detta förutsätter att en lagrådsremiss kunde presenteras under mandatperioden. Utifrån detta beslutade riksdagen att tillkänna för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

Inom Regeringskansliet utarbetades därefter under 2006 ett lagförslag om redovisningscentraler m.m. Vid remissbehandlingen av förslaget framkom synpunkter från remissinstanserna som var av sådan art att det inte ansågs möjligt att gå vidare med förslaget om redovisningscentraler.

Utskottet noterar att Skatteverket i november 2010 gjorde en begäran till regeringen (Finansdepartementet) om att obligatoriska redovisningscentraler för taxameter inom taxinäringen borde införas. Skatteverket bedömde att man därmed inte bara skulle uppnå en ökad rättvisa i beskattningen utan att det även skulle skapas en likformighet i möjligheten att kontrollera företag inom taxinäringen. Enligt verkets bedömning kan de årliga skatteintäkterna öka när obligatoriska redovisningscentraler införs. Skatteverket gjorde samtidigt bedömningen att införandet av redovisningscentraler kan innebära en ytterligare administrativ börda för delar av taxinäringen.

Utskottet vill påminna om att riksdagen i april 2012 beslutade att rikta ett tillkännagivande till regeringen om införande av obligatoriska redovisningscentraler i taxinäringen (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195). Utskottet betonade då att det behövs kraftfulla åtgärder mot fusk i taxibranschen. Utskottet konstaterade vidare att det behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningsrapporterna rapporteras. Utskottet pekade även på att krav på anslutning till en redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd. Utskottet uttryckte även förståelse för att det kan behövas en viss tid för att genomföra förslaget och att en övergångsperiod därför ska föregå införandet.

Frågan om redovisningscentraler bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Finansdepartementet) som den 25 juli 2012 beslutade att uppdra åt en s.k. bokstavsutredare att senast den 1 mars 2013 redovisa ett förslag till skärpta redovisningskrav för taxinäringen. Det lämnade förslaget är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar att det nu finns ett förslag om att införa obligatoriska redovisningscentraler men vill samtidigt framhålla att frågan under många år har fördröjts och att det därför nu är viktigt att skyndsamt få till stånd ett faktiskt införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxi.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan tillstyrker utskottet motionerna 2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkande 1 och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 34.

Översyn av taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen. Utskottet anser att det utöver vad som hittills gjorts och aviserats behövs en utredning som även belyser för- och nackdelar med den genomförda avregleringen av taxi. Utskottet understryker vikten av att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling så att taxiresenärernas behov av att kunna känna sig trygga och säkra tillgodoses. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om en översyn av taxibranschen.

Jämför särskilt yttrande 2 (M, FP, C, KD).

Motionerna

Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) föreslår i motion 2012/13:T311 att en statlig utredning ska tillsättas för att få ett samlat grepp om taxinäringens utveckling i såväl storstad som glesbygd och om avregleringens effekter på utbudet av taxitjänster och priser (yrkande 6). Enligt motionärerna behöver utredningen titta på vilka för- och nackdelar avregleringen från 1990 fört med sig. I motionen anförts vidare att det behöver utarbetas lösningar för att komma till rätta med specifika storstadsfenomen som brist på lokalkännedom hos förare i Stockholm och glesbygdspromblem som brist på taxiföretagare, och att kommuners och landstings upphandlingar av färdtjänst och skolskjuts kan påverka den vanliga taxi-verksamheten negativt. Enligt motionärerna behöver även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser granskas.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) efterfrågas en statlig utredning som grund för att främja den seriösa taxinäringen (yrkande 38). I motionen framförs att arbetet mot skattefusk i taxi-

