



## Yrkestrafik m.m.

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas ett antal motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2000 rörande olika yrkestrafikfrågor. Beträffande den svenska åkerinäringens konkurrenssituation uttalar utskottet att arbetet med att genomföra det transport- och näringspolitiska programmet för näringen bör intensifieras i olika hänseenden. Dock bedömer utskottet att något särskilt initiativ från riksdagens sida nu inte är erforderligt, varför samtliga 15 motionsyrkanden i ämnet avstyrks. Också övriga yrkanden, som bl.a. rör kontrollen av den tunga trafikens regelefterlevnad och vissa taxifrågor, avstyrks.

I betänkandet finns fyra reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Utskottets överväganden .....	6
Åkerinäringens konkurrenssituation .....	6
Bakgrund .....	6
Motionsförslag.....	8
Utskottets ställningstagande .....	10
Bärighetsfrågor.....	12
Bakgrund .....	12
Motionsförslag.....	12
Utskottets ställningstagande .....	13
Regler om överlastavgift .....	13
Bakgrund .....	13
Motionsförslag.....	13
Utskottets ställningstagande .....	14
Vissa trafiksäkerhetsfrågor.....	14
Motionsförslag.....	14
Utskottets ställningstagande .....	15
En reformerad taxinäring.....	16
Motionsförslag.....	16
Utskottets ställningstagande .....	16
Personuppgifter på taxikvitton.....	17
Gällande regler .....	17
Motionsförslag.....	17
Utskottets ställningstagande .....	17
Yrkestrafiklagstiftningens s.k. fortlöpandekrav.....	18
Bakgrund .....	18
Motionsförslag.....	18
Utskottets ställningstagande .....	18
Taxeinformation i hyrbilar.....	19
Motionsförslag.....	19
Utskottets ställningstagande .....	19
Yrkestrafiklagstiftningens regler om varning .....	19
Bakgrund .....	19
Motionsförslag.....	20
Utskottets ställningstagande .....	20
Säkerheten i taxibilar m.m.....	20
Motionsförslag.....	20
Utskottets ställningstagande .....	20

Reservationer .....	22
1. Åkerinäringens konkurrenssituation (m, kd, c, fp) .....	22
2. Åkerinäringens konkurrenssituation (mp) .....	23
3. Bärighetsfrågor och Vissa trafiksäkerhetsfrågor (v).....	24
4. En reformerad taxinäring – motiveringen (m, kd, c, fp).....	25
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag .....	26
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000 .....	26

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under avsnittet Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

## 1. Åkerinäringens konkurrenssituation

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T212 yrkande 7, 2000/01:T401, 2000/01:T414, 2000/01:T434, 2000/01:T458, 2000/01:T471, 2000/01:T477 yrkandena 3 och 4, 2000/01:Sk311 yrkande 2, 2000/01:Sk312 yrkande 3 och 2000/01:Sk656 yrkande 2.

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

*Reservation 2 (mp)*

## 2. Bärighetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T452 och 2000/01:T455 yrkandena 1 och 2.

*Reservation 3 (v) - delvis*

## 3. Regler om överlastavgift

Riksdagen avslår motion 2000/01:T415.

## 4. Vissa trafiksäkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T455 yrkandena 3 och 4 och 2000/01:T462.

*Reservation 3 (v) - delvis*

## 5. En reformerad taxinäring

Riksdagen avslår motion 2000/01:411.

*Reservation 4 (m, kd, c, fp) – motiv.*

## 6. Personuppgifter på taxikvitton

Riksdagen avslår motion 2000/01:417.

## 7. Yrkestrafiklagstiftningens s.k. fortlöpandekrav

Riksdagen avslår motion 2000/01:T420.

## 8. Taxeinformation i hyrbilar

Riksdagen avslår motion 2000/01:T435.

## 9. Yrkestrafiklagstiftningens regler om varning

Riksdagen avslår motion 2000/01:T426.

**10. Säkerheten i taxibilar m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T451 och 2000/01:T465.

På trafikutskottets vägnar

Stockholm den 20 mars 2001

*Monica Öhman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Jarl Lander (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Viviann Gerdin (c) och Elver Jonsson (fp).

# Utskottets överväganden

## Åkerinäringens konkurrenssituation

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att steg har tagits i riktning mot ett genomförande av det transport- och näringspolitiska programmet för svensk åkerinäring. Med hänsyn till frågornas betydelse anser utskottet att arbetet bör intensifieras vad t.ex. gäller ökad regelharmonisering inom EU, ett effektiviserat kontroll- och påföljdssystem för den tunga trafiken och en generell övergång till bränsle med mindre negativ miljöpåverkan. Utskottet bedömer dock att något initiativ från riksdagens sida nu inte är erforderligt, varför samtliga nu behandlade motionsyrkanden (s, m, kd, c, fp, mp) avstyrks. *Jämför reservation 1 (m, kd, c, fp) och reservation 2 (mp).*

### Bakgrund

Sedan år 1995, då Sverige blev medlem i EU, opererar svenska åkerier på en alltmer konkurrensutsatt internationell transportmarknad. Efter införandet år 1998 av det s.k. fria cabotaget är svenska åkerier utsatta för konkurrens också i inrikestrafiken. Dessutom har under 1990-talet marknaderna utanför EU öppnats. Så t.ex. gäller i princip fri trafik till och från Polen och de baltiska staterna.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) redovisade i maj 1999 ett regeringsuppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. SIKA fann att svenska åkerier sannolikt har ca 20–30 % högre kostnader än många utländska konkurrenter. Detta är i korthet bakgrunden till att regeringen i februari 2000 ställde sig bakom ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring, utarbetat av en arbetsgrupp med företrädare för Justitie-, Finans- och Näringsdepartementen. Programmet har tidigare redovisats för riksdagen i proposition 1999/2000:78 som tillsammans med motioner behandlats i trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU11. I det följande redovisas i korthet några av de sammanlagt 14 punkterna i programmet och vad som hänt sedan programmet antogs.

