



Yrkestrafik och taxi

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2014/15:83 Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Vidare behandlas två följdmotioner och 25 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014.

Propositionen innehåller ett förslag till komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Kompletteringen innebär att åtgärder som kan vidtas enligt denna lag ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut av en polisman eller bilinspektör att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har fattats när ett förskott på sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. Ändringen i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd föreslås träda i kraft den 1 juli 2015.

Utskottet välkomnar regeringens proposition och konstaterar att den föreslagna kompletteringen av lagen (2014:14:37) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kommer att medverka till en ökad regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet anser att det är av stor vikt att den föreslagna regleringen kan träda i kraft utan dröjsmål och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag. Med anledning av inkomna motionsförslag menar utskottet dock att det finns anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som innebär att de föreslagna åtgärderna kan bestå i längre tid än 24 timmar.

Med anledning av motionsförslag om kontroller och tillsyn av åkeribranschen föreslår utskottet också ett tillkännagivande om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik.

Med anledning av motionsförslagen om längre och tyngre lastbilar föreslår utskottet vidare ett tillkännagivande om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärlast, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag.

I betänkandet finns fyra reservationer och tre särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden.....	8
Åtgärder och omhändertagande vid hindrande av fortsatt färd.....	8
Kontroller och tillsyn av åkeribranschen	15
Regleringen av åkerinäringen inom EU	19
Beställaransvar	21
Förankring av last	23
Lastbilars längd och vikt	26
Översyn av taxibranschen.....	33
Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer	36
Reservationer	41
1. Kontroller och tillsyn av åkeribranschen, punkt 3 (S, MP, V)	41
2. Förankring av last, punkt 6 (SD)	42
3. Lastbilars och bussars längd och vikt, punkt 7 (S, MP).....	42
4. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 9 (SD) ...	47
Särskilda yttranden	48
1. Kontroller och tillsyn av åkeribranschen, punkt 3 (M, C, FP, KD).....	48
2. Lastbilars och bussars längd och vikt, punkt 7 (V).....	49
3. Översyn av taxibranschen, punkt 8 (V).....	49
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	50
Propositionen	50
Följdmotionerna	50
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	50
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	54

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:83.

2. Beslut om omhändertagande och klampning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2014/15:3045 av Per Klarberg och Tony Wiklander (SD) yrkande 1, 2014/15:3049 av Emma Wallrup m.fl. (V) och 2014/15:1593 av Andreas Carlson (KD) samt avslår motion 2014/15:3045 av Per Klarberg och Tony Wiklander (SD) yrkande 2.

3. Kontroller och tillsyn av åkeribranschen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:1222 av Sten Bergheden (M) och avslår motionerna 2014/15:1224 av Sten Bergheden (M), 2014/15:1277 av Sten Bergheden (M) och 2014/15:1284 av Sten Bergheden (M).

Reservation 1 (S, MP, V)

4. Regleringen av åkerinäringen inom EU

Riksdagen avslår motion 2014/15:1258 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3.

5. Beställaransvar

Riksdagen avslår motion 2014/15:812 av Per-Ingvar Johnsson (C).

6. Förankring av last

Riksdagen avslår motionerna 2014/15:60 av Jimmy Ståhl (SD) och 2014/15:266 av Anders Hansson (M).

Reservation 2 (SD)

7. Lastbilars och bussars längd och vikt

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikerade delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:1791 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 11,

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 6 och

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2014/15:2003 av Edward Riedl (M) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7 och

avslår motion

2014/15:367 av Lotta Finstorp (M).

Reservation 3 (S, MP)

8. Översyn av taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1668 av Penilla Gunther (KD) och

2014/15:2265 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S).

9. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:657 av Johan Pehrson (FP),

2014/15:1107 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3 och

2014/15:2871 av Mattias Karlsson m.fl. (SD) yrkande 7.

Reservation 4 (SD)

Stockholm den 21 maj 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V)*, Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M).

* Avstår från ställningstagande under punkt 7, se särskilt yttrande 2.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2014/15:83 Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Till grund för propositionen ligger promemorian Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som togs fram inom Näringsdepartementet under hösten 2014.

Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande, och Lagrådet hade inga invändningar mot förslaget.

Med anledning av propositionen har två följdmotioner väckts med tre motionsyrkanden.

I detta betänkande behandlar utskottet även 25 motionsyrkanden om yrkestrafik och taxi från allmänna motionstiden 2014. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under hösten 2014 behandlade två propositioner om yrkestrafik, varav en om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3) och en om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2). Utskottet behandlade även en proposition om tydliga prisuppgifter vid taxiresor (prop. 2013/14:241, bet. 2014/15:TU4).

I samband med beredningen av ärendet har utskottet bjudit in företrädare för Transportstyrelsen att lämna information om kontroll och tillsyn av åkeribranschen vid utskottets sammanträde den 28 april 2015.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2014/15:83 lämnas förslag om komplettering av lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Kompletteringen innebär att åtgärder som kan vidtas enligt denna lag ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut av en polisman eller bilinspektör om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har fattats när ett förskott på sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. De åtgärder som enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan komma i fråga är att en polisman eller tulltjänsteman omhändertar fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att säkerställa att beslutet följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget förses med en mekanisk,

elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Ändringen i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd föreslås träda i kraft den 1 juli 2015.

Utskottets överväganden

Åtgärder och omhändertagande vid hindrande av fortsatt färd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och avslår ett motionsyrkande om befogenheter att besluta om klampning. Riksdagen tillkännager också för regeringen att den bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Riksdagen bifaller därmed motionsförslagen om detta.

Bakgrund

Tidigare behandling

Riksdagen behandlade under hösten 2014 regeringens proposition Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). I propositionen föreslogs en ny lag som ska ange vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av polismäns eller tulltjänstemäns hindrande av fortsatt färd samt polismäns beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. I propositionen föreslogs även att det ska finnas möjlighet för en polisman eller tulltjänsteman att omhänderta fordonsnnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. För att söka efter sådan egendom ska en polisman eller tulltjänsteman få kroppsvisitera fordonets förare och genomöka fordonet eller fordonståget. Om det finns synnerliga skäl ska även fordonets passagerare få kroppsvisiteras. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av sådan egendom inte är tillräckligt ska Polismyndigheten eller Tullverket få besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd ska i normalfallet få bestå i högst 24 timmar, men om fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den. Åtgärder som får bestå längre än 24 timmar ska kunna omprövas och överklagas till allmän domstol. Om omhändertagen egendom inte hämtas ut när åtgärden har upphört föreslås att egendomen ska få säljas eller förstöras.

Utskottet välkomnade propositionen och konstaterade att lagförslagen kommer att uppmuntra till regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet föreslog att riksdagen antar regeringens förslag till lagändringar samt att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna bestå i längre

tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2014/15:25), och de nya reglerna om hindrande av fortsatt färd trädde i kraft den 1 mars 2015.

Vidare behandlade riksdagen under hösten 2014 en proposition från regeringen om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter på väg (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24).

Gällande regler om cabotagetransporter på väg

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (den s.k. godsförordningen) anges reglerna för tillträde till marknaden vid internationella godstransporter på väg inom gemenskapens territorium och fastställande av villkor för hur transportföretag får tillhandahålla transporttjänster i en annan medlemsstat än den där de är etablerade. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och har ett s.k. gemenskapstillstånd ska ha rätt att utföra cabotagetransporter. I artikel 8 i godsförordningen finns regler om cabotagetransporter, dvs. när ett transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där det inte är etablerat. Utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sju-dagarsperiod efter det att den internationella transporten har utförts. Vidare framgår att transportföretaget kan välja att utföra några eller alla cabotage-transporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst som passeras efter det att den internationella transporten avslutats. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporten begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter det att det olastade transportfordonet förts in i medlemsstatens territorium. Reglerna innebär därmed att sådana transporter ska vara av tillfällig karaktär. En grundförutsättning är att det har gjorts en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en annan medlemsstat. Bestämmelserna är utformade så att transporterna anses förenliga med förordningen endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på den internationella transporten och på varje påföljande cabotagetransport. Av förordningens artikel 8.3 framgår vilka uppgifter som bevismaterialet ska innehålla om varje transport. Om transportföretaget inte kan visa att transporten sker i enlighet med förordningens villkor, ska transporten anses utgöra en överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter. Enligt artikel 16 i godsförordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs.

Vissa förhållanden i anslutning till godsförordningen regleras i nationell rätt genom förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Av denna förordning framgår bl.a. sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i godsförordningen.

Regeringen beslutade den 4 december 2014 om ändringar i förordningen (1998:786) som bl.a. innebär att en sanktionsavgift ska påföras med ett belopp om 40 000 kronor. Om ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift, ska en polisman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut gäller tills förskottet betalats eller, om en sanktionsavgift påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. En polisman beslut om förskott för sanktionsavgiften eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen för prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned det förskott som har bestämts för avgiften och, om det finns synnerliga skäl, upphäva förbudsbeslutet. Från och med den 1 mars 2015 får även en bilinspektör besluta om förskott på sanktionsavgiften och att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

Propositionen

Regeringen föreslår att egendom får omhändertaras eller fordon får klampas när ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har fattats för att säkerställa betalningen av ett förskott på sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg. Förslaget innebär en ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Som skäl för förslaget anger regeringen att enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får de åtgärder som anges i lagen vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats eller ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har fattats. Sådana förbud mot fortsatt färd kan fattas enligt en rad författningar. I lagen anges enligt vilka författningar sådana förbud ska ha utfärdats för att åtgärder ska få vidtas. De åtgärder som enligt lagen kan komma i fråga är att en polisman eller tulltjänsteman omhändertar fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att säkerställa att beslutet följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd kan i majoriteten av fallen bestå i högst 24 timmar.

Åtgärderna är ämnade att se till att ett fordon som har förbjudits att fortsätta färden faktiskt också står stilla. Avsikten är att tvinga fram bättre efterlevnad av de regler som finns och beslut som har fattats enligt dessa regler. Åtgärderna är verktyg bl.a. för att säkra verkställighet av vissa avgifter på yrkestrafikområdet. Åtgärder får enligt lagen vidtas när ett förbud mot fortsatt färd utfärdats i syfte att säkerställa betalningen av förskott på överlastavgifter eller förskott på sanktionsavgifter för överträdelser av kör- och vilotidsregleringen. Som anges i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256) är skyldigheten att betala förskott på sanktionsavgiften en

mycket viktig del i regelverket inom yrkestrafiken, bl.a. eftersom möjligheterna att få till stånd sanktionsavgifternas verkställighet utomlands är mycket begränsade. Vidare anføres att det därför av såväl konkurrensskäl som indrivningsskäl är av största vikt att det finns tillräckliga möjligheter att säkerställa att en sanktionsavgift som kan komma att åläggas också betalas in.

Regeringen konstaterar att de som enligt bestämmelserna i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kan åläggas att betala sanktionsavgifter för överträdelse av cabotagereglerarna är transportföretag som är etablerade i ett annat land än Sverige. Som nämnts ovan finns det endast mycket begränsade möjligheter att verkställa betalning av sanktionsavgifter när den betalningsskyldige är etablerad utomlands. Regeringen anser därför att det är väsentligt att det finns andra sätt att säkerställa att sanktionsavgifterna betalas i sådana fall.

På samma sätt som det är angeläget att säkerställa att förbud mot fortsatt färd som utfärdats i syfte att säkra verkställigheten av överlastavgiften eller sanktionsavgiften vid överträdelse av kör- och vilotidsregleringen efterlevs är det enligt regeringens mening väsentligt att även de förbud mot fortsatt färd som ska utfärdas vid utebliven betalning av förskott på sanktionsavgiften för överträdelse av cabotagereglerarna följs. De åtgärder som kan vidtas enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bedöms kunna vara effektiva verktyg för att säkerställa betalning av förskott för sådana sanktionsavgifter. Detta är särskilt viktigt eftersom den betalningsskyldige kommer att vara etablerad i utlandet. Omhändertagande av egendom eller klampning bör därför även kunna vidtas för att framtvunga betalning av förskott på sanktionsavgifter för överträdelser av cabotagebestämmelserna enligt EU:s godsförordning. Regeringen menar att förslaget bidrar till en bättre regel efterlevnad och att konkurrensneutralitet på transportmarknaden uppnås i högre grad.

Om ett beslut att färden inte får fortsätta har fattats av någon som enligt underliggande författningar har rätt att fatta ett sådant beslut, kan ett beslut om omhändertagande fattas av såväl polisman som tulltjänsteman och ett beslut om klampning av såväl Polismyndigheten som Tullverket.

När det gäller tidpunkten för ikraftträdande av den föreslagna lagändringen anger regeringen att det är angeläget att den kan träda i kraft och börja tillämpas snarast. Enligt regeringen förefaller det därför lämpligt att förslaget träder i kraft den 1 juli 2015.

Motionerna

Andreas Carlson (KD) anför i motion 2014/15:1593 att svensk åkerinäring i dag är utsatt för en hård internationell konkurrens. Motionären pekar på att den tidigare regeringen föreslog att klampning ska möjliggöras genom en ändring av lagen fr.o.m. den 1 mars 2015 och att detta ska kunna användas vid bl.a. överträdelser av kör- och vilotider eller cabotageregler. Motionären konstaterar att regeländringen innebär att polisen ges möjlighet att hålla kvar fordonet i upp till 24 timmar och menar att detta är ett viktigt första steg. Motionären

framhåller samtidigt att möjligheten att klampa fordonet tills boten är betald måste utredas för att inte riskera att de som bryter mot trafikregler kan fortsätta sin färd efter 24 timmar. I motionen efterfrågas därför att det görs möjligt att betala böter på plats vid trafikbrott och att låsa fast fordonet tills boten är betald.