branschen behöver stärkas så att taxibranschen ges ökade förutsättningar att utvecklas som ett tryggt, säkert och miljöanpassat komplement till kollektivtrafiken. Enligt motionärerna är det angeläget att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling. Vidare framhålls att det måste utarbetas lösningar för att komma till rätta med problemet att kommunernas och landstingens upphandlingar av färdtjänst och skolskjuts på orter utanför storstadsområdena påverkar den vanliga taxiverksamheten negativt. Enligt motionärerna behöver taxiresenärernas trygghet och säkerhet stärkas. I motionen yrkas att upphandlad taxitrafik, exempelvis skolskjuts eller färdtjänst, inte bör utföras på ackord (yrkande 37).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det är kommunerna som ansvarar för färdtjänst och skolskjuts trafik och upphandling av sådan. I lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, förkortad LOU, finns regler om hur upphandlingar ska genomföras. I LOU 9 § föreskrivs att upphandlande myndigheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttagas. Vidare föreskrivs att upphandlande myndigheter bör beakta miljöhänsyn och sociala hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta.

När det gäller taxiförarens lokalkännedom kan utskottet konstatera att frågan har behandlats tidigare i utskottet och att riksdagen i april 2012 riktade ett tillkännagivande till regeringen om krav på taxiförarens lokalkännedom i Stockholms län (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195).

I den rapport om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen redovisade i mars 2013 på uppdrag av regeringen föreslås att krav på att kunna hitta till passagerarnas mål införs som delmoment i körprovet för taxiförarelegitimation. I rapporten redovisas vidare att det har framförts önskemål från flera håll att återinföra kravet på lokalkännedom då många upplever att taxiförare har bristande kunskaper inom detta område och att taxikunderna därmed inte har erbjudits den kortaste, snabbaste och/eller miljövänligaste vägen. Om förslaget om förändrat körprov för taxiförarelegitimation genomförs skulle detta föranleda en ändring i taxitrafikförordningen.

Våren 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen som även innefattade en översyn av taxinäringen där ett samlat grepp tas om branschens utveckling (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195).

Utskottet vill framhålla att det ser positivt på att regeringen gett Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att belysa regelefterlevnaden inom bl.a. taxibranschen. Utskottet ställer sig även positivt till flera av de förslag som lämnas i den rapport som därefter presenterats i mars 2013 i syfte att förbättra tillsynen av taxibranschen. Ett av de förslag som lämnas avser att det ska genomföras tillståndsmätningar i treårsintervaller i syfte

att förbättra konkurrenssituationen inom yrkestrafiken. I rapporten anges vidare att regeringen utifrån resultaten av tillståndsmätningarna kan besluta om åtgärder utifrån kvalitetssäkrat material för att konkurrensmässigt stärka den del av yrkestrafiken som följer regelverket. För företag med god regelefterlevnad förbättras arbetsförutsättningarna markant då transportarbetet kan bedrivas utan att företaget störs i sitt arbete. De förslag som lämnas i rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet kan sammantaget konstatera att flera initiativ har tagits men att det behövs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med de oegentligheter som förekommer inom taxiverksamheten och främja en seriös taxinäring. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att infrastrukturministern aviserar att det utöver vad som gjorts hittills kommer att lämnas ett tilläggsuppdrag till Transportstyrelsen vilket innefattar att samla alla föreslagna och genomförda åtgärder samt göra en analys över vilka effekter de väntas få. Utskottet noterar också att det utifrån denna analys ingår att redovisa om det finns behov av ytterligare kompletterande förslag. Utöver detta efterlyser utskottet en utredning som även belyser för- och nackdelar med den genomförda avregleringen av taxi. Syftet med ovanstående är att ta ett mer fördjupat och samlat grepp om taxinäringens utveckling så att taxiresenärernas behov av att kunna känna sig trygga och säkra tillgodoses.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund förslagen i motionerna 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 37 och 38 och 2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkande 6.

Jämförelsepris för taxi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över hur informationen om jämförelsepriser i taxibranschen ytterligare kan förbättras och förtydligas. Utskottet hänvisar till att motionsförslaget kan anses bli tillgodosett genom en förestående regelskärpning kring prisinformation för taxi.

Allmänt

När taximarknaden avreglerades 1990 upphörde etableringsskyddet och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. I samband med detta upphörde också systemet med en rikstäckande maximitaxa. Frågan om prissättning har därefter varit föremål för olika utredningar.

Regler om prisinformation finns i prisinformationslagen (2004:347). Lagen har till ändamål att främja god prisinformation till konsumenter. I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:192) om taxitrafik finns i sjätte kapitlet regler om prisinformation för taxi.