I enlighet med programmet har Vägverket på regeringens uppdrag tillsammans med andra berörda myndigheter och näringslivsföreträdare utrett och lämnat förslag om hur kontrollen av den tunga trafikens efterlevnad av trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas så att en laglig trafik med sunda konkurrensförutsättningar kan åstadkommas. Vägverket har den 30 oktober 2000 redovisat sitt uppdrag i en rapport (TR 20 A 2000:14369). Rapporten tar upp ett stort antal frågor med anknytning till kontrollproblematiken. Bland annat

behandlas frågor om ett förbättrat uppföljnings- och statistikunderlag, nya former och rutiner för samarbete mellan berörda myndigheter i olika länder, riktlinjer för hur olika trafikförseelser skall rapporteras mellan länderna, möjligheterna att ta emot betalning för böter och överlastavgift direkt vid platsen för förseelsen samt möjligheter att hindra fortsatt färd. Vägverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I förordet till rapporten konstaterar Vägverkets utredningsgrupp att man, till följd av att regeringsuppdraget haft stor bredd och utredningstiden varit begränsad, tvingats koncentrera arbetet på att dels kartlägga aktuella regelverk, dels formulera iakttagelser och förslag till fortsatta åtgärder syftande till att effektivisera kontrollverksamheten. Grundstommen för den kontrollverksamhet som skall bedrivas är på olika sätt reglerad i EG:s och varje medlemsstats nationella trafiklagstiftning. Men denna trafiklagstiftning är sammankopplad med andra rättsområden, t.ex. straffrätt och exekutionsrätt. Detta medför att förändringar till gagn för kontrollverksamheten inte kan genomföras utan återverkningar på andra delar av rättssystemet. Det kan därmed finnas svåra genomförandehinder. En annan komplicerande faktor är att Sverige genom sitt medlemskap i EU inte alltid ensidigt kan genomföra regelförändringar. De i rapporten redovisade förslagen förutsätter enligt Vägverket till stora delar fortsatta och mer ingående utredningsinsatser.

I handlingsprogrammet betonas att harmoniseringsarbetet inom EU måste fortsätta med full kraft för att den gemensamma transportmarknaden skall utvecklas på rimligt sätt. Samtidigt framhålls att arbetet är långsiktigt och måste bedrivas i små steg, eftersom förutsättningarna skiljer sig avsevärt mellan medlemsstaterna. I detta arbete prioriterar Sverige åtgärder för en mer rättvisande prissättning av transporter.

Ett annat prioriterat område är åtgärder för att åstadkomma en rättvis konkurrensituation genom utformning av gemensamma regelverk för yrkesmässig trafik och en harmoniserad tillämpning av dessa. Vad gäller den yrkesmässiga trafikens regelefterlevnad har EU-kommissionen, enligt vad utskottet inhämtat, till sommaren eller hösten 2001 aviserat ett meddelande med synpunkter på frågan om en effektiviserad kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Detta meddelande utgör en fortsättning på en av de punkter som ingår i det s.k. sociala paketet, nämligen kommissionens meddelande *I riktning mot säkrare och mer konkurrenskraftiga vägtransporter av hög kvalitet i gemenskapen* daterat den 22 juni 2000. Som exempel på kontrollåtgärder som förväntas tas upp kan nämnas systematiskt informationsutbyte, samordning av kontrollverksamhet och regelbundna samråd mellan medlemsstaterna.

Möjligheterna att verkställa påföljder i förhållande till utländska förare utgör en särskild punkt i handlingsprogrammet. I dag finns sådana möjligheter endast vad gäller medborgare i de nordiska länderna. Men när den trafikbrottskonvention som har utarbetats inom ramen för Schengensamarbetet träder i kraft – vilket kan ske tidigast år 2005 – kommer böter, liksom parkeringsavgifter, att kunna drivas in även av utomnordiska medborgare.

Handlingsprogrammet för åkerinäringen förutsätter att regeringen snarast tillsätter en utredning med uppgift att göra en samlad översyn av den tunga trafikens beskattningsfrågor, t.ex. fordonsskatter, vägavgifter och bränsleskatter. Utredningen har ännu inte tillsatts.

I handlingsprogrammet uppmärksammades vissa problem rörande tillämpningen av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Dessa problem har, erfar utskottet, rättats till genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juli 2000 (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22, rskr. 1999/2000:246). Bland annat har införts en möjlighet till nedsättning av obetald vägavgift när vägavgiftsplikt upphört och när ett fordon's beskaffenhet ändrats. Dessutom har reglerna för återbetalning av vägavgift ändrats.

Genom den nya yrkestrafiklagstiftningen, som trädde i kraft den 1 oktober 1998, infördes skärpta krav på företagens solvens vid etablering eller utökning av antalet fordon. Efter påpekande från åkeribranschen och i enlighet med en av punkterna i handlingsprogrammet har Vägverket förra året utfärdat Vägledning och allmänna råd avseende den ekonomiska prövningen för trafiktillstånd (Publikation 2000:95). Dessutom har verket utfärdat tillämpningsföreskrifter rörande länsstyrelsernas tillsyn av tillståndshavare (VVFS 2000:196). Av dessa framgår att länsstyrelsen regelbundet skall utöva tillsyn enligt 5 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1998:490) och minst vart femte år kontrollera att den som innehar trafiktillstånd uppfyller kraven för sådant tillstånd enligt 2 kap. 5 § samma lag. Om kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen inte är uppfyllt vid kontrolltillfället men företagets ekonomiska situation ger anledning att tro att kravet på nytt och på ett varaktigt sätt kommer att vara uppfyllt, får länsstyrelsen enligt föreskrifterna medge en ytterligare frist på högst ett år.

I handlingsprogrammet konstateras att det finns brister i den statistik och det underlag i övrigt som krävs för att följa åkerinäringens utveckling och för att bedöma beskattningens inverkan på åkerinäringens konkurrenssituation. Denna fråga har, såvitt utskottet erfarit, ännu inte resulterat i några konkreta åtgärder.

Enligt en punkt i handlingsprogrammet skall Godstransportdelegationen utarbeta förslag till en samlad godstransportstrategi. Utskottet har erfarit att uppdraget kommer att redovisas vid halvårsskiftet.

### **Motionsförslag**

Åkerinäringens konkurrensförutsättningar uppmärksammas i sammanlagt åtta nu behandlade motioner.

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion T212 (yrkande 7) visar genomförda studier entydigt att svenska åkare har ca 20 % högre kostnadsläge än åkare i omvärlden. Det finns också stora inslag av oseriös konkurrens inom näringen. Regeringen har tagit fram ett transport- och näringspolitiskt program för åkerinäringen. Men samtidigt höjs dieselskatten. Detta bidrar till att inte bara konkurrensförutsättningarna utan också miljön försämras ytterligare, eftersom fler åkare kommer att köra på dieselbränsle med ca



40 gånger högre svavelhalt. Åkerinäringen har miljöambitioner, framhåller motionärerna. Men statsmakterna måste ha förståelse för näringens villkor. Kristdemokraterna har föreslagit sänkta arbetsgivaravgifter upp till en viss lönesumma. Detta skulle gynna alla företag men särskilt de små, till vilken kategori många åkerier hör. Vidare bör dieselskatten sänkas och resurserna till vägsektorn öka. Polisen måste få ökade resurser att bekämpa trafikbrotten samtidigt som påföljdssystemet förstärks i enlighet med vad riksdagen tidigare har uttalat. Neddragningen av antalet bilinspektörer är oacceptabel. Polisen behöver deras specialkompetens för att stoppa trafikfarliga bilar, hävdar motionärerna.