I motion 2014/15:3045 påminner Per Klarberg och Tony Wiklander (båda SD) om riksdagens tillkännagivande till regeringen från november 2014 om att klampningen för att vara verkningsfull måste fortgå så lång tid som beslutet om hinder för fortsatt färd gäller och om att ge polismän eller tulltjänstemän befogenheter att besluta om klampning. Motionärerna anser att regeringen har ignorerat riksdagens tillkännagivande. Motionärerna menar att en övre tidsgräns på 24 timmar riskerar att uppfattas som snäv i förhållande till de praktiska konsekvenser det innebär för polisen eller tulltjänstemannen att avklampa fordonet. I motionen yrkas att klampningen, för att vara verkningsfull, måste fortgå under hela den tid som beslutet om hinder för fortsatt färd gäller (yrkande 1). Motionärerna anser även att det framstår som bakvänt att frågan om verkställighet av förbudet ska beslutas av en myndighet då ordningen rimligtvis i stället borde vara att det i ett och samma beslut bestäms både att fordonet inte får fortsätta färden och hur beslutet ska verkställas. I motionen efterfrågas därför att polismän eller tulltjänstemän ges befogenheter att besluta om klampning (yrkande 2).

Emma Wallrup m.fl. (V) framhåller i motion 2014/15:3049 att åkeribranschen har drabbats hårdast av social dumpning och illojal konkurrens och att den nuvarande situationen är ohållbar. Motionärerna framhåller vidare att den kaotiska prisjakten även ger stora negativa klimateffekter då styrmedel saknas för transportsektorn att uppnå sunda konkurrensvillkor med utvecklat klimatansvar. Vidare framhålls att det är nödvändigt med åtgärder mot cabotagebrott för att bryta dagens ohållbara situation. Motionärerna välkomnar att det har införts nya regler om sanktionsavgifter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd men ifrågasätter samtidigt regeringens förslag om att en åtgärd för att hindra fortsatt färd, t.ex. klampning, inte får bestå under längre tid än 24 timmar. För att få en mer verkningsfull lagsstiftning efterfrågas att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag som innebär att ett fordon ska kunna stoppas från fortsatt färd under längre tid än 24 timmar för att säkra verkställighet av förskottet eller sanktionsavgiften.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Utskottet vill inledningsvis peka på att frågan om hindrande av fortsatt färd var en av flera viktiga frågor som trafikutskottet uppmärksammade i uppföljningen av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg som trafikutskottet presenterade i mars 2012 (2011/12:RFR8). En slutsats i rapporten var att det fanns ett behov av att överväga om polisen borde ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd.

Utskottet kan påminna om att riksdagen hösten 2014 beslutade om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och att en ny lag infördes om detta som gäller fr.o.m. den 1 mars 2015 (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Det förslag som regeringen nu har lämnat om en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innebär att det fr.o.m. den 1 juli 2015 även ska kunna vidtas motsvarande åtgärder för att säkra att förskott på sanktionsavgifter för överträdelse av de s.k. cabotagebestämmelserna betalas. Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att alla transportföretag och yrkeschaufförer följer de regler som gäller på marknaden och anser därför att den komplettering som regeringen nu föreslår är mycket välkommen. Utskottet anser att det är viktigt att det vidtas åtgärder som främjar en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet så att de kan arbeta på lika villkor. Detta kan i sin tur bidra till att befrämja god arbetsmiljö och hög säkerhet.

Utskottet konstaterar också i sammanhanget att den kompletterande regleringen har tagits fram med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheter som den enskilde har gentemot det allmänna i såväl regeringsformen som i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen).

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Beslut om omhändertagande och klampning

Utskottet kan konstatera att enligt gällande regler ska ett omhändertagande eller en klampning för att hindra trafik med fordon som är en påtaglig fara för trafiken upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden. Utskottet anser att detta är en lämplig ordning.

När det gäller den föreslagna kompletteringen av lagen konstaterar dock utskottet att den inte får bestå under längre tid än 24 timmar. Utskottet konstaterar vidare att när det gäller klampning framgår av den föreslagna kompletteringen av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd att denna åtgärd enligt 3 § får beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket till skillnad från ett sådant omhändertagande som avses i 2 § samma lag som beslutas av en polisman eller en tulltjänsteman.

Utskottet vill här påminna om att riksdagen i november 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Utskottet noterar i sammanhanget att det av skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen framgår att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat.

I den nu aktuella propositionen anger regeringen att det i 7 § andra stycket lagen om åtgärder för hindrande av fortsatt färd regleras hur länge en åtgärd

får bestå när den vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgiften. Regeringen konstaterar att enligt den bestämmelsen får en åtgärd inte bestå under längre tid än 24 timmar. Utskottet noterar också att regeringen i propositionen anger att det saknas beredningsunderlag i det nu aktuella lagstiftningsärendet för att föreslå en ändring av denna tidsgräns.

När det gäller 24-timmarsregeln kan utskottet vidare konstatera att infrastrukturministern den 18 mars 2015 besvarade en skriftlig fråga om detta (fr. 2014/15:322). I sitt svar uttryckte ministern bl.a. glädje över att det nu finns en lagstiftning som ger kontrollmyndigheterna rätt att klampa fordon och vidta andra åtgärder för att säkerställa att beslut om hindrade av fortsatt färd efterlevs och att det sedan den 1 januari 2015 även finns möjlighet att besluta om en kännbar sanktionsavgift för transportföretag som bryter mot cabotagebestämmelserna. Ministern pekade på att möjligheten redan tillämpats med framgång i flera fall. Infrastrukturministern konstaterade samtidigt att det nu aktuella och angelägna lagförslaget hade fördröjts om även andra ändringar i lagen, t.ex. frågan om utökad tid för åtgärder, hade ingått och att regeringen därför valde att redan nu gå fram med förslaget att kunna klampa även i sådana fall. Ministern redovisade att frågan om att låta åtgärder bestå i längre tid än 24 timmar, i enlighet med vad riksdagen tillkännagett, är föremål för beredning inom Regeringskansliet och att regeringen därför har för avsikt att återkomma i frågan.

Utskottet ser positivt på ovannämnda information som infrastrukturministern lämnat om att riksdagens tillkännagivande är under beredning. Utskottet vill dock samtidigt betona vikten av skyndsamhet i detta beredningsarbete och konstaterar att regeringen inte har kunnat redovisa någon närmare uppgift om när ett förslag i frågan kan tänkas överlämnas till riksdagen. Utskottet föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar och att detta genomförs med skyndsamhet. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna 2014/15:1593 (KD), 2014/15:3045 (SD) yrkande 1 och 2014/15:3049 (V).

När det gäller vem som får besluta om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan utskottet konstatera att denna fråga behandlades i proposition 2013/14:256. Regeringen framhöll då att det är viktigt att skapa ett förfarande där besluten kan fattas snabbt och där hanteringen är så enkel som möjligt, samtidigt som det uppfyller kraven på rättssäkerhet. Regeringen pekade vidare på att regleringen bör utformas så att den ligger i linje med de befogenheter som polismän respektive tulltjänstemän har i befintliga bestämmelser. Regeringen menade att klampning normalt sett är en mer ingripande åtgärd och att det av rättssäkerhetsskäl därför finns anledning att föreskriva att en sådan åtgärd ska beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Regeringen konstaterade att detta ligger i linje med befintliga beslutsordningar i förvaltningsärenden samt att ett sådant beslut fattas av någon som inte tidigare har beslutat i saken och som har nödvändig distans till den aktuella situationen.

Utskottet konstaterar att det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen i november 2014 om att utreda möjligheterna att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning är under beredning inom Regeringskansliet. Utskottet förutsätter därför att regeringen i detta utredningsarbete även kommer att låta frågan om beslutsnivån för klampning vid överträdelser av de s.k. cabotagereglerna ingå. Utskottet avstyrker därmed motion 2014/15:3045 (SD) yrkande 2.

Kontroller och tillsyn av åkeribranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik innan böter eller sanktionsavgifter påförs. Riksdagen avslår övriga motionsförslag om kontroller och tillsyn av åkeribranschen.

Jämför reservation 1 (S, MP, V) och särskilt yttrande 1 (M, C, FP, KD).

Motionerna

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2014/15:1222 på att det utifrån gemensamma EU-regler finns en tydlig reglering av hur arbetstiderna ska se ut för chaufförerna i den yrkesmässiga trafiken. Den gemensamma regleringen är bra och fyller sitt syfte att ge samma förutsättningar för alla chaufförer inom EU. Motionären konstaterar samtidigt att EU-länderna har tolkat dessa regler olika och att detta har inneburit att det har uppstått avvikelser från den tänkta likheten som har inneburit avvikelser som påverkar näringen. Exempelvis har Danmark haft en mer generös tolkning av reglerna om kör- och vilotider inom yrkesmässig trafik, och där tillåts en generell eftergift på kör- och vilotider om ca 5 procent innan aktuell myndighet påför böter eller sanktionsavgifter. Enligt motionären behöver Sveriges regering omgående undersöka om Danmarks hantering är förenlig med de EG-direktiv som finns på området. För att inte tappa konkurrenskraft gentemot danska åkerier efterfrågar motionären en översyn av möjligheterna att tillåta en avvikelse från de reglerade kör- och vilotiderna för yrkesmässig trafik i likhet med den danska modellen som tillåter en avvikelse om ca 5 procent.

Sten Bergheden (M) påtalar i motion 2014/15:1224 att det ytterst är föraren som måste följa gällande lagstiftning även om företaget har planerat verksamhet åt föraren med hänsyn till alla regler. Arbetsgivaren kan enbart i efterhand, när han eller hon får kännedom om bristerna, vidta åtgärder. Motionären anser att de svenska reglerna behöver ses över för att undvika att den ojämlika konkurrenssituation som i dag råder mellan transportföretag med verksamhet i olika länder cementeras. För att skapa incitament även för förarna att följa de

regler som finns om kör- och vilotider bör enligt motionären även förarna få ta ansvar vid överträdelser av reglerna på så sätt att Transportstyrelsen bör ges möjlighet att besluta att ålägga en del av sanktionsavgifterna på förarna. I motionen efterfrågas en översyn av regelverket om vem som hålls ansvarig vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider.

Sten Bergheden (M) konstaterar i motion 2014/15:1277 att Transportstyrelsen har arbetat med företagskontroller i fyra år i syfte att förbättra efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna hos transportföretagen. Polisen arbetar med vägkontroller. Transportstyrelsen och polisen svarar för vardera hälften av kör- och vilotidskontrollerna. Motionären menar att det förekommer olika typer av avancerat fusk och att detta inte kan upptäckas vid företagskontroller. Motionären framhåller vidare att reglerna ger möjlighet att låta 70 procent av kontrollerade dagsverken ske i samband med vägkontroller och 30 procent i samband med företagskontroller. I motionen efterfrågas att regeringen återkommer med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare och transportföretag mellan kontrollmyndigheterna.

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2014/15:1284 på att polisen och Transportstyrelsen använder sig av ett analysverktyg av fabrikat Octet som är unikt för myndigheternas kontroller av kör- och vilotider. Octet erbjuds inte på den civila marknaden och har ett antal funktioner som de civila kontrollverktygen ännu inte erbjuder. Motionären menar att det innebär praktiska problem för berörda företag när de kontrollerande myndigheterna och de företag som kontrolleras använder sig av två olika system som kan ge olika resultat. I motionen efterfrågas därför att Transportstyrelsen och åkerierna använder kontrollverktyg som redovisar samma resultat vid kontroll av kör- och vilotider.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller kan utskottet inledningsvis konstatera att detta regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (kontrolldirektivet). Enligt direktivet ska kontroller göras regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Enligt de EU-regler som gäller fr.o.m. den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler. Utskottet kan konstatera att detta innebär att vad som efterfrågas i motionen om att låta 70 procent av kontrollerade dagsverken ske i samband med vägkontroller och 30 procent i samband med företagskontroller

därmed inte skulle vara förenligt med nu gällande EU-regler. Utskottet konstaterar vidare att i Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller.

När det gäller myndigheternas val av analysverktyg för att kontrollera kör- och vilotider kan utskottet konstatera att det som hittills har använts är Octet som tillhandahålls av det franska företaget DIS-Transics, som tog fram de första versionerna för mer än 25 år sedan. Bakgrunden till att man valt detta är enligt en uppgift som utskottet har fått från polisen att när man i Sverige kring 2007 skulle upphandla ett analysverktyg för kör- och vilotidskontroller var Octet det enda verktyg som uppfyllde de krav som kontrollmyndigheten behövde ställa. Enligt polisen kan frågan om ny analysutrustning komma att åter aktualiseras i samband med att kontrollmyndigheterna behöver göra en framtida upphandling. När företrädare för Transportstyrelsen var inbjudna till utskottet den 28 april 2015 för att informera om sin tillsynsverksamhet redovisade myndigheten att DIS-Transics som tillhandahåller Octet också har ett analysverktyg på marknaden som riktar sig till branschen och som har samma beräkningsmodeller som Octet.