Motionen

Anton Abele (M) anför i motion 2012/13:T319 att mycket har blivit bättre sedan avregleringen av taximarknaden på 1990-talet. Den fria prissättningen har ökat konkurrensen och sannolikt bidragit till att den generella prisnivån för taxiresor gått ned. Motionären konstaterar vidare att samtidigt som mycket positivt har skett har avregleringen också medfört att vi på senare tid sett en ökning av antalet oseriösa aktörer. Det hör numer till vanligheterna att vi får läsa om enskilda friåkare med jämförelsepriser som närmast kan jämföras med rena ockerpriser, och det finns många exempel där människor lurats. Det finns sedan 2011 krav på att tydligt, och enligt ett standardiserat system, visa jämförelsepriser för en taxiresa. Reglerna har utformats för att vara till hjälp för konsumenterna att enklare välja den taxibil som man anser vara den mest prisvärda. I motionen föreslås att möjligheterna för hur informationen om jämförelsepriser i taxibranschen ytterligare kan förbättras och förtydligas ses över och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag om hur man kan försvåra för oseriösa aktörer att utnyttja den nuvarande situationen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att det har vidtagits flera viktiga åtgärder för att motverka att oseriösa taxiföretag tar ut överpriser. Den 1 februari 2011 infördes nya regler som syftar till att göra det enklare för taxiresenärer att jämföra priser mellan olika taxiföretag. Syftet med detta har varit att undvika oskäliga kostnader för en taxiresa och att det ska bli enklare för taxiresenärerna att uppskatta hur mycket en taxiresa kommer att kosta redan innan resan påbörjas. Enligt reglerna är den som har tillstånd till taxitrafik skyldig att före färden låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. Sedan den 1 maj 2011 ska taxifordonet ha tydligare information med jämförelsepriser både utanpå och inuti fordonet. Förändringarna har bl.a. inneburit att utformningen av de nya dekalerna måste följa de mallar inklusive instruktioner om storlek och annat som föreskrivs i Transportstyrelsens föreskrifter. Enligt föreskrifterna ska prisinformationen vara utformad på ett sådant sätt att den inte medvetet eller omedvetet förvillar eller försvårar för passageraren.

När det gäller prisinformation vill utskottet även erinra om att det i Rikspolisstyrelsens och Transportstyrelsens rapport om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken föreslås att det ska tydliggöras att prisinformation på taxifordon alltid ska vara väl synlig, även när fordonet står stilla, samt att Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik ska revideras i enlighet med detta. Förslaget till föreskrifter föreslås bli föremål för en remissrunda och därefter få ett förordat ikraftträdande till den 1 juni 2013. I Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens rapport redovisas vidare att den nuvarande prissättningen för resor med taxifordon ska undersökas och att Transportstyrelsen kommer att genomföra två undersökningar under våren 2013.

Dessa avser dels en kundundersökning om taxiresor i de tre storstadsregionerna, dels en marknadsundersökning av de högsta jämförpriser som tillämpas i Stockholm, Göteborg och Malmö. I rapporten anges att utfallet av dessa undersökningar får utgöra underlag till hur frågan om prissättning ska hanteras vidare. De förslag som presenteras i rapporten om prissättning för taxi bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet kan konstatera att det motionsförslag som lämnats därmed genom den kommande regelskärpningen kan anses bli tillgodosett och avstyrker därmed motion 2012/13:T319 av Anton Abele (M).

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. Hastighetsefterlevnad för tung trafik, punkt 1 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi anser att hastighetsefterlevnaden för tunga fordon måste öka. Vi vet att sänkta hastigheter är ett effektivt sätt att spara bränsle för alla trafikslag och att detta är något som är bra för miljön. År 2004 beräknades hastighetsöverträdelser inom vägtrafik medföra merutsläpp på 690 000 ton, vilket motsvarade en ökning av vägtrafikens utsläpp med knappt 4 procent. Av den ökning av utsläpp som för höga hastigheter leder till står tunga fordon för en tredjedel, 230 000 ton. Detta är inte acceptabelt då dessa utsläpp står för en betydligt större del än de tunga fordonens andel av trafikarbetet. Vi anser att det därför är särskilt viktigt att få de tunga fordonens förare att hålla hastigheten.