Också i motion T401 av Rolf Gunnarsson (m) framhålls de svenska åkeriernas relativt sett höga kostnadsläge, främst beroende på att lönebikostnaderna, men också fordonsskatterna, är högre i Sverige. Den senaste höjningen av dieselskatten betecknas som ”det senaste dråpslaget”.

Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) anför i motion T414 att svenska åkerier, tack vare rationaliseringar och samgåenden, tycks hävda sig väl vad gäller inrikestrafiken, detta trots att utländska fordon oftare, och utan påföljder, bryter mot kör- och vilotidsreglerna. Men i utrikestrafiken förlorar svenska företag godsvolymer, beroende på att konkurrensförutsättningarna är orättvisa. Programmet för svensk åkerinäring har hittills avsatt få resultat, anser motionärerna. Det krävs skyndsamma åtgärder och ett samlat grepp för att stärka näringen.

Enligt vad Anna Åkerhielm (m) föreslår i motion T434 bör regeringen vidta åtgärder för att sänka de svenska åkeriernas kostnader. I Frankrike, Belgien och Nederländerna genomförs lättnader ”i miljardklassen” vad gäller skatter och avgifter, hävdar motionären (yrkande 1). Vidare anför hon att SIKÄ bör utnyttja det underlag som det holländska utredningsinstitutet NEA har tagit fram rörande kostnader och priser för lastbilstransporter i Europa (yrkande 2).

Per Lager (mp) anför i motion T458 att regeringen bör förelägga riksdagen förslag till skärpta miljöregler för lastbilstrafik. Enligt Per Lager har Österrike och Tyskland genom den s.k. CEMT-märkningen gått före i arbetet med att begränsa lastbilens miljöeffekter. Schweiz har infört ett ännu mer avancerat system, enligt vilket varje lastbil debiteras en miljöavgift som delvis är beroende av antal körda kilometer. Sverige borde införa liknande metoder, anser motionären.

Viviann Gerdin (c) kräver i motion T471 harmoniseringsåtgärder för att förbättra konkurrensläget för svenska åkerier (yrkande 1). Vidare anser hon att utländska lastbilar skall köras på miljövänligt bränsle (yrkande 2) och att kontrollen av utländska åkare liksom indrivningen av böter från dessa skall effektiviseras (yrkandena 3 och 4).

Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) begär i motion T477 att reglerna för bl.a. vilotid under körning skall samordnas. Vidare bör kontrollen av regelefterlevnaden effektiviseras. Fordonskontrollen måste skärpas och åtgärder vidtas så att en bot som skrivs ut i Sverige också betalas (yrkande 3). I samma

motion framhålls att Sverige måste spela en mer aktiv roll i Europasamarbetet för att skapa likvärdiga villkor inom transportnäringen (yrkande 4).

SIKA har visat att svenska åkerier har ca 20 % högre kostnader än utländska konkurrenter. Utländska åkerier som inom ramen för det s.k. fria cabotaget utför transporter i Sverige kör ofta på mindre miljövänlig diesel. Riksskatteverket förmodar att ”momsfri” trafik förekommer i gränstrakterna. Enligt polismyndigheten i Kalmar negligerar många utländska chaufförer reglerna om kör- och vilotider. Enbart skatten på diesel uppgår till 3:65 kr per liter. Allt detta visar, enligt vad Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) uttalar i motion Sk311, att svensk åkerinäring inte konkurrerar på lika villkor (yrkande 2).

De svenska åkeriernas högre kostnader ger i längden en ohållbar situation och innebär risk för utflaggning. Om Sverige dessutom skall ta ett större miljöansvar än övriga länder står näringen inför närmast oöverstigliga konkurrensproblem. Detta hävdar Berit Adolfsson och Inger René (båda m) i motion Sk312. Motionärerna begär mot denna bakgrund att regeringen skall lägga fram förslag till åtgärder för att utveckla svensk åkerinäring. I motionen hänvisas till den strategi som den danska regeringen utvecklat för transportsektorn och som bl.a. syftar till att danska åkerier skall kunna konkurrera på likartade villkor som omvärlden (yrkande 3).

Enligt vad Margareta Cederfelt (m) anför i motion Sk656 har Nederländerna nyligen infört ett restitutionsförfarande som innebär att godstrafiknäringen återfår delar av erlagd bränsleskatt. Sverige bör införa en liknande ordning, anser motionären. Återbäringen bör bestämmas så att energiskatten för diesel av miljöklass I sänks till EU:s miniminivå (yrkande 2).

### Utskottets ställningstagande

När riksdagen förra våren behandlade det transport- och näringspolitiska programmet för svensk åkerinäring, jämte motioner i ämnet (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238), framhöll utskottet betydelsen av att Sverige har en konkurrenskraftig åkerinäring. Utskottet fann det värdefullt att regeringen genom programmet hade intensifierat sitt arbete för att förbättra villkoren för näringen. Som särskilt viktigt framhölls att programmet var brett upplagt och omfattade åtgärder inom en rad olika områden, t.ex. vägtrafikbeskattning, kompetensutveckling, kvalitetssäkring av transporter, forskning och utveckling, företags- och personbeskattning samt särskilda insatser för småföretagare.

Utskottet kan nu, ett år senare, konstatera att vissa av de frågor som tagits upp i handlingsprogrammet förts till en lösning. Det gäller bl.a. påtalade brister i vägavgiftslagstiftningen och tillämpningen av yrkestrafiklagstiftningens regler om ekonomisk prövning för trafiktillstånd. Beträffande andra frågor har ett arbete inletts men ännu inte avsatt konkreta resultat. Som exempel kan nämnas skattefrågorna, där regeringen ännu inte beslutat om direktiv för en kommande utredning om vägtrafikbeskattningens framtida utformning. Godstransportdelegationen skall redovisa sitt uppdrag att utarbeta förslag till

en näringspolitisk strategi för transportnäringen vid halvårsskiftet. De av utskottet tidigare uppmärksammade bristerna i kontroll- och påföljdssystemet för den tunga trafiken har på uppdrag av regeringen utretts av Vägverket. Men till följd av frågornas komplexitet krävs enligt verket ytterligare, relativt omfattande utredningsinsatser innan missförhållandena kan rättas till. När det slutligen gäller behovet av en förbättrad statistik har, enligt vad utskottet erfarit, inga konkreta åtgärder vidtagits.

