



REGERINGEN

Regeringsbeslut

III 8

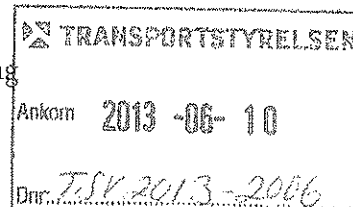
2013-05-30

N2013/2816/TE

Näringsdepartementet

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping



Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att redovisa fördjupade analyser om

1. konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon,
2. konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken på väg ur ett bredare perspektiv och om det finns specifika problem kopplade till cabotagetransporter. Om problem framkommer ska Transportstyrelsen lämna förslag på åtgärder för att lösa dessa,
3. taxiverksamheten som helhet och om pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problem som förekommer och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem, samt
4. eventuella konsekvenser av införandet av beställaransvar för cabotagetransporter som trädde ikraft den 4 december 2011 i 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt om reglerna behöver ändras lämna förslag till ändringar.

I uppdraget ingår att inventera exempel på hur andra medlemsländer löst och hanterat frågeställningarna samt lämna de författningsförslag som behövs och att redovisa konsekvenser av föreslagna åtgärder.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 mars 2014. Transportstyrelsen ska i uppdraget samarbeta med berörda myndigheter och föra en dialog med arbetsmarknadens parter.

Postadress
103 33 Stockholm

Telefonväxel
08-405 10 00

E-post: n.registrator@regeringskansliet.se

Besöksadress
Mäster Samuelsgatan 70

Telefax
08-411 36 16

Skälen för regeringens beslut

Regeringen uppdrog den 8 mars 2012 åt Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att redovisa regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg (dnr N2013/1348/TE). Med anledning av rapporten genomfördes i Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 9 april 2013 en hearing. Rapporten har vidare skickats på remiss den 20 juni 2013. Med anledning av vad som kom fram vid hearingen finns det behov av en fördjupad analys av vissa frågor.

Frågan om polisens möjlighet att i vissa fall kunna klampa fordon i väntan på att böter ska betalas har utretts och diskuterats vid flertalet tillfällen. Frågan har också avhandlats i riksdagsmotioner. I redovisningen av regelefterlevnadsuppdraget anges att polisen i dagsläget inte bör ges möjlighet att klampa ett fordon. Klampning anses vara för ingripande i förhållande till gärningarnas straffvärde. I stället föreslås att möjligheten att föreskriva om andra åtgärder först ska utredas. Under våren 2013 ska Rikspolisstyrelsen utarbeta föreskrifter om hindrande av fortsatt färd. Om mer ingripande åtgärder krävs föreslås att en ny lag bör införas som ger möjlighet att omhänderta frakthandlingar, fordonsnycklar eller registreringsskyltar. Mot denna bakgrund bör Transportstyrelsen analysera vilka konsekvenser ett införande av möjligheten för polisen att hindra fortsatt färd genom att klampa fordon skulle medföra.

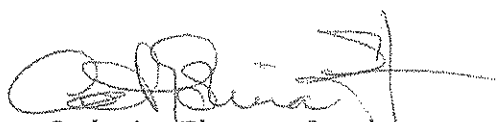
Frågor om konkurrensvillkor och olaga cabotage omfattades inte specifikt av regelefterlevnadsuppdraget. Inom yrkestrafikområdet har frågor kring konkurrensvillkor kommit alltmer i fokus och dessa frågor berör fler områden än yrkestrafikområdet. Debatten har varit starkast i Skåne och Västra Götaland. Därför finns behov av en fördjupad analys ur ett bredare perspektiv i syfte att sortera var problemen hör hemma och på så sätt kunna rikta konstruktiva förslag till åtgärder mot rätt område.

Regelefterlevnad och kvalitet i taxiverksamheten har diskuterats under lång tid. Ett antal åtgärder har initierats för att komma till rätta med de problem som förekommer. I Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens rapport har tillståndsmätningar för taxi inkluderats och ett riskvärderingssystem för taxi föreslås. Vidare föreslås att prisinformationskraven revideras samt att lokalkännedomskrav inkluderas i körprovet för taxiförarlegitimation. Regeringskansliet (Finansdepartementet) har tagit fram ett utkast till departementspromemoria om hur redovisningscentraler för taxi ska instiftas för att säkerställa att de ekonomiska kraven på taxiverksamhet uppfylls. Avsikten är att remissbehandla promemorian inom kort. Vidare håller också samverkan mellan berörda myndigheter på att utvecklas i syfte att få ett mer samlat grepp om de avvikelser som förekommer och för att därigenom få till stånd mer effektiv tillsyn och för att åstadkomma bättre regelefterlevnad. Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att analysera om pågående och planerade åtgärder kan lösa de

samlade problem som förekommer och vid behov föreslå ytterligare åtgärder för lösning på det kvarstående.

Diskussioner i anslutning till problem inom yrkestrafiken efterlyser från olika håll ett utökat beställaransvar. En anledning kan vara att det saknas kunskap om vilka regler som finns kring beställaransvar och initialt finns behov av att informera om regleringen. Beställaransvar finns reglerat i yrkestrafiklagen (2012:210) genom att beställaren har ett ansvar att tillse att trafikutövaren har trafiktillstånd. Även i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska samarbetsområdet (EES) finns ett beställaransvar som innebär att beställaren ska tillse att bland annat cabotagereglerna efterlevs. Det finns behov att analysera vilken effekt det beställaransvar för cabotagettransporter som infördes den 4 december 2011 i 6 § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), genom SFS 2011:1093 har haft. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen redogör i redovisningen av regelefterlevnadsuppdraget för hur registrering och tillgänglighet av nödvändig information ska utvecklas för att en beställare ska kunna se vilka som har tillstånd för yrkesmässig trafik och att de som har tillstånd ska kunna kontrollera sina förarens behörigheter. Transportstyrelsen bör kunna samordna information om dessa förändringar med information om det beställaransvar som åligger beställare av transport. Vidare finns behov att analysera behov av att ändra reglerna om beställaransvar.

På regeringens vägnar



Catharina Elmsäter-Svärd



Örjan Ellström