Tunga lastbilar med släp är utrustade med hastighetsregulatorer som begränsar hastigheten. Dessa är enligt EU-direktiv inställda på 89 km/tim trots att högsta tillåtna hastighet är 80 km/tim. Om regulatorn ställdes om till 80 km/tim skulle koldioxidutsläppen för en tung lastbil med släp på landsväg minska med 8 procent. Trafikverket föreslår att lagstiftning bör införas inom EU som gör detta obligatoriskt i alla fordon senast 2020. Vi anser att Sverige ska ställa krav på hastighetsefterlevnad för tunga fordon i enlighet med Trafikverkets förslag.

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

2. Åtgärder för säkra uppställningsplatser för lastbilar, punkt 2 (S, SD)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Tony Wiklander (SD) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T313 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Stora delar av vårt gemensamma varuflöde går via transporter på vägnätet. Något som vi vet ställer till problem för branschen är bristen på platser där chaufförer kan ta sina raster, där de kan ställa av ett släp tillfälligt eller där de har möjlighet att lasta om gods. Inte minst i Stockholmsområdet är det här ett särskilt stort bekymmer. Det kommer dagligen många åkare från hela landet som trafikerar Stockholm för leveranser och hämtning. Dess värre saknas den här typen av uppställningsplatser som chaufförerna kan använda.

Detta handlar inte om övernattningsplatser, som är ett helt annat problem, utan en uppställningsplats med exempelvis max två timmars parkering med parkeringsövervakning.

Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag att analysera frågeställningen och komma med förslag till lösningar som täcker in hela landet för att hitta någon form av enhetliga lösningar på problemet. Vi vill i sammanhanget också framhålla vikten av att förutsättningarna för att anlägga fler uppställningsplatser för åkerinäringen studeras vid infrastrukturplaneringen.

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

3. Åtgärder inom EU för säkra uppställningsplatser, punkt 3 (S, MP, V)

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

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

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31.

Ställningstagande

På uppställningsplatser för lastbilar förekommer rån av chaufförer och stöld av gods. Det finns också uppställningsplatser där oseriösa chaufförer ägnar sig åt brottslighet som smuggling och försäljning av alkohol, tobak och narkotika. Vi anser att detta måste upphöra. Uppställningsplatser för lastbilar ska vara en rast- och viloplats för chaufförer, inte en plats för kriminell verksamhet.

Det pågår nu ett arbete inom EU för att verka för fler säkra uppställningsplatser för lastbilstrafiken inom EU. Vi vill framhålla att Sverige måste vara drivande i denna fråga.

Vi anser att det är viktigt att arbetet med säkra uppställningsplatser kopplas ihop med arbetet för att främja ITS-arbetet i EU och Sverige. ITS-lösningar kan vara ett verkningsfullt medel för att hjälpa chaufförer att hitta lediga, säkra uppställningsplatser. Vi ser både den pågående åtgärdsplaneringen och regeringens sent omsider lämnade proposition om genomförandet av det s.k. ITS-direktivet (prop. 2012/13:138) som en möjlighet att verka för fler och mer lättillgängliga uppställningsplatser.

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

4. Konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken, punkt 4 (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 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:C261 av Sten Bergheden (M) yrkande 2,

2012/13:T330 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD),

2012/13:T361 av Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (båda S),

2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) i denna del och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 27, 29 och 30.

Ställningstagande

Vi inom allianspartierna vill inledningsvis framhålla att ett starkt företagsklimat är avgörande för Sveriges framtida tillväxt och välstånd. Vi anser att det är oacceptabelt om seriösa förare och åkare får lida för att andra inte följer gällande regelverk och vill därför understryka vikten av att åkerinäringen ska kunna verka på en marknad som präglas av konkurrensneutralitet. Det är samtidigt viktigt att ha i åtanke att Sverige ingår i EU-

gemenskapen och att detta innebär att det ska vara fri rörlighet och ges möjlighet för människor att jobba och verka i de olika länderna. Vi anser att det i grunden är något positivt att arbetstagare utnyttjar sin rätt till fri rörlighet inom EU.