Enligt utskottets mening måste Sverige ha en konkurrenskraftig åkerinäring som ges långsiktigt hållbara förutsättningar och mer harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. För att det skall vara möjligt att snarast uppnå en harmonisering av regelsystemet inom EU och samtidigt tillgodose de krav som har framförts i handlingsprogrammet för svensk åkerinäring krävs kraftfulla svenska åtgärder inom den europeiska gemenskapen. Av trafiksäkerhetsskäl, men också med hänsyn till konkurrensaspekterna, krävs snabba åtgärder inom kontroll- och påföljdssystemet. Svenska åkerier skall inte behöva utsättas för illojal konkurrens från utländska åkare som utan större risk för påföljd nonchalerar svenska trafikregler. Utskottet erinrar om att riksdagen två gånger i tillkännagivanden till regeringen understrukit vikten av att åtgärder vidtas så snabbt som möjligt i syfte att åstadkomma ett påföljdssystem som är effektivt också visavi utländska fordonförare (bet. 1997/98:JuU24, rskr. 1997/98:228, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000: 238).

Den från miljösynpunkt bästa diesellojkekvaliteten, miljöklass 1 (MK 1), har stadigt ökat sin andel av den svenska marknaden och är nu helt dominerande. Enligt utskottets uppfattning bör Sverige, av såväl konkurrens- som miljöskäl, agera kraftfullt inom EU för en övergång till sådant bränsle i övriga EU-länder. Utöver den lägre svavelhalten finns, har utskottet erfarit, ytterligare en stor miljöfördel med användningen av MK 1-diesel. Sålunda kan bilar som körs på sådant bränsle utrustas med särskilda filter som påtagligt minskar partikelutsläppen.

Utskottet förutsätter att regeringen snarast återkommer till riksdagen med en redogörelse för hur arbetet med genomförandet av handlingsprogrammet fortlöper och med de förslag till lagstiftningsåtgärder som detta arbete kan föranleda. Mot den bakgrunden finner utskottet att något initiativ från riksdagens sida nu inte är erforderligt. Följaktligen avstyrks motionerna T212 (kd) yrkande 7, T401 (m), T414 (s), T434 (m), T458 (mp), T471 (c), T477 (m, kd, fp) yrkandena 3 och 4, Sk311 (m) yrkande 2, Sk312 (m) yrkande 3 och Sk656 (m) yrkande 2.

## Bärighetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Frågor om undantag från trafikförordningens bestämmelser om breda, långa och tunga transporter prövas av Vägverkets regioner eller kommunerna. Utskottet förutsätter att prövningen grundas på en rimlig avvägning mellan näringslivets transportbehov och omsorgen om vägnätet samt att avgiftssättningen baseras på de verkliga kostnaderna för prövningen. Motionsförslag i ämnet (s, v) avstyrks. *Jämför reservation 3 (v).*

### Bakgrund

Enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276) delas vägar som inte är enskilda in i tre s.k. bärighetsklasser efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1), medan övriga vägar som inte är enskilda tillhör bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg skall tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av Vägverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen.

På vägar av BK 1-klass tillåts normalt fordon med ett maximalt axeltryck på 11,5 ton, ett högsta boggitryck på 20 ton och en största bruttovikt av 60 ton. Vid årsskiftet 2000/2001 var 92 % av hela det statliga vägnätet BK 1-vägar. För skogslänen var motsvarande andel 89 %.

Enligt vägtrafikförordningen kan Vägverkets regioner eller kommunerna – om särskilda skäl föreligger och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten – medge undantag (dispens) från reglerna om bl.a. tunga transporter. Dispens ges endast för transporter med odelbar last. Beslut om dispens gäller normalt högst en månad. Vid återkommande transporter på viss vägsträcka kan dock giltighetstiden utsträckas till högst ett år. När det gäller tunga transporter är ansökningsavgiften för närvarande 875 kr.

### Motionsförslag

Enligt vad Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) anför i motion T452 drabbar villkoret om odelbar last områden där alla eller de flesta vägar är BK 2-vägar. Motionärerna hänvisar i sammanhanget till en utredning enligt vilken detta villkor medför merkostnader om ca 15 % för transportföretagen och dessutom trafikökningar om ca 20 %. Av kostnads- och miljöskäl borde dispenser kunna lämnas också för transporter med delbar last, anser de.

I motion T455 kritiserar Karin Svensson Smith m.fl. (v) det faktum att ansökningsavgiften inte står i proportion till Vägverkets prövningskostnader och

än mindre till de slitagekostnader som dispenstransporterna förorsakar. Avgiften bör sättas i relation till uppkommande kostnader, menar motionärerna (yrkande 1). Dessutom bör riksdagen begära en analys och beräkning av dessa kostnader (yrkande 2).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet förutsätter att Vägverkets regioner och, i förekommande fall, kommunerna vid prövning av dispensansökningar – utan något uttalande från riksdagens sida – gör en rimlig avvägning mellan å ena sidan näringslivets transportbehov och, å den andra, intresset av att vägnätet inte utsätts för orimliga påfrestningar. Dessutom förutsätter utskottet att avgiftssättningen baseras på de verkliga kostnader prövningen medför. Med det anförda avstyrks motionerna T452 (s) och T455 (v) yrkandena 1 och 2.

## Regler om överlastavgift

### Utskottets förslag i korthet

Överlastavgift kan efterges eller nedsättas om särskilda omständigheter föreligger. Med hänvisning till denna möjlighet avstyrker utskottet ett motionsförslag (m) om ändring av lagen (1972:435) om överlastavgift.

### Bakgrund

Som tidigare redovisats i detta betänkande finns i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) regler som förbjuder förande av fordon med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än vad som är angivet för vägens bärighetsklass. Den som bryter mot sådant förbud döms enligt 14 kap. 4 § samma förordning till penningböter.

Enligt 1 § lagen (1972:435) om överlastavgift tas överlastavgift ut om lastbil, vissa andra fordon eller fordonståg framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Överlastavgiften påförs enligt huvudregeln ägaren till motordrivet fordon och – i fråga om släpvagn – ägaren av det fordon som släpvagnen dras av (7 §). Beslut om överlastavgift fattas av länsstyrelsen i det län där ägaren har sin adress eller, i vissa fall, av Länsstyrelsen i Stockholms län (8 §). Av samma lagrum framgår att överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger.

### Motionsförslag

I motion T415 begär Karin Falkmer (m) en ändring av lagen om överlastavgift i syfte att stärka åkeriägarnas rättssäkerhet. Motionären hänvisar till ett

fall då en chaufför på grund av särskilda omständigheter undgick påföljd för konstaterad överlast men fordonsägaren trots detta påfördes överlastavgift på 32 800 kr.

