

# Lagrådsremiss

## Nya lagar för yrkestrafik och taxi

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 15 december 2011

*Catharina Elmsäter-Svärd*

*Lennart Renbjer*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss lämnas förslag till två nya lagar, en reformerad yrkestrafiklag och en taxitrafiklag, samt följdändringar i ett antal andra lagar. Det huvudsakliga syftet med de föreslagna ändringarna är att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Materiella bestämmelser om villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik finns i trafiktillståndsförordningen, med kompletterande bestämmelser i den nya yrkestrafiklagen. Taxitrafik omfattas inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och inte heller av begreppet yrkesmässig trafik. Bestämmelserna om taxitrafik flyttas därför från yrkestrafiklagstiftningen och regleras separat i en egen lag.

Av trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna ska föra nationella elektroniska register över vägtransportföretag. Registren ska vara sammankopplade och vissa uppgifter ska vara tillgängliga för övriga medlemsstater genom nationella kontaktpunkter. I denna remiss lämnas förslag på de lagändringar som krävs för att genomföra detta uppgiftsutbyte.

I den nya taxitrafiklagen införs en definition av begreppet taxiförarlegitimation. Vidare behandlas frågor om giltighet och förnyelse av legitimationen.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 maj 2012, utom i fråga om den nya 8 a § lagen (2001:558) om vägtrafikregister som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

## Innehållsförteckning

1	Beslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till yrkestrafiklag.....	8
2.2	Förslag till taxitrafiklag.....	17
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.....	29
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.....	30
2.5	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	31
2.6	Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200).....	32
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	33
2.8	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	34
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister.....	35
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	36
2.11	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	39
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	41
2.13	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	42
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.....	43
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.....	44
2.16	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	45
2.17	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.....	46
2.18	Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659).....	47
2.19	Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (xxxx:xx).....	48
3	Ärendet och dess beredning.....	49
4	Gällande rätt.....	50
4.1	EU:s nuvarande regelverk.....	50
4.1.1	Direktiv 96/26/EG.....	50
4.1.2	Förordningarna (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 samt direktiv 2006/94/EG.....	50

4.1.3	Förordningarna (EEG) nr 684/92 och (EG) nr 12/98.....	51
4.2	Vägtransportpaketet.....	51
4.2.1	Tre nya EU-förordningar.....	51
4.2.2	Trafiktillståndsförordningen.....	52
4.2.3	Godsförordningen.....	53
4.2.4	Bussförordningen.....	53
4.3	Nationella regler.....	54
4.3.1	Huvuddragen i yrkestrafiklagstiftningen.....	54
4.3.2	Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).....	57
4.3.3	Lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	58
4.3.4	Lagen (2007:1157) och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.....	58
5	Ändringar med anledning av det s.k. vägtransportpaketet.....	59
5.1	En lag blir två.....	59
5.2	Begreppet ”medlemsstater”.....	60
5.3	Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde.....	60
5.3.1	Nuvarande ordning.....	60
5.3.2	Trafiktillståndsförordningen.....	61
5.3.3	Överväganden.....	61
5.4	Definitioner.....	65
5.5	Behörig myndighet.....	65
5.6	Trafikansvariga.....	66
5.7	Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.....	67
5.7.1	Nuvarande ordning.....	67
5.7.2	Vägtransportpaketet.....	67
5.7.3	Ett eller två tillstånd?.....	68
5.7.4	Bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet.....	69
5.8	Tillstånd till linjetrafik.....	70
5.9	Etableringskravet.....	71
5.10	Kravet på gott anseende.....	72
5.11	Kravet på ekonomiska resurser.....	73
5.12	Kravet på yrkeskunnande.....	74
5.13	Villkor och giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.....	75
5.14	Frakt av gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter m.m.....	78
5.15	Krav på förarbehörighet i vissa fall.....	79
5.16	Återkallelse av tillstånd.....	80
5.16.1	Återkallelse av tillstånd på egen begäran och av transporttillstånd.....	80
5.16.2	Tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd samt olämplighetsförklaring och åtgärder för återupprättande av kravet på gott anseende.....	81