Den s.k. holländska modellen innebär att chaufförerna verkligen måste vara anställda av det åkeri de kör för. Vi vill påminna om att reglerna i Sverige innebär att en arbetsgivare och en arbetstagare inte självständigt kan disponera över vem som är att anse som arbetstagare.

Det är däremot viktigt att de som utför transporter inom EU och Sverige följer gällande regelverk och att det genomförs kontroller som säkerställer detta. Vi vill därför lyfta fram den intensifiering med skärpta kontroller av åkeribranschen som Skatteverket började genomföra 2009 och att denna kraftsamling med riktade kontrollinsatser mot oseriösa åkerier även kommer att vara högprioriterat i fortsättningen.

Vi vill också peka på att Skatteverket även arbetar med andra insatser som bl.a. innefattar att ta fram ett förslag till registrering av utländska företag och arbetstagare som är verksamma i Sverige. Arbetet leds av Skatteverket men flera branschorganisationer, bl.a. Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet medverkar i detta arbete. Då förslaget delvis bygger på de regler som gäller i Norge har Skatteverket för avsikt att bjuda in Norskt Näringsliv och Skatteetaten för att hämta in deras erfarenheter.

Vi vill även peka på ansvaret som beställaren av transporter har och som innebär att det kan vara förenat med straff om man beställer från företag som inte följer gällande regler om skatter och avgifter.

Vår hållning är att gällande regler ska tillämpas likvärdigt oavsett om det är en svensk eller utländsk åkare och att detta är en förutsättning för att få konkurrens på lika villkor. Mot bakgrund av detta kan vi konstatera att det inte finns anledning att vidta några särskilda åtgärder för att som i Nederländerna reglera vilka anställningsförhållanden som ska gälla mellan just åkare och förare.

Riksdagen bör därför avslå de aktuella motionsförslagen.

5. Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, punkt 5 (S, MP, V)

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

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

2012/13:T377 av Johan Andersson (S) och
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 28.

Ställningstagande

Vi har kunnat se att de seriösa aktörerna inom åkerinäringen i dag utsätts för osund konkurrens från oseriösa aktörer inom näringen. Den illegala inrikestrafiken har lett till att ett växande antal svenska åkare har sänkt sina priser genom att anlita falska egenföretagare genom F-skattsedlar eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. I båda fallen kan lönekostnaderna reduceras med uppåt 80 procent. Det rör sig med andra ord om ren lönedumpning. Då det rör sig om en marknadsstörning anser vi inte att detta kan accepteras, inte minst i ljuset av att denna sprider sig och underminerar förutsättningarna för de åkerier som lever upp till normala krav på avtalsenliga löner och inbetalda skatter. Det är inte heller acceptabelt att de alltmer pressade marginalerna medför att seriösa aktörer får allt svårare att aktivt arbeta med åtgärder för ökad trafiksäkerhet och bättre miljö.

En cabotagetransport innebär att ett transportföretag under en begränsad period utför inrikes transporter för någon annans räkning i en medlemsstat där företaget inte är etablerat. Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Vid våra kontakter med branschen har det framkommit att många upplever att de svenska myndigheternas tillsyn av cabotagetransporterna fungerar bristfälligt, något som också påtalats i riksdagens trafikutskotts rapport 2011/12:RFR8. Vi anser därför att systemet för tillsyn av cabotagetransporter snarast behöver förbättras.

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

6. Böter och sanktioner vid överträdelse och hindrande av fortsatt färd, punkt 9 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S),
Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2012/13:T227 av Louise Malmström (S) och
2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S) i denna del och
avslår motion

2012/13:T233 av Penilla Gunther och Irene Oskarsson (båda KD) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Åkeribranschen står inför en hel del utmaningar vad gäller rättvisa konkurrensvillkor. Genom att bryta mot de regler som styr godstrafiken kan oseriösa åkare pressa sina priser genom att riskera trafiksäkerheten och erbjuda ofördelaktiga villkor för sina anställda. Dessa problem har blivit än större till följd av EU-utvidgningen.