### Utskottets ställningstagande

Bestämmelserna om överlastavgift skall, såsom framgår av förarbetena till lagen, utgöra ett starkt incitament för fordonsägare att se till att hans fordon inte har någon överlast. Regeringsrätten har i några domar anfört att det är av största vikt att fordonsägare genom ändamålsenliga åtgärder ser till att hans fordon inte överlastas. Enligt rätten kan därför eftergift eller nedsättning bara komma i fråga om det framstår som klart ursäktligt att överlast uppkommit trots fordonsägarens åtgärder.

Utskottet inser att det kan uppstå fall där det ter sig orimligt eller stötande att fordonsägare helt eller delvis påförs överlastavgift. Men med hänsyn till att lagstiftningen redan i dag medger att överlastavgift efterges eller sätts ned om särskilda omständigheter föreligger finner utskottet att den nu behandlade motionen inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motion T415 (m) avstyrks följaktligen.

## Vissa trafiksäkerhetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående beredning avstyrks ett motionsyrkande (v) om kontrollen av den tunga vägtrafikens regelefterlevnad. Ett yrkande (v) om EU-harmonisering av de svenska reglerna om maximal bruttovikt och största längd på lastbilskeppage avstyrks. Dessutom avstyrks ett motionsförslag (s) om krav på främre underkörningsskydd på lastbilar med hänvisning till att frågor om fordons utrustning bör lösas i internationell samverkan. *Jämför reservation 3 (v).*

### Motionsförslag

I motion T455 begär Karin Svensson Smith m.fl. (v) att regeringen skall återkomma med förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna om bl.a. överlast och kör- och vilotider efterlevs. Enligt motionärerna kan man misstänka att många kör med för tung last. Samtidigt finns det risk för att antalet inspektörer minskar. Detta är absurt med tanke på konsekvenserna, menar motionärerna (yrkande 3).

I samma motion föreslås att de svenska reglerna om maximal bruttovikt och största längd på lastbilskeppage harmoniseras till gällande EG-normer. Transporter av skogsråvara bör dock vara undantagna (yrkande 4).

Sylvia Lindgren (s) föreslår i motion T462 att lagregler om främre underkörningsskydd på lastbilar införs. Sådana skydd skulle enligt motionären kunna spara 10–15 liv per år och drastiskt minska antalet allvarliga personskador.

### Utskottets ställningstagande

Inom ramen för sitt s.k. sektorsansvar har Vägverket ett övergripande ansvar för trafiksäkerheten. Polisen svarar för trafikövervakningen. Sedan år 1994 har Vägverket och Rikspolisstyrelsen årligen ingått överenskommelser om vissa åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. På regional nivå ingås överenskommelser mellan Vägverkets regioner och polismyndigheterna.

Enligt det centrala avtal som träffats för år 2001 åtar sig Rikspolisstyrelsen att anpassa trafikövervakningen till regeringens s.k. 11-punktsprogram där regelområdena hastighet, nykterhet och bilbältesanvändning prioriteras. Ett särskilt avsnitt i överenskommelsen ägnas frågor om kör- och vilotidskontroller. Antalet sådana kontroller skall enligt avtalet i år uppgå till 60 000 med viss närmare angiven fördelning på län. Härtill kommer sammanlagt 600 företagsbesök. Kontrollerna skall utföras i enlighet med förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Ramavtalet omfattar vidare kvalitetskontroll av fordon, s.k. flygande inspektion, som utförs av särskilt förordnade bilinspektörer eller tekniker. Minst hälften av inspektionerna skall avse tunga fordon. För de merkostnader som uppkommer för polisen till följd av avtalet utger Vägverket år 2001 totalt 35 miljoner kronor (samma belopp som förra året). Enligt vad utskottet inhämtat uppgår antalet bilinspektörer för närvarande till ca 80.

Tidigare i detta betänkande har utskottet starkt betonat behovet av ett effektiviserat kontroll- och påföljdssystem för den tunga trafiken. Enligt utskottets uppfattning utför polisen, och inte minst de särskilt förordnade bilinspektörerna och teknikerna, ett förtjänstfullt och viktigt arbete för att förbättra den tunga trafikens regelefterlevnad och därmed bidra till såväl ökad trafiksäkerhet som sundare konkurrensförutsättningar för åkerinäringen. Utskottet förutsätter att polisen, i avvaktan på att Vägverkets förslag om ett mer effektivt kontroll- och påföljdssystem ger konkreta resultat, fortsätter att fullgöra sina trafikövervakningsuppgifter så effektivt som nuvarande regler medger och i enlighet med de avtal som ingåtts med Vägverket och dess regioner. Med det anförda avstyrks motion T455 (yrkande 3). Utskottet vill tillägga att frågor om utformningen av kör- och vilotidskontrollerna och de flygande inspektionerna tas upp i Riksdagens revisorers förslag angående Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten (förs. 2000/01:RR9). Förslaget jämte motioner i ärendet kommer att behandlas av utskottet senare i vår.

Det faktum att Sverige kunnat behålla särskilda regler om maximal bruttovikt och största längd för lastbils ekipage är ett resultat av Sveriges medlemsför-

handlingar med EU. Utskottet är inte berett att förorda någon förändring i detta avseende. Motion T455 (v) yrkande 4 avstyrks.

Frågor om lastbilars säkerhetsutrustning bör enligt utskottets mening i första hand lösas i internationell samverkan. Mot den bakgrunden är utskottet inte berett att tillstyrka förslaget om krav på främre underkörningsskydd på lastbilar. Riksdagen bör därför avslå motion T462 (s).

## En reformerad taxinäring

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till sitt tidigare uttalande, samt till att beredningen av 1998 års taxiutrednings betänkande ännu inte avslutats, avstyrker utskottet ett motionsförslag (s) om åtgärder för en reformerad taxinäring. *Jämför reservation 4 (m, kd, c, fp)*

### Motionsförslag

I motion T411 begär Bengt Silfverstrand m.fl. (s) samlade åtgärder för en reformerad och sanerad taxinäring. Bland annat föreslår motionärerna obligatorisk anslutning till beställningscentral och inrättande av regionala yrkestrafiknämnder som legitimerar tillståndshavare och förare, som återkallar legitimationer och som bedriver utbildning. Motionärerna efterlyser också krafttag mot kriminalitet och fusk inom taxinäringen.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen tagit ställning till förslag om åtgärder för en reformerad taxinäring. Frågan behandlades senast förra våren (bet. 1999/2000:TU11). I nämnda betänkande redovisades bl.a. att frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral hade övervägts av 1998 års taxiutredning (SOU 1999:60). Utredningen hade funnit att utvecklingen i branschen gått mot bättre kvalitet och service och att alltfler åkare i eget intresse hade anslutit sig till beställningscentraler. Enligt utredningen skulle ett obligatorium kunna äventyra denna positiva utveckling. Beträffande förslaget om inrättande av regionala yrkestrafiknämnder redovisade utskottet att man tidigare avstyrkt motionsyrkanden i ämnet och att man inte ändrat uppfattning. Dessutom uttalade utskottet att en sådan etableringskontroll som införandet av yrkestrafiknämnder skulle innebära inte kunde anses förenlig med 1998 års riksdagsbeslut om avreglering av taxinäringen.