I fråga om ansvarsfördelningen vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna vill utskottet peka på att det redan i dag finns en fördelning av detta mellan företag och förare. Utskottet påminner om att det i Sverige är polisen som genomför vägkontrollerna för den del som avser hälften av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar medan Transportstyrelsen genomför den andra hälften i form av företagskontroller. I 7 kap. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. finns regler om kontroller, och i 9 kap. finns ansvarsbestämmelser m.m. när det gäller brott mot kör- och vilotidsreglerna. Om polisen vid en vägkontroll finner att bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. har överträtts kan föraren åläggas böter. Om det vid ett kontrolltillfälle visar sig att flera överträdelse har begåtts kan en förare åläggas penningböter som för närvarande kan uppgå till maximalt 10 000 kronor. För enstaka överträdelse kan bötesbeloppet i dag variera mellan 1 000 och 4 000 kronor. Av förordningens 9 kap. 9 § framgår även att i de fall en överträdelse av kör- och vilotidsbestämmelserna har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks av en polis i Sverige vid en kontroll ska en sanktionsavgift påföras den förare som har brutit mot reglerna som anges i förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Samtidigt är det vid Transportstyrelsens företagskontroller företaget som påförs sanktionsavgiften för de överträdelse som en förare gjort enligt 9 kap. 8 §. När det gäller frågan om att Transportstyrelsen även ska ges en möjlighet att påföra en sanktionsavgift mot en förare när överträdelsen upptäcks i samband med en företagskontroll konstaterar utskottet att detta inte ansågs lämpligt när förordningen skrevs eftersom det då skulle kunna bli fråga om en dubbelbestraffning för samma överträdelse. Utskottet påminner om att det även fanns en farhåga om att vissa åkeriföretag skulle kunna välja att lägga upp sina turer utifrån ett sådant lönsamhetsperspektiv att de skulle strunta i de styrande regelverken och i stället

överlåta ansvaret på föraren. Enligt utskottets mening kan den nuvarande modellen för ansvarsfördelning anses ändamålsenlig för att såväl förare som företag ska följa de regler som gäller för kör- och vilotider.

När det gäller olikheter mellan olika länders utformning av sanktionssystem för överträdelser av kör- och vilotider samt behovet av ändrat sanktionssystem vid överträdelser kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen i mars 2015 presenterade en utvärderingsrapport av kör- och vilotider i fråga om tillämpning och sanktionering vid kontroller av kör- och vilotider (TSG 2014-1361). I utvärderingen anger Transportstyrelsen att den över tid har sett ett behov av att utreda hur myndighetens tillsyn och tillämpning av reglerna för kör- och vilotider utförs och att detta omfattar en analys av genomförda företagskontroller och en analys av domar som motiverar praxisändring. Utskottet ser positivt på att utvärderingen även behandlar synpunkter som framförts från branschen om att regelverket tillämpas alltför fyrkantigt. Av den internationella jämförelse som ingick i Transportstyrelsens utvärdering framgår att flera länder har valt att underlåta att sanktionera transportföretaget om endast enstaka mindre överträdelser konstateras vid en kontroll. Utskottet noterar att Transportstyrelsen funnit att det förekommer att t.ex. en varning utfärdas i stället.

När det gäller frågan om att kunna tillåta mindre avvikelser på kör- och vilotider i yrkesmässig trafik finns det i dag en tydlig arbetstidsreglering inom den yrkesmässiga trafiken, dvs. när chaufförerna får köra och när de måste vila. Den svenska regleringen är baserad på de gemensamma reglerna som finns för detta inom EU. Utskottet anser att den gemensamma regleringen är bra och att den fyller sitt syfte på så sätt att den bidrar till att ge alla chaufförer inom EU samma förutsättningar. Samtidigt har utskottet kunnat se att olika EU-länder har tolkat dessa regler på olika sätt och att det genom detta har uppstått en situation som innebär att avvikelser från den tänkta likheten påverkar näringen på ett felaktigt sätt. Utskottet har t.ex. kunnat se att Danmark har tolkat reglerna om kör- och vilotider inom yrkesmässig trafik mer generöst och att de har accepterat en form av generell eftergift på kör- och vilotider om ca 5 procent innan den kontrollerande myndigheten utfärdar böter eller sanktionsavgifter. Utskottet anser att regeringen omgående bör undersöka om den hantering som Danmark har valt är förenlig med de EG-direktiv som finns på området. Om det då visar sig att det finns sådana förutsättningar i direktiven anser utskottet att även Sverige behöver se till att den svenska regleringen anpassas på ett motsvarande sätt för att inte tappa konkurrenskraft gentemot bl.a. danska åkerier. Utifrån vad som här har anförts anser utskottet därför att möjligheterna att tillåta en avvikelse från de reglerade kör- och vilotiderna för yrkesmässig trafik i likhet med den danska modellen som tillåter en avvikelse om ca 5 procent behöver ses över. Utskottet föreslår därmed att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik innan böter eller sanktionsavgifter påförs. Därmed tillstyrker utskottet motion 2014/15:1222 (M) och avstyrker motionerna 2014/15:1224 (M), 2014/15:1277 (M) och 2014/15:1284 (M).

Regleringen av åkerinäringen inom EU

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regleringen av åkerinäringen inom EU. Utskottet anser att det är viktigt att aktivt driva aktuella frågor och ta till vara Sveriges intressen i internationella sammanhang och välkomnar därför att Transportstyrelsen i en nyligen slutförd utvärdering av kör- och vilotider redovisar att myndigheten ska göra detta i sitt fortsatta arbete.

Motionen

Sten Bergheden (M) framför i motion 2014/15:1258 att åkerinäringen på många håll har blivit en vilda-västern-marknad inom EU där olagliga åkerier och chaufförer agerar fritt utan en reell risk att bli upptäckta och bli ålagda böter eller sanktionsavgifter. I motionen efterfrågas att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa så att alla länder har samma villkor för åkerier (yrkande 1). Motionären pekar vidare på att vissa länder har bra vägkontroller men att de saknar ordentliga fordonsregister, vilket har gjort det svårt att driva in böter och avgifter från åkerier i dessa länder. Andra länder brister i vägkontrollerna. Detta har enligt motionären resulterat i att åkeribranschen har fått ökad olaglig verksamhet som flyter runt i Europa utan att riskera sanktioner, böter eller straff för sitt agerande. I motionen efterfrågas därför att Sverige ska driva frågor om kontroll av åkeribranschen hårdare i EU så att alla länder och deras myndigheter verkligen ser till att sköta de kontroller och åtaganden som varje land ska göra enligt de gemensamma direktiven (yrkande 2). Enligt motionären bör Sverige dessutom driva en linje om att införa kraftiga sanktionsavgifter på de EU-länder som inte klarar av att leverera den lagstiftning och det kontrollsystem som krävs för att upprätthålla en sund åkerinäring inom den fria inre marknaden. I motionen efterfrågas därmed att Sverige arbetar för att det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågan om att Sverige bör driva på i EU för lika villkor för åkerier är viktig. Utskottet anser därför att det är positivt att regeringen i sina EU-prioriteringar har meddelat att man kommer att verka för att kommissionen tar fram ett förslag till ändring av förordningarna om godstransporter på väg som bidrar till entydiga och rättvisa villkor för tillträde till den inre vägtransportmarknaden samt att kommissionen ser över hur man kan stärka de nationella myndigheternas möjligheter att utbyta information för att kunna utöva effektiv tillsyn och kontroll vid gränsöverskridande verksamhet.

När det gäller att alla medlemsstater och deras myndigheter ska se till att sköta sina åtaganden för kontroller och tillsyn vill utskottet peka på att det i det s.k. kontrolldirektivet anges att det är nödvändigt att se till att de sociala reglerna tillämpas korrekt och att de tolkas på ett enhetligt sätt inom vägtransportområdet genom att fastställa minimikrav för medlemsstaternas enhetliga och effektiva kontroller av att de tillämpliga bestämmelserna följs. Utskottet konstaterar att det av direktivet framgår att medlemsstaterna har en skyldighet att lämna information till kommissionen med uppgifter om bl.a. antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagets lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om det rör sig om gods- eller persontransport.

Utskottet anser att det är av största betydelse att alla länder sköter sitt uppdrag att genomföra kontroller, och det är därför enligt utskottets mening betydelsefullt att EU-kommissionen har beslutat om att inrätta det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) i syfte att förbättra EU-ländernas kontrollmöjligheter sinsemellan av den gränsöverskridande yrkestrafiken. Utskottet kan konstatera att sedan maj 2014 rapporterar även Sverige trafiköverträdelser inom yrkestrafiken elektroniskt genom ERRU. Konkret innebär införandet av det nya systemet att om tillståndsmyndigheterna i ett annat land får besked från Sverige om att föraren av en lastbil registrerad i detta land brutit mot reglerna om kör- och vilotider kan åtgärder vidtas omgående mot det aktuella transportföretaget. Detsamma gäller när ett svenskt företag bryter mot reglerna i en annan medlemsstat, då uppgifterna överförs till Transportstyrelsen som är den svenska tillståndsmyndigheten. Det utökade utbytet ska ge myndigheterna möjlighet att agera effektivare i fall där trafikbrott kan vara grund för indragning av gemenskapstillstånd då det endast är myndigheterna i utfärdandelandet som kan fatta ett sådant beslut.

När det gäller frågan om att Sverige bör arbeta för att det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter kan utskottet konstatera att kommissionen redan i dag har ett system som riktar in sig på de medlemsstater som inte uppfyller de gemensamma kraven på t.ex. antalet kontroller eller som inte i tid genomför förordningar eller direktiv i den nationella lagstiftningen eller på annat sätt inte följer den gemensamma lagstiftningen. Kommissionen kan i dessa fall inleda ett överträdelseförfarande mot de medlemsstater som inte uppfyller de gemensamma reglerna.

Utskottet anser att det är viktigt att aktivt driva aktuella frågor och ta till vara Sveriges intressen i internationella sammanhang och välkomnar därför att Transportstyrelsen i en nyligen slutförd utvärdering av kör- och vilotider redovisar att myndigheten ska göra detta i sitt fortsatta arbete (TSG 2014-1361).

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed motion 2014/15:1258 (M) yrkandena 1–3.

Beställaransvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om tydligare beställaransvar. Utskottet anser inte att det finns någon anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan eftersom det för närvarande pågår ett beredningsarbete med det tillkännagivande om beställaransvar som riksdagen riktade till regeringen i november 2014 och att frågan om en skärpning av beställaransvaret innefattar en viss komplexitet.

Gällande ordning

I 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210) finns regler om beställaransvar. Inom yrkestrafiken finns det ett beställaransvar för tre olika situationer. Det första fallet avser en situation när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller haft skälig anledning att anta att det saknades tillstånd för transporten. Det andra fallet avser otillåtet cabotage, och även här gäller att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotagettransporten skedde i strid med förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter. Det tredje fallet avser en situation där det saknas gemenskapstillstånd, och även här gäller kriteriet att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att tillståndet saknades.

Det kan noteras att beställansvaret inte är strikt, dvs. att beställaren inte är ålagd en undersökningsplikt när det gäller det transportföretag som anlitas.

Motionen

Per-Ingvar Johnsson (C) pekar i motion 2014/15:812 på att det finns ett beställaransvar för att vad som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt men att erfarenheten är att åklagare och domstolar i praktiken aldrig utkräver något ansvar. Motionären konstaterar att det i första hand bör vara branschen som bidrar till en självsanering men att det också behövs tydligare regler för beställaransvaret. Här bör enligt motionären erfarenheter från hur beställaransvaret fungerar i Finland kunna användas. I motionen framhålls även att det framstår som nödvändigt att öka antalet trafikpoliser i landet och att det bör övervägas om trafikkontrollen ska utgöra en mer självständig verksamhet inom Polismyndigheten för att få till stånd en bättre kontroll och bättre regelefterlevnad i den tunga lastbilstrafiken. I motionen efterfrågas ett tydligare beställaransvar och en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att beställaransvaret var en av de frågor som behandlades i samband med trafikutskottets uppföljning av tillsynen av

de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8) som utskottet presenterade i mars 2012. I uppföljningen framhölls vikten av en fortsatt uppföljning av beställaransvarets tillämpning.

Beställaransvaret har därefter utretts av Transportstyrelsen på uppdrag av den dåvarande regeringen. I utredningen (TSV 2013-2006) pekade Transportstyrelsen på att kontakterna med branschen och polisen visade på en viss osäkerhet om vad beställaransvaret egentligen innebär och att det t.ex. råder osäkerhet om en beställare har undersökningsplikt samt hur långt denna plikt i så fall sträcker sig. Transportstyrelsen pekade även på att det visat sig finnas osäkerhet om vem i den s.k. transportkedjan som egentligen har beställaransvaret.

I utredningen konstaterade Transportstyrelsen att det finns svårigheter med att utforma ett rättssäkert beställaransvar med undersökningsplikt för otillåten cabotage samt att det finns risk för ökade administrativa kostnader för företagen om en undersökningsplikt införs i beställarens ansvar. Mot denna bakgrund avstod Transportstyrelsen från att föreslå några ändringar i den gällande bestämmelsen om beställaransvar för cabotage. Transportstyrelsen konstaterade i detta sammanhang också att detta inte hindrar att man i samband med en eventuell kommande översyn av yrkestrafikområdet när det gäller sanktionsväxling kan aktualisera frågan på nytt. Transportstyrelsen menade i sin utredning att det mot bakgrund av den osäkerhet som råder kring beställaransvaret kan behövas särskilda informationsinsatser, särskilt när det gäller vem som är att anse som beställare. Transportstyrelsen aviserade därför att de kommer att initiera sådana informationsinsatser.