	5.16.3	Avgöranden som ska beaktas och delgivning.....	85
5.17		Tillsyn .....	86
5.18		Straffbestämmelser.....	87
5.19		Överklaganden och verkställighet.....	89
5.20		Bemyndiganden .....	90
5.21		Följdändringar.....	92
5.22		Internationella transporter.....	93
5.23		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	94
6		Utbyte av information om vägtransportföretag.....	95
6.1		Rättsliga utgångspunkter.....	95
	6.1.1	Europakonventionen och FN-konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter.....	95
	6.1.2	Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.....	96
	6.1.3	Dataskyddsdirektivet.....	97
	6.1.4	Personuppgiftslagen .....	97
	6.1.5	Lagen om vägtrafikregister .....	98
	6.1.6	Lagen om belastningsregister.....	98
	6.1.7	Offentlighets- och sekretesslagen.....	99
6.2		Det svenska vägtrafikregistret.....	99
6.3		Kommunikationsnätverk .....	100
	6.3.1	EUCARIS.....	100
	6.3.2	TACHOnet.....	101
6.4		Utbyte av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen.....	101
	6.4.1	Hur ska uppgiftsutbytet gå till? .....	101
	6.4.2	EU-rättsliga krav på innehållet i det nationella registret över vägtransportföretag .....	103
	6.4.3	Innehållet i vägtrafikregistret och belastningsregistret.....	104
	6.4.4	Vägtrafikregistret kompletteras och används.....	105
	6.4.5	Utlämnande av uppgifter ur vägtrafikregistret .....	106
	6.4.6	Utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret.....	108
	6.4.7	Sökning i utländska fordonsregister.....	111
6.5		Kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag .....	112
6.6		Skydd av personuppgifter .....	114
6.7		Övrigt.....	115
7		Vissa frågor rörande taxi .....	116
7.1		Taxitrafik.....	116
7.2		Frågor om taxitrafiktillstånd .....	117
	7.2.1	Prövningsmyndighet .....	117
	7.2.2	Trafikansvariga .....	118
	7.2.3	Taxitrafiktillstånds giltighet .....	118

7.2.4	Frakt av gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd.....	119
7.2.5	Återkallelse av tillstånd att bedriva taxitrafik .....	119
7.3	Frågor om taxiförarlegitimation .....	120
7.3.1	Definition av begreppet taxiförarlegitimation .....	120
7.3.2	Giltighet och förnyelse .....	121
7.3.3	Olämplighetstid vid ett negativt förhandsbesked om meddelande av taxiförarlegitimation .....	122
7.4	Tillsyn.....	123
7.5	Straffbestämmelser .....	123
7.6	Bemyndiganden .....	125
7.7	Vissa registerfrågor .....	126
7.8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	127
8	Konsekvenser .....	128
8.1	Allmänt .....	128
8.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	128
8.3	Konsekvenser för kommuner och landsting .....	130
8.4	Konsekvenser för företag .....	130
9	Författningskommentar .....	131
9.1	Inledning.....	131
9.2	Förslaget till yrkestrafiklag.....	131
9.3	Förslaget till taxitrafiklag .....	141
9.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.....	149
9.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ....	149
9.6	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617) .....	149
9.7	Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200) .....	150
9.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	150
9.9	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	150
9.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister .....	151
9.11	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	151
9.12	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	152
9.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	153
9.14	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	153
9.15	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ....	153

9.16	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.....	154
9.17	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	154
9.18	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.....	154
9.19	Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659).....	154
9.20	Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (xxxx:xx).....	155
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 .....	156
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 .....	177
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 .....	193
Bilaga 4	Lagförslagen i Ds 2011:20 .....	211
Bilaga 5	Sammanfattning av Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m. ....	251
Bilaga 6	Lagförslagen i Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m. ....	254
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20).....	257
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanser avseende Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m. ....	258

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. yrkestrafiklag,
2. taxitrafiklag,
3. lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.,
4. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning,
5. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
6. lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200),
7. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
8. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
9. lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister,
10. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
11. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
12. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
13. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
14. lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.,
15. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
16. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
17. lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter,
18. lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659), och
19. lag om ändring i skatteförfarandelagen (xxxx:xx).

## 2 Lagtext

### 2.1 Förslag till yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

**1 §** Bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik och om tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss finns i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>1</sup>,

2. 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<sup>2</sup>, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>3</sup>.

**2 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter.

**3 §** Förordning (EG) nr 1071/2009 och denna lag ska även tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

**4 §** Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Ytterligare definitioner finns i artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**5 §** I denna lag betyder

1. Linjetrafik

Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande

<sup>1</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>3</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).



arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

## 2. Beställningstrafik

Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik.