Taxiutredningen har bl.a. också föreslagit att särskilda, av länsstyrelserna godkända tömningscentraler skall byggas upp. Utskottet delar denna uppfattning. Enligt vad utskottet inhämtat är beredningen av Taxiutredningens betänkande ännu inte slutförd. Med hänvisning härtill samt till vad utskottet tidigare har uttalat avstyrks motion T411 (s).



## Personuppgifter på taxikvitton

### Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag (kd) om obligatoriska personuppgifter på taxikvitton avstyrks med hänvisning till utskottets tidigare ställningstagande i frågan.

### Gällande regler

I Vägverkets föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1999:177) anges vilka uppgifter som taxametern skall skriva ut på kvittot efter avslutat köruppdrag mot kontant betalning (punkt 4.2.5). Obligatoriska uppgifter är bl.a. taxiföretagets namn eller registrerade firma, taxiföretagets postadress, taxiföretagets person- eller organisationsnummer och taxiförarens förarkod.

### Motionsförslag

Magda Ayoub (kd) begär i motion T417 en utredning av förutsättningarna för att taxiförare skall slippa lämna ut sina personnummer och sina hemadresser på taxikvitton. Enligt motionären har flera förare till följd av detta råkat ut för olyckliga incidenter.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet inser att kravet på personuppgifter på taxikvitto kan innebära viss risk för att en taxiförare som också är taxiföretagets ägare råkar ut för trakasserier eller hot, om företagarens namn och postadress framgår av kvittot. Frågan behandlades av utskottet våren 2000 (bet. 1999/2000:TU11). Utskottet framhöll då att den postadress som måste anges på kvittot inte behöver vara en gatuadress; en postboxadress godtas också. Samtidigt framhöll utskottet att taxikunder, liksom kunder hos andra näringsidkare, har ett berättigat intresse av att veta vem de har att göra med. Utskottet hänvisar till sitt tidigare uttalande och avstyrker med hänvisning härtill den nu aktuella motionen.

## Yrkestrafiklagstiftningens s.k. fortlöpandekrav

### Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag (m) om det s.k. fortlöpandekravet i den ekonomiska lämplighetsprövningen av trafiktillståndsinnehavare avstyrks med hänvisning till att tillsynsmyndigheten, genom att föreskriva villkor för fortsatt trafiktillstånd, kan lämna en tidsfrist för anpassning till den nya yrkestrafiklagstiftningens strängare solvenskrav.

### Bakgrund

Enligt 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) får trafiktillstånd endast ges till den som med hänsyn till bl.a. sina ekonomiska förhållanden bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vidare skall den som söker trafiktillstånd kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § samma lag, dvs. ha tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna starta och driva företaget. Vid prövningen skall främst likviditet och soliditet beaktas. Om inte särskilda skäl föranleder annat skall sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kr för ett fordon och 50 000 kr för varje fordon därutöver. Enligt 2 kap. 10 § skall den som innehar trafiktillstånd kunna styrka att han fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser (fortlöpandekravet). Vid sin behandling av förslaget till ny yrkeslagstiftning uttalade trafikutskottet (bet. 1997/98:TU9) att fortlöpandekravet inte borde innebära att kravet måste vara uppfyllt ”i varje enskilt ögonblick”. Enligt utskottet var det väsentligt att se till syftet med bestämmelsen.

### Motionsförslag

I motion T420 erinrar Per-Richard Molén m.fl. (m) om att kapitalkravet enligt tidigare lagstiftning var betydligt mer modest, exempelvis 7 500 kr för en taxibil med fem platser. Enligt motionärerna hotas nu taxiföretag av tillståndsåterkallelse till följd av att de ekonomiska kraven har skärpts.

### Utskottets ställningstagande

Vägverket har utfärdat Vägledning och allmänna råd avseende den ekonomiska prövningen för trafiktillstånd (Publikation 2000:95). I allmänt krav nr 6 uttalas följande:

När ett underskridande av kravet på tillräckliga ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen bedöms vara av kortvarig och övergående karaktär kan prövningsmyndigheten med stöd av 2 kap. 13 § yrkestrafikförordningen besluta om villkor för ett fortsatt innehav av trafiktillstånd. Sådant villkor bör inte föreskrivas för längre tid än ett år.

Av vägledningen framgår att ett villkor av åsyftat slag t.ex. kan avse skyldighet att med vissa tidsintervaller inkomma med redovisningsmaterial. Utskottet bedömer att Vägverkets allmänna råd möjliggör för tillståndsmyndigheten att ge tidigare etablerade tillståndshavare rimligt tidsutrymme för en anpassning till den nya yrkestrafiklagstiftningens strängare solvenskrav. Syftet med motionsyrkandet synes således till väsentlig del vara tillgodosett. Med hänvisning härtill avstyrks motion T420 (m).

## Taxeinformation i hyrbilar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag (m) om en anpassning av bestämmelserna om taxeinformation till s.k. hyrbilar.

### Motionsförslag

Reglerna om taxeinformation i hyrbilar saknar relevans för hyrverk och s.k. limousineserviceföretag som endast utför transport mot avtal, till fasta priser och efter förbeställning. Detta hävdar Lennart Fridén (m) i motion T435. Reglerna bör rättas till, anser motionären.

### Utskottets ställningstagande

Föreskrifter om taxitrafik har meddelats av Vägverket (VVFS 1997:177). Av dessa framgår (avsnitt 3) att taxifordon skall vara försett med väl synlig prisinformation, såväl i som utanpå fordonet. Om taxiföretaget eller sammanslutningen tillämpar fasta priser, får i båda fallen hänvisas till skriftlig information som tillhandahålls av föraren. Utskottet bedömer att reglerna i detta hänseende tillgodoser syftet med den nu behandlade motionen. Den avstyrks följaktligen.

## Yrkestrafiklagstiftningens regler om varning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag (m) om att yrkestrafiklagstiftningens regler om varning skall ändras.

### Bakgrund

I 5 kap. yrkestrafiklagen (1998:490) finns bestämmelser om återkallelse av trafiktillstånd och taxiförarlegitimation m.m. Av dessa framgår att tillstånd under vissa förutsättningar får återkallas, bl.a. om det i driften av trafikrel-

sen förekommit allvarliga missförhållanden. Om dessa missförhållanden inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas kan i stället varning meddelas.