Utskottet vill påminna om att frågan om skärpningar av beställaransvaret därefter har varit föremål för beredning i utskottet, senast under 2014 då motioner i frågan behandlades under både våren och hösten (bet. 2013/14:TU14 och bet. 2014/15:TU2). Riksdagen riktade på våren ett tillkännagivande till regeringen om att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal (rskr. 2013/14:217 och 2013/14:218).

I regeringens skrivelse med en redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2014/15:75) redovisas för det tillkännagivande om beställaransvaret som riksdagen lämnade våren 2014 att det behandlades i propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transport på väg (prop. 2013/14:234) och att momentet därmed avslutades.

På hösten riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av det nuvarande beställaransvaret och om hur en skärpning bör utformas för att få ordning och reda i branschen (rskr. 2014/15:24). Utskottet konstaterade att även om frågan om beställaransvar har setts över i närtid gjordes inte detta med utgångspunkten att belysa om en reglering enligt den nuvarande utformningen är tillräcklig för att ge förutsättningar för att åstadkomma ordning och reda i branschen. Utskottet menade att det behövs en mer djupgående belysning av om den nuvarande utformningen kan vara ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är. Utskottet konstaterade att den nuvarande klarheten när det gäller detta inte är tillfredsställande. Utskottet ansåg även

att det är viktigt att få ett väl underbyggt underlag för att få en uppfattning av om ett skärpt beställaransvar kan vara ett sätt att få ordning och reda i branschen.

Av regeringens skrivelse med en redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2014/15:75) framgår att det tillkännagivande som riksdagen lämnade hösten 2014 om beställaransvaret är under beredning och därmed inte är avslutat.

När det gäller beställarnas möjlighet att upphandla kvalitetssäkrade transporttjänster vill utskottet i detta sammanhang även peka på det positiva initiativ som branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har tagit då man satt igång ett utvecklingsarbete under namnet Fair Transport. För att delta i detta skriver medlemmarna i Sveriges Åkeriföretag under på att följa ett antal åtgärderna som handlar om trafiksäkerhet, miljöhänsyn och ansvar för det egna företaget. Initiativet har bl.a. som syfte att underlätta för transportköparna att göra rätt och bra val utifrån att de ska kunna erbjudas kvalitetssäkrade transporttjänster.

Utskottet anser att frågan om ett tydligare beställaransvar är en viktig del i åtgärderna för att främja att lastbilstransporter ska kunna genomföras utifrån konkurrens på lika villkor. Med anledning av att det för närvarande pågår ett beredningsarbete med det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen i november 2014 och att frågan om en skärpning av beställaransvaret innefattar en viss komplexitet anser utskottet inte att det för närvarande finns anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan. Därmed avstyrks motion 2014/15:812 (C).

Förankring av last

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förankring av last. Utskottet anser att det inte finns anledning att ta ytterligare initiativ när det gäller Kustbevakningens befogenheter eftersom den nuvarande ordningen kan anses tillfredsställande.

Jämför reservation 2 (SD).

Bakgrund

I trafikförordningen (1998:1276) finns regler om lastsäkring. Där anges i 3 kap. 80 § att last inte får medföras på eller i ett fordon på ett sådant sätt att den kan utgöra fara för en person, orsaka skador på egendom, släpa efter eller falla av fordonet, orsaka störande dammbildning eller liknande, försvåra körningen av fordonet eller framkalla onödigt buller. Av samma paragraf framgår vidare att lasten ska vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens natur och att lasten om det behövs ska vara övertäckt.

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) pekar i motion 2014/15:60 på att hamnpersonal och tulltjänstemän vid ett besök i Göteborgs hamn framfört att det inte är ovanligt att det gods som placeras i hamnen är undermåligt lastsäkrat och att mellan 60 och 80 procent av de trailrar som kontrolleras har en lastsäkring som är bristfällig eller helt saknas. Motionären framför vidare att om en trailer inte är korrekt lastsäkrad kan det vid grov sjö eller storm göra att andra trailrar går sönder eller om en stor rörelse kommer i rullning kan det medföra katastrofala konsekvenser. En undermåligt lastsäkrad transport kan även få mycket olyckliga konsekvenser vid väg- och järnvägstransporter. Enligt motionären är det av största vikt att Polismyndigheten eller någon annan myndighet får mer resurser att granska transporter inom Sverige och när gods skeppas utomlands. Motionären efterlyser utifrån detta att antalet lastsäkringskontroller ökar kraftigt.

Anders Hansson (M) framför i motion 2014/15:266 att det för att kunna få bästa möjliga körprestanda och säkerhet ställs stora krav på att lasten som transporteras ska vara ordentligt säkrad på flaket. En plötslig förskjutning av lasten under färd kan vara förödande för såväl föraren som medtrafikanterna. Motionären pekar på att vid gränsövergångar vid hamnar sköts kontrollen av lastsäkring av personal från främst 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 befogenhet att utfärda en ordningsbot om föraren av en lastbil inte har säkrat sin last ordentligt och kör med s.k. farligt gods. Skulle lasten bestå av icke farligt gods kan Kustbevakningens personal däremot inte utfärda någon ordningsbot utan måste tillkalla polisen för att de i sin tur ska utfärda ordningsboten. Detta förfarande är enligt motionären både resurskrävande och omständligt. I motionen efterfrågas därför en översyn av möjligheten att ge Kustbevakningens personal tillstånd att hantera utfärdandet av ordningsböter för bristande lastsäkring av icke farligt gods.

Utskottets ställningstagande

Enligt gällande regler i trafikförordningen får last inte medföras i eller på ett fordon på ett sådant sätt att den kan släpa efter eller falla av fordonet.

Att kontrollera att lasten är säkrad är en obligatorisk del i de kontroller som polisen genomför. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkringen kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindrande av fortsatt färd, körförbud och ordningsböter. Den nuvarande ordningen innebär att det är poliser och bilinspektörer som utövar 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. Det kan dock noteras att Kustbevakningen har möjlighet att förelägga om att lasten ska säkras även om Kustbevakningen inte har rätten att utfärda böter om de upptäcker att en lastsäkring är bristfällig.

När det gäller polisens resurser för att genomföra lastsäkringskontroller vill utskottet påminna om att de tidigare 21 polismyndigheterna ombildades till en sammanhållen myndighet fr.o.m. den 1 januari 2015. Efter ombildningen kommer resurserna för sådant polisarbete inom trafiken som kräver särskild kompetens, t.ex. inom tung trafik och lastsäkringskontroller, att hanteras regionalt.

När det gäller frågan om att ge Kustbevakningen möjlighet att utfärda ordningsböter för bristande lastsäkring av icke farligt gods vill utskottet peka på att Kustbevakningens uppgifter, befogenheter och ledning regleras i förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen. I enlighet med myndighetens instruktion ansvarar Kustbevakningen för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Inom dessa områden ska myndigheten kunna förebygga, motstå och hantera krissituationer. Kustbevakningen ska också i den utsträckning som följer av föreskrifter bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bl.a. sjötrafik, sjösäkerhet och transport av farligt gods. 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.

När det gäller Kustbevakningens befogenheter noterar utskottet 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 lämna förslag till en mer ändamålsenlig författningsreglering. Detta gjorde man för 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 de andra myndigheternas ansvarsområden inom den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten var lämpligt avvägd. Utredningen lämnade i maj 2008 ett förslag till en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). Utredningen har remissbehandlats, och enligt uppdraget till utskottet är den därefter under beredning inom Regeringskansliet. När det gäller Kustbevakningens verksamhet kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2015 redovisar att Kustbevakningen har aviserat att det beräknade anslaget inte är tillräckligt för att finansiera myndighetens verksamhet med nuvarande omfattning fr.o.m. 2015. Detta har lett till att Regeringskansliet påbörjat ett arbete för att skapa balans mellan myndighetens verksamhet och ekonomi. Utskottet kan konstatera att regeringen har aviserat att den planerar att återkomma med fler åtgärder för att åstadkomma en kustbevakning som är långsiktigt ändamålsenlig och resurseffektiv och som har en ekonomi och verksamhet i balans.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att utskottet även tidigare har behandlat motioner om kustbevakningens befogenheter vid lastsäkringskontroller, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU14). Utskottet gjorde då bedömningen att det inte fanns någon anledning att vidta ytterligare initiativ avseende

Kustbevakningens befogenheter eftersom den gällande ordningen kunde anses tillfredsställande. Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2014/15:60 (SD) och 2014/15:266 (M).

Lastbilars längd och vikt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter. Utskottet konstaterar att det har bedrivits försöksverksamhet under flera år i Sverige när det gäller tyngre och längre lastbilar samt att Transportstyrelsen och Trafikverket gemensamt har gjort en gedigen utredning som kan tjäna som underlag för att vidta regeländringar. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om lastbilars längd och vikt och avslår ett motionsförslag om ledbussars längd.

Jämför reservation 3 (S, MP) och särskilt yttrande 2 (V).

Bakgrund

Fordons högsta tillåtna vikt och höjd regleras i direktiv 96/53/EG (rådets dir. 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen). Ett fordons högsta tillåtna längd är enligt direktivet 18,75 meter. Direktivet innehåller möjligheter för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar meddela undantag från kraven. Det gäller exempelvis för fordon med odelbar last och fordon som innehåller nya tekniker eller konstruktioner samt under vissa förutsättningar fordon som utför nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen. Sverige har genomfört direktiv 96/53/EG genom trafikförordningen (1998:1276). Av 4 kap. 17 § nämnda förordning följer att ett annat motordrivet fordon än en buss, med eller utan ett fordon kopplat till detta, inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får uppgå till 25,25 meter om ett antal villkor som ges i denna paragraf är uppfyllda. Bruttovikten får vara max 60 ton. Möjligheter till färd med längre och tyngre fordon än vad som är tillåtet enligt trafikförordningen skiljer sig åt beroende på om det är fråga om delbar eller odelbar last.

Odelbar last definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som ”last som inte utan risker för onödiga kostnader eller skador kan delas i

två eller flera dellaster”. För färd med lång odelbar last på allmän väg gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last. I föreskrifterna anges att ett fordon eller fordonståg får föras på allmän väg om fordonstågets längd, lasten inräknad, uppgår till högst 30 meter och om villkoren i övrigt i föreskriften är uppfyllda. Av 13 kap. trafikförordningen följer att undantag från begränsningen av längden på ett fordon med odelbar last kan meddelas av den kommun som undantaget rör eller av den statliga väghållningsmyndigheten (dvs. Trafikverket) i den region där färden påbörjas. För färd som inte ryms inom föreskrifterna ovan gäller således att man ska ansöka om undantag hos en kommun eller hos Trafikverket. Undantag får medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Transportstyrelsen har även meddelat allmänna råd om undantag för färd med långa fordon (TSFS 2009:62).

Transportstyrelsen kan med stöd av trafikförordningen också meddela föreskrifter om delbar last. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förändret och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Sådana föreskrifter har meddelats för färd med delbar last, bl.a. försöksverksamheten En Trave Till (ETT-projektet), och för försöksverksamhet med fordonståg mellan Malmö och Göteborg.

Motionerna

Lotta Finstorp (M) pekar i motion 2014/15:367 på att det runt om i Sverige pågår planering för införande av högkapacitetsbussystem, superbussar eller BRT-system. För att uppnå hög transportkapacitet kan det enligt motionären vara nödvändigt med längre bussar, t.ex. dubbelledsbussar med en längd av 24 meter. Sådana används inom Malmö kommun, den s.k. Malmöexpressen. Motionären pekar på att Transportstyrelsen i dag efter ansökan kan bevilja tillstånd för bussar som är längre än 18,75 meter genom att utfärda en särskild föreskrift, som exempelvis TSFS 2014:31 beträffande Malmö kommun. Motionären menar att denna handläggning för närvarande är tidskrävande och att handläggningstiden uppgår till närmare ett år. För att underlätta införandet av BRT-system med längre bussar än 18,75 meter vill motionären att Trafikförordningen (1998:1276) 4 kap. 17 a § ändras, så att längre ledbussar på högst 24 meter som uppfyller Trafikverkets och Transportstyrelsens föreskrifter tillåts utan en särskild tillståndsprövning av Transportstyrelsen. Med utgångspunkt från detta efterfrågas en ändring i trafikförordningen i fråga om ledbussars längd.

Jessica Rosencrantz (M) konstaterar i motion 2014/15:1791 att Sverige är EU:s till ytan tredje största land och att avstånden många gånger är långa. En stor del av Sveriges export grundar sig på svenska basnäringar som skogsbruk och gruvdrift där fungerande lastbilstransporter är avgörande för branschens och Sveriges ekonomiska framgång. Motionären menar att om man tillåter tyngre lastbilar kan både kostnader och miljöpåverkan reduceras utan att det

inverkar negativt på säkerheten, enligt genomförda studier. Om man tillåter tyngre lastbilar kan transportererna på vägarna effektiviseras eftersom en och samma lastbil kan transportera mer och antalet lastbilar då blir färre. Motionären pekar på att Finland redan har gått före genom att man där höjt den maximalt tillåtna bruttovikten till 76 ton och att en motsvarande diskussion har förts i Sverige om att tillåta fordon med en vikt upp till 74 ton. I motionen efterfrågas en översyn av möjligheten att tillåta tyngre lastbilar med en vikt upp till 74 ton.