Kombinationen oklara definitioner och närmast obefintlig kontroll har lett till att mycket stora godsströmmar utförs av olaga inrikes yrkestrafik. I förordning (EG) nr 1072/2009 anges bl.a. att sanktioner vid överträdelser mot regelverket ska vara ”effektiva, proportionella och avskräckande”. Sverige har hittills inte levt upp till den principen, och inget i det pågående utredningsarbetet tyder på att någon ändring är att vänta. Vi anser att regeringen snarast måste ta initiativ i frågan så att sanktionerna vid uppdagade brott blir ”avskräckande” i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009.

Ytterligare ett problem som vi sett är att myndigheterna ofta inte heller lyckas driva in böter från de utländska åkerier som bryter mot reglerna. Det är uppenbart att dagens villkor i branschen leder till att seriösa aktörer missgynnas och vi anser att detta inte är acceptabelt. Vi vill därför peka på att ett förslag till snabb åtgärd vore att förändra lagen så att omhändertagande av t.ex. frakthandlingar, fordonsnycklar eller registreringsskyltar respektive klampning (dvs. fastlåsning av hjulen) blir tillåtet för att driva in böter och avgifter när det gäller tung trafik som bryter mot reglerna. När det gäller brott mot kör- och vilotider vill vi peka på att kraftigt höjda böter kan vara ett sätt att komma till rätta med dem som hellre väljer att betala dagens böter och fortsätter att köra för att inte drabbas av sanktioner från beställaren av transporten.

Med anledning av ovanstående bör möjligheterna till klampning, höjda böter eller andra sanktioner för att snabbt komma till rätta med de orättvisa konkurrensvillkoren, trafikosäkerheten och utnyttjandet av de anställda i åkeribranschen, skyndsamt ses över.

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

7. Digitala förarkort i taxi, punkt 10 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Hans Unander (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T229 av Maria Stenberg och Sven-Erik Bucht (båda S) och
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 36.

Ställningstagande

Lastbilschaufförer använder i dag ett digitalt förarkort. Där kontrolleras en rad aspekter, bl.a. kör- och vilotider. Det innebär också att det är lätt för polisen eller andra som kontrollerar lastbilschaufförerna att utföra dessa kontroller. Något motsvarande system för taxichaufförer finns däremot inte och man kan fråga sig varför. Det är i dag vanligt att taxichaufförer kör alldeles för länge och det är ingen ovanlighet med arbetstider på upp till 14 timmar. Chauffören kan dessutom köra för flera olika bolag, vilket kan ge ännu längre arbetstid, utan att detta upptäcks i det nuvarande systemet. Vi kan konstatera att detta naturligtvis inte är bra för vare sig trafiksäkerheten eller arbetsmiljön. Vi anser att det därför borde införas ett system med digitala förarkort även för taxichaufförer. Att kontrollera detta bör vara polisens skyldighet.

Utifrån detta vill vi framhålla att det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen eftersom det skulle underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

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

8. Kontroller och indragning av taxilegitimationer, punkt 11 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T204 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3,

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkandena 2 och 3 samt

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 35.

Ställningstagande

Många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. Inom Sverigedemokraterna anser vi att taxinäringen är en viktig samhällsinstitution och att ingen oavsett om man är man eller kvinna, i sällskap eller ensam, i nyktert eller berusat tillstånd ska behöva utsättas för brott vid användning av detta färdssätt. För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor behöver både lagstiftningen och Transportstyrelsens rutiner ändras.

För att komma till rätta med problemen som beskrivits ovan vill jag att samtliga taxibolag i Sverige görs skyldiga att dels rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vidare ska Transportstyrelsen vid inkommen rapport granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in den granskade förarens taxilegitimation. Därefter ska taxibolaget svara med en kopia på uppsägningsavtalet, eller beslut om att inte nyanställa, för varje förare Transportstyrelsen rapporterat som olämplig. Slutligen bör en förare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, inte ges tillfälle att få ny taxilegitimation beviljad under en avstängningsperiod som motsvarar preskriptionstiden för brottet. I stället bör framtida ansökningar om taxilegitimation från sådana förare avslås utan prövning under preskriptionstiden. Efter att avstängningsperioden passerats medges ny lämplighetskontroll. Denna längre avstängningsperiod är nödvändig för att taxinäringen ska vara säker för att hålla grova brottslingar och deras upprepade brottslighet mot taxiresenärer borta från taxinäringen.