### **Motionsförslag**

I motion T426 refererar Maud Ekendahl (m) till ett fall där en taxiägare tilldelats varning sedan en extraanställd påträffats utan tidbok och därför bötfällts. Detta är inte rimligt, menar motionären som önskar en lagändring.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet är inte berett att utifrån ett enskilt ärende diskutera tillämpningen av yrkestrafiklagstiftningens varningsinstitut. Motion T426 (m) avstyrks.

## **Säkerheten i taxibilar m.m.**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet förutsätter att frågan om tillhandahållande av barnstolar i bl.a. taxibilar löses på frivillig väg. Med hänvisning härtill samt till att det finns föreskrifter om förankringsanordningar för rullstolar avstyrks två motioner (s) rörande säkerheten i taxibilar och andra fordon för persontransport.

### **Motionsförslag**

Mona Berglund Nilsson och Märta Johansson (båda s) föreslår i motion T451 att taxi- och hyrbilsföretag åläggs att erbjuda skyddsutrustning för barn.

Enligt vad Sylvia Lindgren och Barbro Andersson Öhrn (båda s) föreslår i motion T465 bör taxiväxlarna åläggas att på beställning tillhandahålla en taxibil med barnstol (yrkande 1).

Samma motionärer anser att det bör finnas regler om obligatorisk bältesanvändning och fastspänningsanordningar för sitthjälpmiddel för funktionshindrade i färdtjänst- och skolskjutsfordon (yrkande 2).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet fäster stor vikt vid att också barn kan färdas säkert i taxibilar, hyrbilar samt i färdtjänst- och skolskjutsfordon. Enligt vad utskottet har inhämtat har på vissa orter i landet införts en ordning som innebär att beställningscentral på begäran av kunden tillhandahåller en taxibil som är utrustad med barnstol. Vidare kommer många taxibilar i framtiden att vara utrustade med barnsäten redan vid leverans. Utskottet förutsätter att frågan om barns möjligheter att resa säkert i bl.a. taxibilar i första hand kan lösas på frivillig väg.

Vad gäller säkerhetsutrustning för funktionshindrade vill utskottet erinra om att föreskrifter om förankringsanordning för rullstol har utfärdats av f.d.

Transportrådet (TPRFS 1989:4). Utskottet förutsätter att Vägverket fortlöpande ser över föreskrifterna i syfte att funktionshindrade kan erbjudas säkra transporter.

Med det anförda avstyrks motionerna T451 (s) och T465 (s).

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer.

### 1. Åkerinäringens konkurrenssituation (punkt 1)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Viviann Gerdin (c) och Elver Jonsson (fp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs under rubriken Ställningstagande i reservation 1 om ett effektiviserat kontroll- och påföljdssystem för den tunga trafiken. Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna 2000/01:T212 yrkande 7, 2000/01:T401, 2000/01:T414, 2000/01:T434, 2000/01:T471, 2000/01:T477 yrkandena 3 och 4, 2000/01:Sk311 yrkande 2 samt avslår motionerna 2000/01:T458, 2000/01:Sk312 yrkande 3 och 2000/01:Sk656 yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

Som framgår av bakgrundsredovisningen i avsnittet om åkerinäringens konkurrenssituation har Vägverket, tillsammans med andra berörda myndigheter och näringslivsföreträdare, på regeringens uppdrag utrett hur kontrollen av den tunga trafikens efterlevnad av trafiklagstiftningen m.m. bör utvecklas så att en laglig trafik med sunda konkurrensförutsättningar kan åstadkommas. Utredningsgruppen har redovisat sitt uppdrag i oktober 2000. Tyvärr tvingas vi konstatera att gruppen inte har lyckats lösa frågan om ett effektiviserat kontroll- och påföljdssystem, trots att riksdagen genom två tidigare tillkännagivanden för regeringen krävt skyndsamma åtgärder (bet. 1997/98:JuU24, rskr. 1997/98:228, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). I stället pekar utredningsgruppen på behovet av fortsatta, uppenbarligen tidskrävande, utredningsinsatser.

Som redovisas i motionerna T212 (kd), T401 (m), T414 (s), T434 (m), T471 (c), T477 (m, kd, fp) och Sk311 (m) är det orimligt att svenska åkerier, som redan till följd av bl.a. höga arbetsgivaravgifter tvingas arbeta hårt för att överleva på marknaden, skall utsättas för illojal konkurrens från utländska åkare som, utan större risk för påföljd, bryter mot viktiga bestämmelser om kör- och vilotider och mot andra trafikregler. Enligt vår uppfattning måste regeringen se till att problemet snarast bringas till en lösning.

Vad vi nu anfört om ett effektiviserat kontroll- och påföljdssystem för den tunga trafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 2. Åkerinäringens konkurrenssituation (punkt 1)

av Mikael Johansson (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs under rubriken Ställningstagande i reservation 2 om förslag till skärpta miljöregler för lastbilstrafik. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T458 och avslår motionerna 2000/01:T212 yrkande 7, 2000/01:T401, 2000/01:T414, 2000/01:T434, 2000/01:T471, 2000/01:T477 yrkandena 3 och 4, 2000/01:Sk311 yrkande 2, 2000/01:Sk312 yrkande 3 och 2000/01:Sk656 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Den snabbt ökande lastbilstrafiken innebär både ökade utsläpp och höjda bullernivåer. I ett försök att dämpa dessa miljöeffekter har organisationen Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) genom ett märkningssystem ställt specifika krav på buller, hastighet, avgasvärden och särskilda säkerhetstester m.m. Åkarna får ansöka om intyg hos Tullverket och måste medföra dessa intyg som verifierar de skyltar som åkarna sätter på sina bilar. Österrike och Tyskland har genom införande av CEMT-märkningen i sina länder tagit ett lovvärt initiativ. I Schweiz har nyligen införts ett ännu mer avancerat system, som innebär ett slags kilometerbeskattning, differentierat med hänsyn till lastbilarnas miljöegenskaper. En del av avgiftsintäkterna går tillbaka till trafiksektorn, dels för genomförande av utvecklingsprojekt, dels för vägförbättringar. Enligt uppgift kommer också Luxemburg att införa detta system.

Sverige bör följa de goda exemplen från Österrike, Tyskland och Schweiz. Sålunda bör även i vårt land införas ett system som låter åkerierna ta sin del av miljöansvaret och som samtidigt ger dem möjligheter att konkurrera om transporterna med bättre miljökvaliteter. Som föreslås i motion T458 (mp) bör riksdagen begära att regeringen utarbetar liknande förslag till skärpta miljöregler för lastbilstrafik.

### 3. Bärighetsfrågor och Vissa trafiksäkerhetsfrågor (punkterna 2 och 4)

av Karin Svensson och Stig Eriksson (båda v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser

*dels* att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen bifaller motion 2000/01:T455 yrkandena 1 och 2 och avslår motion 2000/01:T452.