Edward Riedl (M) framför i motion 2014/15:2003 att man med längre och tyngre lastbilar höjer den svenska åkerinäringens och basindustrins konkurrenskraft. Motionären konstaterar vidare att miljöpåverkan dessutom minskar när betydligt färre bilar transporterar mer. Att höja bruttovikten till 74 ton är enligt motionären ett effektivt sätt att uppnå dessa fördelar. I motionen anförs att det skyndsamt bör tas fram ett förslag för att tillåta längre och tyngre lastbilar.

För att förbättra möjligheterna för skogs- och gruvindustrin att transportera sina varor samt öka transporteffektiviteten och konkurrenskraften efterfrågar Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) i motion 2014/15:2317 att en högre vikt om 74 ton på lastbilar tillåts samt att det tillåts längre fordonsekippage om 30 meter.

Lars Hjalmered m.fl. (M) anförs i motion 2014/15:2318 att lastbilstransporter även i fortsättningen kommer att vara en bärande pelare för näringslivets transportbehov. I motionen anges att man vill tillåta en högre vikt på lastbilar för att förbättra skogs- och gruvindustriernas transportmöjligheter. Detta ger enligt motionärerna högre effektivitet i transportererna, med minskad bränsleåtgång och mindre utsläpp av koldioxid, utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. Utifrån detta efterfrågar motionärerna regeländringar som gör att en högre vikt på lastbilar tillåts (yrkande 6). I samma motion framförs att de goda resultaten från ETT-projektet visar att försöket med längre (30 meter) och tyngre (90 ton) fordon minskade energiåtgången med drygt 20 procent och att transportkostnaderna minskade med ca 20 procent utan att trafiksäkerheten påverkades negativt eller att vägslitaget ökade. Motionärerna anser att man bör ta fasta på dessa goda resultat och anförs att man bör gå vidare med regeländringar för att längre och tyngre fordon ska kunna trafikera delar av det svenska vägnätet (yrkande 7).

Anders Åkesson (C) pekar i motion 2014/15:2427 på att i likhet med att elektrifiering av vissa vägar skulle minska klimatpåverkan har användandet av längre och tyngre lastbilar visat sig ha positiv effekt på såväl klimat som transporteffektivitet. Enligt motionären är det viktigt att man slutför möjligheten att tillåta 74-tonslastbilar för att därigenom bibehålla svensk konkurrenskraft och som ett led i att klara klimatutmaningarna inom transportsektorn och möta de negativa effekterna som ett eventuellt införande av kilometerskatt skulle innebära. Som ett led i att förbättra miljön och konkurrenskraften efterfrågas möjligheten att tillåta 74-tonslastbilar (yrkande 6).

Utskottets ställningstagande

Ledbussars längd

När det gäller ledbussars längd kan utskottet konstatera att detta regleras i 4 kap. 17 a § trafikförordningen. Enligt förordningen får en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon endast föras på andra vägar än enskilda om fordonets eller fordonstågets längd, lasten inräknad, inte överstiger de mått som anges i förordningen samt uppfyller de vändningskrav som Transportstyrelsen föreskriver. Enligt reglerna får en ledbuss vara längst 18,75 meter. Bussar som har registrerats före den 1 juli 2004 och vars utförande därefter inte väsentligen har förändrats ska till utgången av 2020 inte omfattas av bestämmelserna i första stycket.

Enligt vad utskottet har fått veta har frågan om ledbussars längd även uppmärksammats av Näringsdepartementet som under 2014 mottog en skrivelse där det framförs att det finns ett behov av en ändring av trafikförordningen i fråga om tillåten längd för ledbussar. Utskottet vill framhålla vikten av såväl en hög transportkapacitet som en hög trafiksäkerhet i kollektivtrafiken. Utskottet ser därför positivt på den information som har lämnats av Näringsdepartementet om att ärendet är under beredning och att detta görs med fokus på hur man bäst kan gå vidare med denna fråga. Därmed avstyrks motion 2014/15:367 (M).

Lastbilars längd och vikt

När det gäller frågan om högsta tillåtna längd och vikt för lastbilar kan utskottet inledningsvis konstatera att trafikutskottet även tidigare har behandlat motionsförslag om detta, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301 och rskr. 2013/14:302). I samband med medlemsförhandlingarna med EU fick Sverige tillsammans med Finland möjlighet att frågå EU:s tidigare krav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. Utskottet uttalade i samband med den senaste behandlingen av frågan att det slår vakt om Sveriges undantag från lastbilslängder och att utskottet anser att det är angeläget att de försök som pågår får fortskrida när det gäller längre och tyngre fordonskombinationer i syfte att miljöeffektivisera tunga transporter utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att kommissionen i april 2013 lämnade ett förslag till ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Syftet med förslaget var att främja intermodala transporter samt att främja aerodynamiska hytter, aerodynamiska anordningar på fordon samt el- och hybridmotorer som har en positiv inverkan på miljön. Eftersom vikten och/eller längden på dessa miljöfrämjande element ofta innebär att fordonen väger mer och/eller är längre än de värden som fastställts i direktivet föreslogs vissa undantag för sådana fordon. Sveriges målsättning har varit att både längre och tyngre lastbilar ska få möjlighet att köra över gränserna mellan fler än två medlemsstater där så-

dana fordon tillåts. Sverige stödde den överenskommelse som antogs av rådet i juni 2014, men lämnade samtidigt ett uttalande till protokollet om att medlemsstater som tillåter fordon och fordonskombinationer med avvikande dimensioner eller vikter som anges i direktivet även framöver måste tillåtas korsa gränser mellan medlemsstater som tillåter dem. För att behålla dagens villkor för gränsöverskridande transporter med större fordon och fordonskombinationer lämnade även kommissionen ett uttalande till protokollet som går i linje med den svenska målsättningen. Utskottet noterar att eftersom Europaparlamentets och rådets positioner på många punkter har skilt sig väsentligt från varandra har förhandlingarna varit komplicerade och utdragna. En preliminär uppgörelse kunde dock nås i december 2014, och den 10 mars 2015 antog Europaparlamentet sin andraläsningssposition om fordons mått och vikt. Detta innebär att Europaparlamentet officiellt har godkänt överenskommelsen med rådet, och rådet väntas göra detsamma under våren 2015. Förhandlingarna om förslaget är därmed avslutade. Kommissionen lämnade den 13 april 2015 ett yttrande om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG där kommissionen anger att den godtar samtliga ändringar som antagits av Europaparlamentet (KOM(2015) 169 slutlig). Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att för Sveriges del innebär detta att mått och dimensioner för såväl lastbilar som bussar förblir oförändrade inom både den nationella och den internationella trafiken.

När det gäller att tillåta längre och tyngre lastbilar vill utskottet peka på den försöksverksamhet som har genomförts i Sverige och bidragit till att ge underlag för en bedömning av om det är ändamålsenligt med tyngre och längre lastbilar. I projektet En Trave Till (ETT – Modulsystem för skogstransporter) som initierats av Skogforsk studeras förutsättningar för och konsekvenser av högre bruttovikter och längre virkesfordon där projektets syfte är att genom en utveckling av transporttekniken och ökade bruttovikter minska det totala antalet virkestransporter i Sverige och därmed även dieselförbrukningen, koldioxidutsläppen och andra emissioner. Ett krav i försöket har varit att detta skulle kunna genomföras utan negativ påverkan på vägslitage och trafiksäkerhet. Enligt Skogforsk visar projektet ETT – Modulsystem för skogstransporter att tyngre och längre fordon väsentligen kan minska bränsleförbrukningen, utsläppen av koldioxid och kostnaderna. Samtidigt har det enligt Skogforsk inte kunnat påvisas någon negativ inverkan på vare sig trafiksäkerhet eller vägslitage.

Den dåvarande alliansregeringen gav våren 2014 i uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket att vidta förberedelser för att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. I uppdraget ingick att identifiera i vilka delar av det statliga vägnätet det skulle vara möjligt att tillåta sådana lastbilar. För Transportstyrelsen ingick vidare att lämna förslag på hur regelverket behöver anpassas samt hur möjligheterna till färd med längre och tyngre fordon ska kunna underlättas. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet i augusti 2014 och har därefter remissbehandlats. Utskottet kan konstatera att det framgår av utredningen att det skulle vara

möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton samt längre fordonståg än 25,25 meter under förutsättning att de är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet och att det genomförs ett antal ändringar i bl.a. lagen om vägtrafikdefinitioner, trafikförordningen och fordonsförordningen.

I ett interpellationssvar (ip. 2014/15:235) från januari 2015 som handlade om när regeringen avser att lägga fram ett förslag som möjliggör för tyngre och längre lastbilar att köra på det svenska vägnätet pekade infrastrukturministern på att även om många remissinstanser var positiva till förslagen från Transportstyrelsen och Trafikverket fanns det också farhågor från flera om att tyngre och längre lastbilar skulle kunna innebära en överflyttning av gods från järnvägen till lastbilar med risk för ökade koldioxidutsläpp som följd. Ministern menade att det är viktigt att se till hela transportsystemet och att regeringen därför vill pröva om eventuella höjda bruttovikter eller längre lastbilar leder till en oönskad överflyttning av gods från järnväg till väg. Ministern pekade vidare på att en höjning av högsta tillåtna bruttovikt till 74 ton beroende på utformning kan innebära stora investeringar i vägnätet och att detta kräver en lämplig finansieringslösning. Vidare framfördes att regeringens ambition för när den ska lägga fram förslag om vilka vikter som ska vara tillåtna på det svenska vägnätet hänger samman med bedömningen att det i detta arbete behövs en ordentlig inventering av vilka vägsträckor som behöver en bättre bärighet för att tåla de högre vikterna. Ministern konstaterade att regeringen inte vill ha vägtrafiken på de långa sträckorna på Europavägarna utan från skog till fabrik, dvs. för skogsindustrins behov, och att det därför innan beslut är viktigt att utreda vilka investeringsbehov som finns på dessa vägsträckor. Ministern konstaterade att det inte handlar om att motverka eller förhåla något utan om att se till att göra rätt från början och att detta är regeringens absoluta ambition i frågan.

Utskottet delar ministrernas uppfattning om att det är flera olika aspekter som måste beaktas i frågan men vill samtidigt betona att det är hög tid att agera. Utskottet konstaterar att det har bedrivits försöksverksamhet under flera år i Sverige med tyngre och längre lastbilar och att erfarenheterna från dessa försök varit i huvudsak positiva. Utskottet konstaterar vidare att det redan i dag finns en gedigen utredning som genomförts gemensamt av Transportstyrelsen och Trafikverket och som regeringen kan använda som underlag för att göra egna förordningsändringar samt återkomma till riksdagen med förslag till lagändringar som innebär att det blir tillåtet med såväl tyngre som längre lastbilar. Utskottet noterar även att den utredning som Transportstyrelsen och Trafikverket har tagit fram har remissbehandlats och att det pågår beredning inom Regeringskansliet.

Därefter beslutade regeringen den 16 april 2015 om en ändring i trafikförordningen som innebär att viktgränsen för lastbilar kommer att höjas från nuvarande 60 ton till 64 ton den 1 juni 2015. Vidare beslutade regeringen den 13 maj 2015 om att ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för

och konsekvenserna av att tillåta tyngre fordon att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet (N2015/4204/MRT). I uppdraget ingår följande.

- Identifiera behov och konsekvenser av tyngre transporter på det allmänna vägnätet. Möjligheterna att tillgodose behovet på annat sätt än genom transporter på väg ska beaktas.
- Analysera förutsättningarna för att upplåta det identifierade vägnätet för fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton. Förutsättningar som ska analyseras är dels tekniska faktorer som bärighet på broar och vägar, dels bedömningar av vilka ytterligare kostnader för vägnätet gällande bärighet och underhåll som sådana transporter skulle fordra och dels en bedömning av omfördelningseffekter mellan väg- och järnvägstransporter vid upplåtande av ett utpekad vägnät för tyngre transporter samt effekten på utsläppen av växthusgaser.
- Presentera ett förslag till plan för hur det identifierade vägnätet successivt skulle kunna öppnas för tyngre fordon. Förändringarna ska kunna genomföras utan betydande ökning av vägslitaget och med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå. Förslaget till plan ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser, miljökonsekvenser, möjligheterna att nå de transportpolitiska målen samt en tidsplan för föreslagna åtgärder.
- För ökade kostnader föreslå en finansiering inom nuvarande ramar avsatta för bärighet på väg i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025. Förslaget ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser och påverkan på de transportpolitiska målen.
- Särskilt utreda om höjda bruttovikter leder till en oönskad överflyttning av gods från järnvägen till vägarna.

Enligt regeringens beslut ska uppdraget redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2015.

Utskottet välkomnar att regeringen har tillsatt en utredning i frågan och anser att detta är ett steg i rätt riktning för att främja ett effektivt transportsystem som kan möta industrins och företagens transportbehov. Utskottet kan konstatera att den nu tillsatta utredningen tillsammans med de tidigare utredningar som gjorts om tyngre och längre lastbilar bör kunna ge regeringen underlag för att med skyndsamhet kunna genomföra förordningsändringar och/eller om så skulle krävas återkomma med förslag till riksdagen om erforderliga lagändringar för att det ska bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet. Utskottet förutsätter att regeringen efter att Trafikverket överlämnat sin utredning den 30 november 2015 inte låter frågan dra ut på tiden utan i stället väljer att snabbt vidta de åtgärder som behövs för att det ska bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet.