Mot denna bakgrund anser jag att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare måste göras oftare, striktare och säkrare. När Transportstyrelsen nekar taxilegitimationsansökningar och drar in taxilegitimationer ska alltid arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast den berörda föraren meddelas. Vidare anser jag att en taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

9. Samverkan i tillsynen av taxibranschen, punkt 12 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkan-
dena 4 och 5.

Ställningstagande

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2012 anges att myndigheten särskilt ska fokusera på att utveckla insatserna gällande marknadsövervakning och tillsyn. Vi vill betona vikten av att Transportstyrelsen deltar i de organiserade möten som kontinuerligt genomförs med andra myndigheter och organisationer i dessa frågor.

Vi anser att myndigheternas samverkan avseende taxi på nationell och regional nivå måste intensifieras och att branschorganisationerna bör bjudas in till att delta i arbetet. Vi vill vidare att taxiansvariga utses inom Transportstyrelsen med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i tillsynsarbetet.

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

10. Obligatoriska redovisningscentraler, punkt 13 (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 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) yrkande 1 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att taxiverksamheten i Sverige ska fungera väl och att det inte ska förekomma svartarbete och annan ekonomisk brottslighet som underminerar sunda konkurrensvillkor inom taxi-branschen.

När det gäller frågan om att införa obligatoriska redovisningscentraler vill vi peka på att regeringen på ett förtjänstfullt sätt har hört samman riksdagens tillkännagivande från våren 2012 (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195) genom tillsättningen av en utredare inom Finansdepartementet med uppgift att senast den 1 mars 2013 redovisa förslag till skärpta redovisningskrav för taxinäringen. Vi kan konstatera att utredaren inom utsatt tid har lämnat utredningen och att den efter intern delning inom Regeringskansliet nu är föremål för remisshantering. Vi vill i detta sammanhang betona vikten av att aviserade ändringar alltid ska föregås av väl underbyggda beredningsprocesser. Vår bedömning är att vi med en god och fortsatt väl underbyggd beredningsgång kommer att kunna se ett införande av lagstiftning om obligatorisk anslutning till redovisningscentraler under 2014.

Vi vill här peka på att utskottet när frågan om obligatorisk anslutning till redovisningscentraler behandlades våren 2012 uttryckte förståelse för att det kan behövas en viss tid för att genomföra förslaget och att en övergångsperiod därför ska föregå införandet. Vi ställer oss därför frågande till varför Socialdemokraterna tillsammans med Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet ånyo vill rikta ett tillkännagivande till regeringen trots att frågan om inrättande av redovisningscentraler skyndsamt har utretts och att det nu pågår ett beredningsarbete inför ett inrättande av obligatoriska redovisningscentraler. Vi anser därför att det pågående beredningsarbetet bör fortgå och inte försenas av ett förnyat utredande i frågan.

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

Särskilda yttranden

1. Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen, punkt 6 (M, FP, C, KD)

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) anför:

Det arbete som regeringen har initierat för att komma till rätta med de konstaterade problemen inom åkeribranschen är vällovligt, och regeringen har visat lyhördhet genom den åtgärdsinriktade utredning som lämnades i mars 2013. Infrastrukturministern bjöd därefter in företrädare för bl.a. åkeribranschen och arbetsmarknadens parter till en utfrågning den 9 april 2013 om hur de olika parterna ser på de åtgärder som presenteras i utredningen. Infrastrukturministern kommer redan om några månader, dvs. efter sommaren, ånyo att bjuda in myndigheter och organisationer inom området till dialog för att medverka och vara delaktiga i den fortsatta åtgärdsprocessen.