*dels* att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

4. Riksdagen bifaller motion 2000/01:T455 yrkandena 3 och 4 och avslår motion 2000/01:T462.

#### *Ställningstagande*

Det allmänna vägnätet är indelat i tre bärighetsklasser (BK1–BK3). På BK1-vägar tillåts en högsta bruttovikt på 60 ton. Frågor om dispens från reglerna prövas av Vägverkets regioner eller kommunerna. I vår motion T455 (v) redovisar vi att få dispensansökningar avslås. Antalet dispenser uppgår till ca 17 000 per år. Av dessa utgör ca 2 500 generella årsdispenser. Avgiften för ansökan är för närvarande 875 kr men kostnaden för vägning, mätning m.m. kan vara mångdubbelt högre. För det facila priset av 875 kr kan åkerierna förorsaka samhället betydande slitagekostnader. Enligt vår uppfattning är detta inte acceptabelt. Avgiften vid dispensansökan bör sättas i relation inte bara till prövningskostnaderna utan också till uppkommande slitagekostnader.

Man kan med fog misstänka att många lastbilsförare kör med för tung last utan dispens. Risken att ertappas är mycket liten. Inom polisen finns det inspektörer som kontrollerar lastvikt, kör- och vilotider m.m. Men det finns tecken på att antalet inspektörer minskar. Som föreslås i motion T455 (v) bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag till en effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast m.m. efterlevs.

I de flesta EU-länderna tillåts lastbilsekipage med en högsta bruttovikt på 44 ton och en största längd på 18 meter. I Sverige är motsvarande gränser 60 ton och 25,25 meter. Detta är ett av de viktigaste skälen till att godstrafiken på järnvägar har stagnerat och trafiksäkerhetsmålen inte har nåtts. Det bör i sammanhanget noteras att ett tungt fordon är inblandat i nästan varannan döds-kollision. Härtill kommer att vägslitage ökar markant. Enligt beräkningar utförda av American Highway Association motsvarar en 38 tons lastbil 9 600 personbilar vad gäller slitage och vägdeformation. I Sverige tillkommer att tjälkskadorna gör vägarna extra sårbara för tung trafik. Enligt vår uppfattning, som utvecklas i motion T455 (v), bör de svenska reglerna vara anpassade till EU:s regler. Dock bör undantag göras för transporter av skogsråvara.



**4. En reformerad taxinäring (punkt 5, motiveringen)**

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Viviann Gerdin (c) och Elver Jonsson (fp).

*Ställningstagande*

Utskottsmajoriteten skriver under detta avsnitt bl.a. följande: "Taxiutredningen har bl.a. också föreslagit att särskilda, av länsstyrelserna godkända tömningscentraler skall byggas upp. Utskottet delar denna uppfattning." Vi anser att trafikutskottet inte nu bör ta ställning till utredningens förslag. Regeringens ställningstagande till förslaget och till remissinstansernas synpunkter bör avvaktas. Majoritetens skrivning "Utskottet delar denna uppfattning" bör således utgå.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för att åkerinäringen skall få konkurrensneutralitet.

2000/01:T401 av Rolf Gunnarsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om konkurrensvillkoren för åkerinäringen.

2000/01:T411 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om samlade åtgärder för en reformerad och sanerad taxinäring.

2000/01:T414 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att stärka konkurrens- och utvecklingsmöjligheterna för svensk åkerinäring.

2000/01:T415 av Karin Falkmer (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om överlastavgift i enlighet med vad som anförts i motionen.

2000/01:T417 av Magda Ayoub (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en utredning av förutsättningarna för taxichaufförer att slippa lämna ut sina personnummer och sina hemadresser på taxikvitton.

2000/01:T420 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om den ekonomiska lämplighetsprövningens s.k. förlöpandekrav.

2000/01:T426 av Maud Ekendahl (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en översyn bör göras vad gäller yrkestrafiklagen 5 kap. 1 §.

2000/01:T434 av Anna Åkerhielm (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att sänka kostnaderna för de svenska åkerierna så att den internationella konkurrenskraften ökar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett initiativ inför det svenska ordförandeskapet i EU 2001 om åkerinäringen i ett effektivitets- och miljöperspektiv med logistisk helhetssyn.

2000/01:T435 av Lennart Fridén (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ändring av bestämmelserna om taxeinformation i hyrbilar.

2000/01:T451 av Mona Berglund Nilsson och Märta Johansson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hyrbils- och taxiföretags skyldighet att erbjuda skyddsutrustning för små barn.

2000/01:T452 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dispens för transporter med delbart lass.

2000/01:T455 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att prövning av dispens från bestämmelserna om fordonsvikt och fordonsdimensioner för vägtrafik bör avgiftsbeläggas på en sådan nivå att det motsvarar de kostnader prövningen ger upphov till.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att en analys och kostnadsberäkning av de extra kostnader som uppkommer på grund av de dispenstransporter som beviljats bör göras och redovisas för riksdagen.

3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast m.m. skall efterlevas.

4. Riksdagen begär att regeringen utreder hur de svenska normerna vad gäller maximivikt och maximilängd för lastbilar skall kunna harmoniseras till gällande EU-normer enligt vad i motionen anförs.

2000/01:T458 av Per Lager (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till skärpta miljöregler för lastbilstrafik i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:T462 av Sylvia Lindgren (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagkrav på främre underkörningsskydd på lastbilar.

2000/01:T465 av Sylvia Lindgren och Barbro Andersson Öhm (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsutrustning för barn i taxibilar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsutrustning för färdtjänst- och skolskjutsfordon för funktionshindrade.

2000/01:T471 av Viviann Gerdin (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra konkurrensläget för svenska åkerier.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utländska lastbilar skall köras på miljöklassat bränsle.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de med ansvar för arbetstidsregler utökar kontrollen av utländska förare.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att myndigheter med ansvar för trafikbestämmelser bör utöka kontrollen av de utländska förarna samt att vid överträdelse och efterföljande böter effektivt driva in dessa.

2000/01:T477 av Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kontroll och sanktionsmöjligheter.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige måste ta en aktivare roll i Europasamarbetet.

2000/01:Sk311 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder för att den svenska åkerinäringen inte skall missgynnas i konkurrensen om cabotagetrafiken i Sverige.

2000/01:Sk312 av Berit Adolfsson och Inger René (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till att utveckla och bevara svensk åkerinäring med konkurrensneutralitet gentemot EU.

2000/01:Sk656 av Margareta Cederfelt (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utarbeta förslag till hur konkurrensvillkoren för Svensk åkerinäring skall anpassas efter EU:s förutsättningar.