För att understryka den vikt som utskottet tillmäter denna fråga föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet

av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna 2014/15:1791 (M), 2014/15:2003 (M), 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkande 11, 2014/15:2318 (M) yrkandena 6 och 7 och 2014/15:2427 (C) yrkande 6.

Översyn av taxibranschen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en översyn av taxibranschen. Utskottet hänvisar till att olika frågor som rör taxiområdet nyligen har varit föremål för ingående översyner samt att riksdagen under 2014 har beslutat om såväl ändringar av taxitrafiklagen för att åstadkomma tydlig prisuppgift vid taxiresor som ny och ändrad lagstiftning avseende inrättande av och anslutning till redovisningscentraler.

Jämför särskilt yttrande 3 (V).

Bakgrund

Den svenska taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med följande mål:

- öka taxinäringens förutsättningar till en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet
- öka konkurrensen med rimliga priser
- effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten
- pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor.

Vid omregleringen upphörde behovsprövningen och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. Samtidigt upphörde även den reglerade maximitaxan.

Marknaden kan i stora drag delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och s.k. kompletteringstrafik). Totalt svarar de samhällsbetalda resorna för knappt 40 procent av intäkterna, men variationerna mellan orter och regioner är stora.

I en rapport från Transportstyrelsen om marknadsövervakning från 2013 redovisas bl.a. slutsatsen att liberaliseringen av taximarknaden har lett till ökad tillgänglighet för kunderna, men också att priserna har stigit mer än aktuella index.

Motionerna

Penilla Gunther (KD) efterfrågar i motion 2014/15:1668 en översyn av taxi-branschen i jämförelse med de flesta andra länders system, där det ofta är mer reglerat. Motionären framhåller att taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen och att Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. För att den svenska taxinäringen även i fortsättningen ska inge förtroende hos dem som behöver använda taxi som färdmedel, behöver ett antal åtgärder vidtas. Motionären menar att avregleringen som många kritiserat vad gäller den fria prissättningen hos de olika bolagen har bidragit till behovet av en bättre uppföljning. Enligt motionären skulle högre grundkrav för att få köra taxi höja yrkets status och inge större säkerhet och förtroende hos kunderna. Motionären pekar samtidigt på att ett antal åtgärder har vidtagits som kan bidra till bättre villkor för de seriösa förarna, bl.a. att en betalterminal ska vara ansluten till taxametern, att taxibilarna ska vara anslutna till en redovisningscentral, att taxametern i taxin ska vara besiktad för att fordonet ska få användas och att polisen kan omhänderta registreringsskylten om så inte är fallet vid en kontroll.

Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) anför i motion 2014/15:2265 att taxi-branschen är en viktig del av turismnäringen och att den behöver fungera bra för att de fina turistmål vi har ska bli besökta. Motionärerna pekar samtidigt på att det finns flera problem att uppmärksamma och att flera av dem har orsaker som är lagliga. I Sverige måste man ange jämförpris i bakrutan, men detta är långt ifrån allmänt känt, vilket får till följd att turister blir lurade. På mindre orter är det enligt motionärerna långt ifrån säkert att det går att få tag i en taxi för att åka till turistmålet. Där är upphandling av färdtjänst och skolskjutsar också ett problem. Motionärerna menar att konkurrenssituationen på marknaden inte är bra och att detta har lett till att en mer eller mindre känd svarttaxiverksamhet har uppstått på landsbygden. I motionen anføres att regeringen skyndsamt bör se över taxinäringens regelverk.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motionsförslag om en översyn av taxibranschen, senast våren 2013 och våren 2014 (bet. 2012/13:TU16, och bet. 2013/14:TU18). I samband med att frågan behandlades våren 2013 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen (rskr. 2012/13:228).

När det gäller en översyn av taxibranschen kan utskottet konstatera att den dåvarande regeringen i maj 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om bl.a. taxiverksamheten som helhet och om pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problem som förekommer samt att vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem. Transportstyrelsen redovisade i februari 2014 resultatet av uppdraget i en rapport (TSV 2013-2006).

I syfte att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet samt öka kundernas förtroende för taxinäringen och därmed stärka de berörda företagens utveckling överlämnade den dåvarande regeringen strax därefter en proposition till riksdagen om redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223). I juni 2014 fattade riksdagen beslut om att de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2016 (bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). I samma betänkande behandlades även ett antal motionsyrkanden där en översyn av taxibranschen efterfrågades. Utskottet avstyrkte dessa motionsyrkanden med hänvisning till den rapport som Transportstyrelsen nyligen hade presenterat och att denna hade innefattat en översyn av olika frågor som rör taxibranschen, bl.a. rörande prissättning och prisinformation, lokalkännedom och körprov, taxiledningssystem, tillstånd och tillsyn, taxiförarlegitimation, taxameter, intrång i varumärken och näringskännetecken samt taxi i glesbygd. Trafikutskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till den översyn av olika frågor rörande taxibranschen som Transportstyrelsen nyligen genomfört och med hänvisning till att regeringen hade beslutat om en lagrådsremiss om tydlig prisuppgift och åtgärder för att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden.

Med syftet att komma till rätta med en situation med en omfattande överprissättning av taxiresor, framför allt i storstadsområden, överlämnade den dåvarande regeringen i juni 2014 propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241). I propositionen lämnades bl.a. förslag för att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden. Vidare föreslogs att ett taxifordons registreringsskylt ska få tas om hand av en polis om taxameterutrustningen inte uppfyller de föreskrivna kraven, att en taxiförarlegitimation inte längre ska vara giltig om en annan taxiförarlegitimation har lämnats ut, att kravet att förnya en taxiförarlegitimation inom tio år efter det att den senast har förnyats bara ska gälla om den tidigare förnyelsen innebar att legitimationen försågs med nya uppgifter samt att en taxiförarlegitimation ska få tas om hand av en polis om legitimationen är ogiltig därför att den inte har förnyats eller för att en annan legitimation har lämnats ut. Propositionen bereddes i trafikutskottet under hösten 2014 och riksdagen beslutade i enlighet med propositionens förslag, vilket innebär att de nya reglerna trädde i kraft den 1 januari 2015 (bet. 2014/15:TU4, rskr. 2014/15:26).

När det gäller riksdagens tillkännagivande till regeringen från våren 2013 om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen (rskr. 2012/13:228) redovisas detta som slutbehandlat i skrivelse 2014/15:75 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen. Regeringen anser att tillkännagivandet är slutbehandlat i och med proposition 2014/15:241 Tydlig prisuppgift för taxiresor som överlämnades till riksdagen i november 2014. Regeringen hänvisar till de översyner som genomförts av Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen samt till att en rad av de förändringar som Transportstyrelsen föreslog i sitt översynsarbete redan har införts eller är under införande.

När det gäller frågan om en internationell jämförelse av taxibranschen vill utskottet påminna om att en sådan ingick i Transportstyrelsens uppdrag att redovisa fördjupade analyser om taxiverksamheten och att England och Wales, Nya Zeeland, Irland, Holland, Norge och Danmark ingick i detta. Den internationella jämförelsen baserades på en enkät om de olika ländernas taxiregler rörande bl.a. tillståndskrav, krav som ställs på förare, prissättning och prisinformation samt tillsyn. Utskottet noterar att den internationella jämförelsen av taxibranschen finns redovisad i den rapport som Transportstyrelsen presenterade i februari 2014 (TSV 2013-2006).

Utskottet vill framhålla betydelsen av att taxibranschen fungerar väl och att de resenärer som behöver använda taxi som färdmedel ska kunna känna ett stort förtroende. Utskottet ser därför positivt på de åtgärder som vidtagits respektive kommer att införas för att bidra till stärkt kontroll och villkor som innebär att den seriösa delen av taxinäringen inte konkurreras ut av oseriösa aktörer. Med anledning av att olika frågor som rör taxiområdet nyligen har varit föremål för ingående översyner samt att riksdagen under 2014 har beslutat om såväl ändringar av taxitrafiklagen för att åstadkomma tydlig prisuppgift vid taxiresor som ny och ändrad lagstiftning om inrättande av och anslutning till redovisningscentraler finner utskottet för närvarande ingen anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2014/15:1668 (KD) och 2014/15:2265 (S).

Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och indragning av taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar bl.a. till de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer. Jämför reservation 4 (SD).

Bakgrund

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen av att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Tillsynen av företag som har tillstånd att bedriva taxitrafik liknar tillsynen av 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 av om det har förkommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i

driften av trafikrörelsen, eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller varning meddelas.

För att få taxiförarlegitimation gäller att personen har fyllt 21 år, har körkort med behörighet B sedan minst två år eller med behörighet D, uppfyller de medicinska kraven, uppfyller kravet på yrkeskunnande, uppfyller kraven på laglydnad samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla.

Motionerna

Johan Pehrson (FP) pekar i motion 2014/15:657 på att det krävs en legitimation för att bli taxiförare och att det behövs ett trafiktillstånd för att bli egen åkare. För att få legitimation eller trafiktillstånd måste den aspirerande genomgå olika prov som utformas och sköts av Transportstyrelsen. Enligt motionären förekommer det olika typer av fusk i anslutning till proven för att bli taxiförare och Transportstyrelsen kan inte göra någonting för att komma åt detta eftersom de som fuskar inte gör sig skyldiga till något brott. Det enda myndigheterna kan göra är att avvisa dem som uppenbart fuskar. För att försvåra för fuskarna anser motionären att Transportstyrelsen bör ges möjlighet att stänga av dem som ertappas med att fuska i sex månader. Vidare bör man överväga möjligheten att öka kostnaderna så att det blir dyrare ju fler gånger en student gör proven samt att begränsa möjligheten att göra fler än två prov i halvåret och att införa en bestämmelse om att det mellan dessa prov måste gå ett bestämt antal månader. Vidare bör möjligheterna att utföra kontroller innan prov samt möjligheterna till kameraövervakning i provlokalen ses över. I motionen påtalas behovet av att stoppa fuskets kring proven för att bli taxiförare.

Kent Ekeröth (SD) konstaterar i motion 2014/15:1107 att många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt men att det samtidigt finns allvarliga problem inom taxibranschen som man behöver komma till rätta med. För att åtgärda de problem som finns anser motionären att samtliga taxibolag i Sverige bör göras skyldiga att till Transportstyrelsen rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning samt att årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år. I motionen anförs att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras oftare, striktare och säkrare (yrkande 1). Enligt motionen 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 en granskad förares taxilegitimation. I motionen anförs att Transportstyrelsens beslut om att avslå taxilegitimationsansökningar och att dra in taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast till den berörda föraren (yrkande 2). I motionen anförs slutligen att en

taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottets eller brottens preskriptionstid (yrkande 3).

I motion 2014/15:2871 framför Mattias Karlsson m.fl. (SD) att taxinäringen bör vara en viktig trygghetsskapande samhällsfunktion och att ingen ska behöva riskera att utsättas för brott i en taxi. Motionärerna framhåller samtidigt att det finns stora problem inom taxinäringen och att det är angeläget att dessa åtgärdas så snabbt som möjligt. I motionen anges åtgärder motsvarande dem som anges i föregående motion (2014/15:1107). Motionärerna efterlyser utifrån detta en trygghetsskapande taxinäringreform (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Inledande synpunkter

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet vill även 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.

Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Utskottet kan konstatera att frågan om kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer har varit föremål för behandling vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU18).

Transportstyrelsen är den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om bl.a. beviljande och återkallande av taxiförarlegitimationer, och myndigheten utövar även tillsyn av taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller taxitrafiklagens krav. Av taxitrafiklagen framgår att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. Utskottet kan konstatera att taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med yrkestrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. I annat fall riskerar den tillståndshavare som bryter mot detta böter eller fängelse i upp till sex månader.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att det är av största vikt att taxiföretagen ges tillräckliga förutsättningar för att kunna uppfylla denna skyldighet att genomföra kontroller. Utskottet ser därför positivt på Transportstyrelsens och Svenska Taxiförbundets initiativ att gemensamt under 2012–2013 genomföra en förstudie i syfte att klarlägga de juridiska och tekniska förutsättningarna för ett elektroniskt utlämnande av uppgifter om en anställd taxiförare har

behörighet att föra taxi samt att om möjligt ta fram förslag på tekniska lösningar (TSV 2012-1958). Förstudien visade att det är tekniskt genomförbart och juridiskt möjligt att elektroniskt lämna ut information till taxitrafikföretag om anställda förarens behörigheter. Utskottet anser att det var värdefullt att Transportstyrelsen och Svenska taxiförbundet redan under hösten 2013 inledde ett arbete med att bygga den tekniska lösningen och under våren 2014 kunde genomföra tester av systemet. Utifrån detta kunde en ny tjänst lanseras för behörighetskontroll (BKY) genom automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer den 15 december 2014. Tjänsten bygger på att Svenska Taxiförbundet tecknar avtal med Transportstyrelsen om informationsförmedling av behörighetsuppgifter samt ett personuppgiftsbiträdesavtal. Svenska Taxiförbundet ansluter beställningscentraler eller taxiföretag och förmedlar ansökan om medgivande för direktåtkomst till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter medgivande upprättar Svenska Taxiförbundet ett affärsavtal med beställningscentraler och taxiföretag. För de taxiföretag som är anslutna till denna webbservice innebär det att om taxiföretagen laddar upp en fil med förarnas personnummer och den skickas före kl. 17.00, får taxiföretaget svaret senast kl. 6.00 nästa dag, och då har varje nummer försetts med uppgifterna giltig, ogiltig eller saknas.