Vi avstår från att reservera oss då vi instämmer i behovet av åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen. Vår bedömning är att de kraftfulla åtgärder som regeringen redan nu vidtar och aviserar innebär att illegal verksamhet inom åkeribranschen kommer att kunna stävjas.

2. Översyn av taxibranschen, punkt 14 (M, FP, C, KD)

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) anför:

Det arbete som regeringen har initierat för att komma till rätta med de konstaterade problemen inom taxibranschen är vällovligt, och regeringen har visat lyhördhet genom den åtgärdsinriktade utredning som lämnades i mars 2013. Infrastrukturministern bjöd därefter in företrädare för bl.a. taxibranschen och arbetsmarknadens parter till en utfrågning den 9 april 2013 om hur de olika parterna ser på de åtgärder som presenteras i utredningen. Infrastrukturministern har därefter aviserat att en analys över förslagets samlade effekter kommer att genomföras då det är nödvändigt för att ge en helhetssyn.

Vi avstår från att reservera oss då vi instämmer i behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen. Vår bedömning är att de kompletterande utredningsinsatser som regeringen redan nu genomför och aviserar innebär att det tas ett samlat grepp om taxinäringens utveckling så att taxiresenärernas behov av att kunna känna sig trygga och säkra tillgodoses.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:C261 av Sten Bergheden (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att se över konkurrensituationen i stort för våra svenska bussbolag.

2012/13:T204 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 när den nekar taxilegitimationsansökningar och drar in taxilegitimationer alltid ska meddela arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast den berörda föraren.
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 brottslighetens preskriptionstid.

2012/13:T212 av Anders Hansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lastsäkring av icke-farligt gods.

2012/13:T227 av Louise Malmström (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna att komma till rätta med de orättvisa konkurrensvillkoren i åkeribranschen.

2012/13:T229 av Maria Stenberg och Sven-Erik Bucht (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett digitalt förarkort för taxi.

2012/13:T231 av Anders Hansson (M):

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

2012/13:T233 av Penilla Gunther och Irene Oskarsson (båda KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ändra sanktionsavgifterna vid överträdelse av regelverket för tung fordonstrafik till en nivå jämförlig med den i närliggande länder och harmonisera tillämpningen av gällande lagstiftning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge polisens behörighet att med klampning förhindra fortsatt färd vid överträdelse av reglerna för tung fordonstrafik.

2012/13:T255 av Billy Gustafsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen.

2012/13:T311 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) bör införas för taxametrar inom taxinäringen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen mycket snabbt bör meddela taxiföretag 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 utse taxiansvariga inom Transportstyrelsen med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i tillsynsarbetet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intensifiera myndigheternas samverkan i taxifrågor på nationell och regional nivå och bjuda in branschorganisationerna i arbetet.
6. 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 i såväl storstad som glesbygd och om avregleringens effekter på utbudet av taxitjänster och priser.

2012/13:T313 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att anlägga fler uppställningsplatser för åkerinäringen.

2012/13:T319 av Anton Abele (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om taxibranschen och taxiresor.

2012/13:T330 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skärpa den svenska lagstiftningen om yrkestrafiken för att motverka att konkurrensen inom EU snedvrids.

2012/13:T351 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den årliga avgiften för tillsyn av kör- och vilotider.

2012/13:T361 av Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen.

2012/13:T377 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre tillsyn vid cabotagetransporter.

2012/13:T397 av Sven-Erik Bucht (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kontrollen av cabotage i åkerinäringen bör utvidgas, att sanktionerna vid uppdagade brott blir "avskräckande" i enlighet med EU-förordningen 1072/2009 och att chaufförer som kör för svenska åkerier som huvudregel ska vara anställda i de åkerierna.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjysta villkor i åkerinäringen.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell samordnare för bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cabotage.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den holländska modellen.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkra uppställningsplatser för lastbilar.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen.

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpt regelverk kring taxilegitimation.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om digitala förarkort för taxi.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphandlad taxitrafik inte ska köras på ackord.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig utredning som grund för att främja den seriösa taxinäringen.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör ställa krav på tunga lastbilars hastighetsefterlevnad i EU så att det blir obligatoriskt i alla fordon senast 2020.