När det gäller ytterligare åtgärder för att stärka kontrollerna av taxiförarlegitimationerna vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen har utrett och lämnat förslag kring ett antal olika frågor som rör kontroller av taxi (dnr TSV2013-2006) och att regeringen med detta som underlag överlämnat propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241). Regeringen lämnade där bl.a. förslag som syftar till att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden. Det föreslogs bl.a. att en taxiförarlegitimation inte längre ska vara giltig om en annan taxiförarlegitimation har lämnats ut samt att kravet att förnya en taxiförarlegitimation inom tio år efter det att den senast har förnyats bara ska gälla om den tidigare förnyelsen innebär att legitimationen försågs med nya uppgifter. Det föreslogs även att en taxiförarlegitimation ska få tas om hand av en polis om legitimationen är ogiltig därför att den inte har förnyats eller för att en annan legitimation har lämnats ut. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och de nya reglerna trädde i kraft den 1 januari 2015 (rskr. 2014/15:26).

Mot bakgrund av de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen på området förväntas bli helt eller delvis tillgodosedda, varför utskottet avstyrker motionerna 2014/15:1107 (SD) yrkandena 1-3 och 2014/15:2871 (SD) yrkande 7.

Åtgärder mot fusk i samband med genomförande av prov för taxiförarlegitimation

När det gäller frågan om fusk i samband med proven för taxiförarlegitimationer har Trafikverket uppgett att det finns ett utbrett problem kring proven för taxiförarlegitimation och att detta främst visar sig vid kartprovsmomentet.

Det är vid proven för taxiförarlegitimationer som man enligt Trafikverket hittar flest fuskklappar och där man har kunnat se att elever genomför provet på mycket kort tid med godkända resultat. Enligt uppgift från Trafikverket är detta något som har uppmärksammats redan tidigare men som det visat sig vara svårt att hitta lösningar på även om man arbetar med att ha en hög utbytestakt av provformulären och avvisar personer som ertappas med att fuska.

Transportstyrelsen har uppgett att myndigheten är medveten om att det finns problem kring genomförandet av proven för taxiförarlegitimation, men att detta inte är något som Transportstyrelsen kan åtgärda eftersom det är Trafikverket som genomför proven och numera också står för utformningen av dessa. Transportstyrelsen har samtidigt uppmärksammat att det i dag inte finns några krav på obligatorisk utbildning när det gäller taxiförarlegitimation på motsvarande sätt som gäller för yrkeskompetensbevis för buss och gods. Inträdeskraven för att bli yrkesförare för buss och gods respektive taxiförare kan därmed sägas skilja sig från varandra. En orsak till denna skillnad är att det inte finns vare sig något EU-krav för taxi eller några nationella bestämmelser som reglerar detta. Det kan noteras att utbildning för yrkeskompetensbevis för buss och gods i dag sker via gymnasieskolan/komvux, arbetsförmedlingen och i viss mån större bussbolag.

Enligt den information utskottet har fått i frågan kan utskottet konstatera att den nuvarande situationen kring genomförandet av prov för taxiförarlegitimation inte är helt tillfredsställande och att det hos de berörda myndigheterna finns en medvetenhet om detta. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan men vill samtidigt framhålla vikten av att de berörda myndigheterna riktar fortsatt uppmärksamhet mot denna fråga och använder den kunskap man har för att utifrån detta fortsätta att överväga lämpliga åtgärder för att komma till rätta med de nuvarande problemen. Utskottet avstyrker därmed motion 2014/15:657 (FP).

Reservationer

1. **Kontroller och tillsyn av åkeribranschen, punkt 3 (S, MP, V)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1222 av Sten Bergheden (M),

2014/15:1224 av Sten Bergheden (M),

2014/15:1277 av Sten Bergheden (M) och

2014/15:1284 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

När det gäller frågan om att tillåta avvikelser från de reglerade kör- och vilotiderna för yrkesmässig trafik vill vi peka på den gedigna utvärdering som Transportstyrelsen nyligen presenterade om kör- och vilotider i fråga om tillämpning och sanktionering vid överträdelser. Vi anser att det är positivt att det i utvärderingen har ingått en internationell kartläggning av andra länders tillämpning för att belysa om Transportstyrelsen tillämpar regelverket mer fyrkantigt än andra länder och om det finns något normalläge i Europa. En slutsats som dras i Transportstyrelsens utvärdering är att den tillsyn som Transportstyrelsen hittills har utövat visar att de kontrollerade transportföretagen huvudsakligen har påförts sanktionsavgifter för allvarliga eller mycket allvarliga överträdelser. Det är enligt Transportstyrelsen alltså inte vanligt att ett transportföretag påförs höga sanktionsavgifter för uteslutande mindre överträdelser. Vi kan konstatera att Transportstyrelsen i sin utredning har uttalat att frågan om att införa ett system med varningar även i Sverige bör utredas. Vi anser att det framgår tydligt av Transportstyrelsens utvärderingsrapport att myndigheten själv har skaffat sig en god insikt om att det finns förbättringsområden i myndighetens arbete med tillsyn och kontroller av yrkesmässig trafik och att man även tydligt uttalar att man har för avsikt att ta tag i och hantera detta. Detta kan bl.a. utläsas av att Transportstyrelsen för det fortsatta arbetet har tagit fram kort- och långsiktiga mål att arbeta vidare med samt att myndigheten utöver detta uttalat att den arbetar aktivt för att driva aktuella frågor och ta till vara Sveriges intressen i internationella sammanhang. Mot bakgrund av den utvärdering som Transportstyrelsen nyligen genomfört och att myndigheten nu valt att aktivt arbeta vidare med dessa frågor anser vi att det för närvarande inte finns någon anledning att vidta några ytterligare åtgärder.

Riksdagen bör därmed avslå motion 2014/15:1222 (M). I likhet med utskottsmajoriteten avser vi även att motionerna 2014/15:1224 (M), 2014/15:1277 (M) och 2014/15:1284 (M) bör avslås.

2. Förankring av last, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:60 av Jimmy Ståhl (SD) och avslår motion 2014/15:266 av Anders Hansson (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att gods som transporteras på svenska vägar, järnvägar och till sjöss har tydliga regler om hur godset ska vara lastsäkrat för en säker transport. Dessvärre är det inte ovanligt att gods är mycket undermåligt lastsäkrat, och detta är något som har uppmärksammats av såväl hamnpersonal som tulltjänstemän när de genomför inspektioner. Vi har fått uppgifter om att så mycket som mellan 60 och 80 procent av de trailrar som kontrolleras har en bristfällig lastsäkring eller att det helt saknas lastsäkring. Vi anser att detta är oacceptabelt och kan få katastrofala följder. En trailer som inte är korrekt lastsäkrad kan vid grov sjö eller storm tappa sin last, vilket gör att andra trailrar går sönder. Dessutom kan en undermåligt lastsäkrad transport få mycket olyckliga konsekvenser även vid vägtransporter och järnvägstransporter. Vi anser att det är av största vikt att Polismyndigheten eller någon annan myndighet får mer resurser för att kontrollera lastsäkring både när det gäller transporter inom Sverige och när gods skeppas utomlands.

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

3. Lastbilars och bussars längd och vikt, punkt 7 (S, MP)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonskipage på upp till 30 meter. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2014/15:1791 av Jessica Rosencrantz (M), 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 11, 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 6 och 2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 6, bifaller delvis motionerna 2014/15:2003 av Edward Riedl (M) och 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7 och avslår motion 2014/15:367 av Lotta Finstorp (M).

Ställningstagande

När det gäller frågan om ledbussars längd kan vi inledningsvis konstatera att vi delar utskottsmajoritetens uppfattning och avstyrker motion 2014/15:367 (M).

När det gäller frågan om högsta tillåtna längd och vikt för lastbilar kan vi konstatera att trafikutskottet även tidigare har behandlat motionsförslag om detta, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301 och rskr. 2013/14:302). I samband med medlemsförhandlingarna med EU fick Sverige tillsammans med Finland möjlighet att frånga EU:s tidigare krav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. Utskottet uttalade i samband med den senaste behandlingen av frågan att det slår vakt om Sveriges undantag från lastbilslängder och att utskottet anser att det är angeläget att de försök som pågår får fortskrida när det gäller längre och tyngre fordonskombinationer i syfte att miljöeffektivisera tunga transporter utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten.

Vi vill i sammanhanget peka på att kommissionen i april 2013 lämnade ett förslag till ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Syftet med förslaget var att främja intermodala transporter samt att främja aerodynamiska hytter, aerodynamiska anordningar på fordon samt el- och hybridmotorer som har en positiv inverkan på miljön. Eftersom vikten och/eller längden på dessa miljöfrämjande element ofta innebär att fordonen väger mer och/eller är längre än de värden som fastställts i direktivet föreslogs vissa undantag för sådana fordon. Sveriges målsättning har varit att både längre och tyngre lastbilar ska få möjlighet att köra över gränserna mellan fler än två medlemsstater där sådana fordon tillåts. Sverige stödde den överenskommelse som antogs av rådet i juni

2014, men lämnade samtidigt ett uttalande till protokollet om att medlemsstater som tillåter fordon och fordonskombinationer med avvikande dimensioner eller vikter som anges i direktivet även framöver måste tillåtas korsa gränser mellan medlemsstater som tillåter dem. För att behålla dagens villkor för gränsoverskridande transporter med större fordon och fordonskombinationer lämnade även kommissionen ett uttalande till protokollet som går i linje med den svenska målsättningen. Vi noterar att eftersom Europaparlamentets och rådets positioner på många punkter har skilt sig väsentligt från varandra har förhandlingarna varit komplicerade och utdragna. En preliminär uppgörelse kunde dock nås i december 2014, och den 10 mars 2015 antog Europaparlamentet sin andraläsningsposition om fordons mått och vikt. Detta innebär att Europaparlamentet officiellt har godkänt överenskommelsen med rådet, och rådet väntas göra detsamma under våren 2015. Förhandlingarna om förslaget är därmed avslutade. Kommissionen lämnade den 13 april 2015 ett yttrande om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG där kommissionen anger att den godtar samtliga ändringar som antagits av Europaparlamentet (KOM(2015) 169 slutlig). Vi konstaterar sammanfattningsvis att för Sveriges del innebär detta att mått och dimensioner för såväl lastbilar som bussar förblir oförändrade inom både den nationella och den internationella trafiken.

När det gäller att tillåta längre och tyngre lastbilar vill vi peka på den försöksverksamhet som har genomförts i Sverige och bidragit till att ge underlag för en bedömning av om det är ändamålsenligt med tyngre och längre lastbilar. I projektet En Trave Till (ETT – Modulsystem för skogstransporter) som initierats av Skogforsk studeras förutsättningar för och konsekvenser av högre bruttovikter och längre virkesfordon där projektets syfte är att genom en utveckling av transporttekniken och ökade bruttovikter minska det totala antalet virkestransporter i Sverige och därmed även dieselförbrukningen, koldioxidutsläppen och andra emissioner. Ett krav i försöket har varit att detta skulle kunna genomföras utan negativ påverkan på vägslitage och trafiksäkerhet. Enligt Skogforsk visar projektet ETT – Modulsystem för skogstransporter att tyngre och längre fordon väsentligen kan minska bränsleförbrukningen, utsläppen av koldioxid och kostnaderna. Samtidigt har det enligt Skogforsk inte kunnat påvisas någon negativ inverkan på vare sig trafiksäkerhet eller vägslitage.

Den dåvarande alliansregeringen gav våren 2014 i uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket att vidta förberedelser för att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. I uppdraget ingick att identifiera i vilka delar av det statliga vägnätet det skulle vara möjligt att tillåta sådana lastbilar. För Transportstyrelsen ingick vidare att lämna förslag på hur regelverket behöver anpassas samt hur möjligheterna till färd med längre och tyngre fordon ska kunna underlättas. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet i augusti 2014 och har därefter remissbehandlats. Vi kan konstatera att det framgår av utredningen att det skulle vara möjligt

att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton samt längre fordonståg än 25,25 meter under förutsättning att de är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet och att det genomförs ett antal ändringar i bl.a. lagen om vägtrafikdefinitioner, trafikförordningen och fordonsförordningen.

I ett interpellationssvar (ip. 2014/15:235) från januari 2015 som handlade om när regeringen avser att lägga fram ett förslag som möjliggör för tyngre och längre lastbilar att köra på det svenska vägnätet pekade infrastrukturministern på att även om många remissinstanser var positiva till förslagen från Transportstyrelsen och Trafikverket fanns det också farhågor från flera om att tyngre och längre lastbilar skulle kunna innebära en överflyttning av gods från järnvägen till lastbilar med risk för ökade koldioxidutsläpp som följd. Ministern menade att det är viktigt att se till hela transportsystemet och att regeringen därför vill pröva om eventuella höjda bruttovikter eller längre lastbilar leder till en oönskad överflyttning av gods från järnväg till väg. Ministern pekade vidare på att en höjning av högsta tillåtna bruttovikt till 74 ton beroende på utformning kan innebära stora investeringar i vägnätet och att detta kräver en lämplig finansieringslösning. Vidare framfördes att regeringens ambition för när den ska lägga fram förslag om vilka vikter som ska vara tillåtna på det svenska vägnätet hänger samman med bedömningen att det i detta arbete behövs en ordentlig inventering av vilka vägsträckor som behöver en bättre bärighet för att tåla de högre vikterna. Ministern konstaterade att regeringen inte vill ha vägtrafiken på de långa sträckorna på Europavägarna utan från skog till fabrik, dvs. för skogsindustrins behov, och att det därför innan beslut är viktigt att utreda vilka investeringsbehov som finns på dessa vägsträckor. Ministern konstaterade att det inte handlar om att motverka eller förhåla något utan om att se till att göra rätt från början och att detta är regeringens absoluta ambition i frågan. Vi delar ministerns uppfattning om att det är flera olika aspekter som måste beaktas i frågan men vill samtidigt betona att det är hög tid att agera. Vi konstaterar att det har bedrivits försöksverksamhet under flera år i Sverige med tyngre och längre lastbilar och att erfarenheterna från dessa försök varit i huvudsak positiva. Vi konstaterar vidare att det redan i dag finns en gedigen utredning som genomförts gemensamt av Transportstyrelsen och Trafikverket och som regeringen kan använda som underlag för att göra egna förordningsändringar samt återkomma till riksdagen med förslag till lagändringar som innebär att det blir tillåtet med såväl tyngre som längre lastbilar. Vi noterar även att den utredning som Transportstyrelsen och Trafikverket har tagit fram har remissbehandlats och att det pågår beredning inom Regeringskansliet.

Därefter beslutade regeringen den 16 april 2015 om en ändring i trafikförordningen som innebär att viktgränsen för lastbilar kommer att höjas från nuvarande 60 ton till 64 ton den 1 juni 2015. Vidare beslutade regeringen den 13 maj 2015 om att ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillåta tyngre fordon att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet (N2015/4204/MRT). I uppdraget ingår följande.

- Identifiera behov och konsekvenser av tyngre transporter på det allmänna vägnätet. Möjligheterna att tillgodose behovet på annat sätt än genom transporter på väg ska beaktas.

- Analysera förutsättningarna för att upplåta det identifierade vägnätet för fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton. Förutsättningar som ska analyseras är dels tekniska faktorer som bärighet på broar och vägar, dels bedömningar av vilka ytterligare kostnader för vägnätet gällande bärighet och underhåll som sådana transporter skulle fordra och dels en bedömning av omfördelningseffekter mellan väg- och järnvägstransporter vid upplåtande av ett utpekad vägnät för tyngre transporter samt effekten på utsläppen av växthusgaser.

- Presentera ett förslag till plan för hur det identifierade vägnätet successivt skulle kunna öppnas för tyngre fordon. Förändringarna ska kunna genomföras utan betydande ökning av vägslitaget och med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå. Förslaget till plan ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser, miljökonsekvenser, möjligheterna att nå de transportpolitiska målen samt en tidsplan för föreslagna åtgärder.

- För ökade kostnader föreslå en finansiering inom nuvarande ramar avsatta för bärighet på väg i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025. Förslaget ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser och påverkan på de transportpolitiska målen.

- Särskilt utreda om höjda bruttovikter leder till en oönskad överflyttning av gods från järnvägen till vägarna.

Enligt regeringens beslut ska uppdraget redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2015.

Vi välkomnar att regeringen har tillsatt en utredning i frågan och anser att detta är ett steg i rätt riktning för att främja ett effektivt transportsystem som kan möta industrins och företagens transportbehov. Vi kan konstatera att den nu tillsatta utredningen tillsammans med de tidigare utredningar som gjorts om tyngre och längre lastbilar bör kunna ge regeringen underlag för att med skyndsamt kunna genomföra förordningsändringar och/eller om så skulle krävas återkomma med förslag till riksdagen om erforderliga lagändringar för att det ska bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet. Vi förutsätter att regeringen efter att Trafikverket överlämnat sin utredning den 30 november 2015 inte låter frågan dra ut på tiden utan i stället väljer att snabbt vidta de åtgärder som behövs för att det ska bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet. Vi vill samtidigt tydligt betona vikten av att inte föregripa utfallet av Trafikverkets utredning. För att understryka den vikt som vi tillmäter denna fråga föreslår vi att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter.

Därmed tillstyrker vi helt eller delvis motionerna 2014/15:1791 (M), 2014/15:2003 (M), 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkande 11, 2014/15:2318 (M) yrkandena 6 och 7 och 2014/15:2427 (C) yrkande 6.

4. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 9 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

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 2014/15:1107 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3 och 2014/15:2871 av Mattias Karlsson m.fl. (SD) yrkande 7 och avslår motion 2014/15:657 av Johan Pehrson (FP).

Ställningstagande

Vi anser att taxinäringen är en viktig samhällsinstitution och att ingen ska behöva utsättas för brott vid användning av denna transporttjänst. För att komma till rätta med de problem som finns kring taxiresande anser vi att samtliga taxibolag i Sverige bör bli 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. Vi anser att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad förares taxilegitimation. Vi anser också att taxibolaget därefter ska svara med en kopia på uppsägningsavtal, eller beslut om att inte nyanställa, för varje förare Transportstyrelsen rapporterat som olämplig. Vi menar att en förare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, inte bör ges tillfälle att få ny taxilegitimation beviljad under en avstängningsperiod som motsvarar preskriptionstiden för brottet. I stället bör framtida taxilegitimationsansökningar från sådana förare under preskriptionstiden alltid avslås utan prövning. Efter att avstängningsperioden passerats medges ny lämplighetskontroll. En sådan längre avstängningsperiod är enligt vår mening nödvändig för att hålla taxinäringen säker och skydda taxiresenärerna.

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

Särskilda yttranden

1. **Kontroller och tillsyn av åkeribranschen, punkt 3 (M, C, FP, KD)**

Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M) anför:

Vi anser att det behövs ett utskottsinitiativ om en större översyn av Transportstyrelsens verksamhet med tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg. Transportstyrelsen har själv gjort en utredning som pekar på en rad brister och tillämpningar som är unika för Sverige. Utifrån detta kan vi konstatera att det finns ett stort behov av att göra en större översyn av Transportstyrelsens arbete och tillämpning vid kontroller av yrkesmässig trafik. En sådan översyn bör belysa hur Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet hanterar sitt uppdrag, och detta bör även göras med beaktande av hur andra länder har tolkat gällande EU-regler samt hur de valt att utforma sina system för tillsyn och kontroller. I detta bör bl.a. ingå att lägga ett tydligt fokus på att bedöma rimligheten i nuvarande tillsynsavgifter men därutöver även vid vilka fel som sanktionsavgifter verkligen ska utgå till företagen vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna. Under förutsättning att de är förenliga med gällande EU-regler bör det i översynen även ingå att belysa om andra länders alternativa system, t.ex. det i Danmark, kan övervägas även för Sverige.

Vi vill framhålla att Sverige måste ha ett system som inte bestraffar svenska åkerier och chaufförer hårdare än de utländska åkerierna. För att undvika att dagens ojämlika konkurrenssituation mellan transportföretag med verksamhet i olika länder permanentas anser vi att de svenska reglerna bör ses över. Utan en ändring av detta finns risk att svenska arbetstillfällen och skatteintäkter går förlorade.

Vi anser att det nuvarande systemet för att kontrollera kör- och vilotider inte är ändamålsenligt för att kunna upptäcka olika typer av avancerat fusk som förekommer med förarens kör- och vilotider och att det därför bör läggas ett större fokus och ökad prioritet på att genomföra kontroller på vägarna. De fuskmetoder som används på vägen som t.ex. magneter på färdskrivare, dubbla förarkort, falska utbildningar och falska körkort måste med kraft motarbetas genom fler vägkontroller.

Vi anser att det är olyckligt att Polismyndigheten och Transportstyrelsen använder sig av ett analysverktyg vid kontroller av kör- och vilotider som är unikt för de kontrollerande myndigheterna och att det inte erbjuds på den civila marknaden. Myndigheternas analysverktyg har en rad funktioner som de civila kontrollverktygen ännu inte erbjuder, vilket är olyckligt eftersom de olika systemen kan ge olika resultat och detta medför praktiska problem för företagen. Vi anser att detta är en av de frågor som bör ses över.

Med anledning av vad vi här anfört hade vi önskat ett utskottsinitiativ om en samlad översyn av dessa angelägna frågor. Mot bakgrund av att en majoritet i utskottet dessvärre inte anslutit sig till vårt önskemål i dessa frågor väljer vi att i stället föra fram vår åsikt i ett särskilt yttrande.

2. Lastbilars och bussars längd och vikt, punkt 7 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag vill framhålla att Vänsterpartiets utgångspunkt är att möjligheten till hållbara godstransporter i hela Sverige ska tillgodoses. Samtidigt vill Vänsterpartiet inte se en överflyttning av godstransporter från järnvägen till vägarna och ökad påverkan på klimat samt vägslitage. Jag vill även uppmärksamma att Vänsterpartiet för närvarande har en intern process där frågan ses över och avstår därför från att delta i ställningstagandet under denna punkt.

3. Översyn av taxibranschen, punkt 8 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag anser att det behövs ett utskottsinitiativ om en större översyn av taxibranschen och de förhållanden som råder efter att taximarknaden avreglerades. Mot bakgrund av att en majoritet i utskottet dessvärre inte har anslutit sig till Vänsterpartiets önskemål i denna fråga väljer jag att i stället föra fram vår åsikt i ett särskilt yttrande. Efter att taximarknaden avreglerades 1990 och det där efter infördes fri etableringsrätt har vi med tydlighet kunnat se att det skett ett antal försämringar. Av olika rapporter framgår att den arbetssituation som råder i dag för taxiförarna är orimlig. Då den nuvarande situationen inte kan anses acceptabel menar vi i Vänsterpartiet att det behövs en fördjupad utredning om arbetsvillkoren i taxibranschen efter avregleringen och vad som krävs för att komma till rätta med de problem som rör chaufförernas arbetsmiljö och förhållanden. Vi anser att det är mycket angeläget att regeringen snarast tillsätter en utredning om detta.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2014/15:83 Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Följdmotionerna

2014/15:3045 av Per Klarberg och Tony Wiklander (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klampningen för att vara verkningsfull måste fortgå under hela den tid som beslutet om hinder av fortsatt färd gäller.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge polismän eller tulltjänstemän befogenheter att besluta om klampning.

2014/15:3049 av Emma Wallrup m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att ett fordon ska kunna stoppas från fortsatt färd under längre tid än 24 timmar för att säkra verkställighet av förskott eller sanktionsavgift.

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:60 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraftigt öka antalet lastsäkringskontroller.

2014/15:266 av Anders Hansson (M):

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

2014/15:367 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ändring i trafikförordningen i fråga om ledbussars längd.

2014/15:657 av Johan Pehrson (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att stoppa fuskets kring proven för att bli taxiförare.

2014/15:812 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett tydligare beställaransvar och en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.

2014/15:1107 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 Transportstyrelsens beslut om att avslå taxilegitimationsansökningar och att dra in taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast till 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 nekats ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottets eller brottens preskriptionstid.

2014/15:1222 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillåta en avvikelse från de reglerade kör- och vilotiderna för yrkesmässig trafik i likhet med den danska modellen som tillåter en avvikelse om ca 5 procent.

2014/15:1224 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över regelverket kring vem som hålls ansvarig vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider.

2014/15:1258 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige mer tydligt bör driva åkerifrågorna i Europa så att alla länder har samma villkor för åkerier.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva frågor om kontroll av åkeri-

branschen hårdare i EU så att alla länder och deras myndigheter verkligen ser till att sköta de kontroller och åtaganden som varje land ska göra enligt de gemensamma direktiven.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att det EU-land som inte klarar kraven på kontroller ska åläggas kännbara sanktionsavgifter.

2014/15:1277 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att ändra fördelningen av kontroller av kör- och vilotider hos förare/transportföretag mellan kontrollmyndigheterna.

2014/15:1284 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen och åkerierna bör använda kontrollverktyg som redovisar samma resultat vid kontroll av kör- och vilotider.

2014/15:1593 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det möjligt att betala böter på plats vid trafikbrott och att kunna låsa fast fordonet tills boten är betald.

2014/15:1668 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av taxibranschen i jämförelse med de flesta andra länders system.

2014/15:1791 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta tyngre lastbilar med en vikt upp till 74 ton.

2014/15:2003 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt ta fram ett förslag för att tillåta längre och tyngre lastbilar.

2014/15:2265 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt se över taxinäringens regelverk.

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta tyngre och längre lastbilar.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tyngre lastbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta längre och tyngre lastbilar på delar av vägnätet.

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att tillåta 74-tonslastbilar som ett led i att förbättra miljö och konkurrenskraft.

2014/15:2871 av Mattias Karlsson m.fl. (SD):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en trygghetsskapande taxinäringsreform.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Senaste lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

- | | |
|--|--|
| 1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift, | 2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, <i>eller</i> |
| 2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, <i>eller</i> | 3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. |

- | | |
|---|--|
| 2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, | 3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., <i>eller</i> |
| 4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). | |

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2015.