### **Behörig myndighet**

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer är behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och ska fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 26 i samma förordning. Den behöriga myndigheten prövar också frågor enligt denna lag.

## **2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik**

### **Tillståndsplikt**

1 § Yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller i artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009, och som har utfärdats av den behöriga myndigheten, eller ett yrkestrafiktillstånd.

Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter på väg eller taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).

### **Krav på gott anseende**

2 § Vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende framgår av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avse följande personer:

1. den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,
2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och
3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

3 § Om någon av dem som anges i 2 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens goda anseende prövas.

**4 §** Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller
2. i annat fall dömts för allvarliga brott, som ekonomiska brott.

**5 §** Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

### **Yrkeskunnande**

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga examensprov i yrkeskunnande i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Villkor för tillstånd**

**7 §** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik får förenas med villkor i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

### **Yrkestrafiktillståndets giltighet**

**8 §** Ett yrkestrafiktillstånd gäller tills vidare.

### **Särskild regel för persontransporter**

**9 §** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med de fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

### **Krav på förarbehörighet i vissa fall**

**10 §** Traktortåg eller tung terrängvagn får vid yrkesmässiga gods-transporter endast föras av den som har körkort med behörigheten C eller CE.

**11 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik.

För internationella transporter inom EES finns det särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

### **3 kap. Internationella vägtransporter**

#### **Inledande bestämmelse**

**1 §** Med internationella vägtransporter avses i denna lag yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns det särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

#### **Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige**

**2 §** Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får bedrivas endast av den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt denna lag.

**3 §** På grund av en överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

#### **Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet**

**4 §** Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

**5 §** På grund av en överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Vid trafik som avses i 4 §, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet.

#### **Tillståndsprövning**

**6 §** Transporttillstånd får endast meddelas den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

**7 §** När ett transporttillstånd meddelas ska det förenas med de villkor som behövs.

**8 §** Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

#### **4 kap. Olämplighetsförklaring, återkallelse och tillsyn**

##### **Olämplighetsförklaring**

**1 §** Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

##### **Återupprättande av gott anseende**

**2 §** En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, om inte den trafikansvarige har ålagts att avlägga ett skriftligt examensprov enligt 3 §, eller
2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

**3 §** Om en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 har sin grund i bristande kunskap i något eller några av de ämnen som anges i bilaga I avsnitt I till förordningen får den behöriga myndigheten, i stället för att besluta en olämplighetstid enligt 2 § 1, ålägga den trafikansvarige att avlägga ett skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen eller delar av ett sådant prov.

##### **Tidsfrister**

**4 §** Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

##### **Återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på tillståndshavarens begäran**

**5 §** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.

## Återkallelse av transporttillstånd

**6 §** När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas eller tillfälligt dras in enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska den behöriga myndigheten även återkalla eller tillfälligt dra in tillståndshavarens transporttillstånd.

Bestämmelserna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 och bestämmelserna i 1–5 §§ ska tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

## Gemensamma bestämmelser

**7 §** Till grund för tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med anledning av brottslig gärning, ska beträffande frågan om brott föreligger läggas

1. en lagakraftvunnen dom,
2. ett godkänt strafföreläggande,
3. ett godkänt föreläggande av ordningsbot, eller
4. ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**8 §** Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**9 §** Den som åtgärden gäller ska delges

1. en underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 om att ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven för att bedriva yrkesmässig trafik,
2. ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009,
3. ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett transporttillstånd, eller
4. ett beslut om olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller 1 §.

## Tillsyn

**10 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**11 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## **5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning**

### **Olaga yrkesmässig trafik**

**1 §** Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

### **Beställaransvar**

**2 §** Har yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall**

**3 §** Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelserna i 2 kap. 10 eller 11 § första stycket döms till böter.

**4 §** Den som i fall som avses i 2 kap. 10 eller 11 § första stycket uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter någon annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

### **Hindrande av fortsatt färd**

**5 §** Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polis mannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

### **Biträde vid förundersökning**

**6 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket och ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer en polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande och verkställighet**

### **Yrkesmässig trafik**

**1 §** Den behöriga myndighetens beslut i frågor om yrkesmässig trafik får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Beslut i fråga om skriftliga examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 får inte överklagas.

### **Transporttillstånd**

**3 §** Den behöriga myndighetens beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

### **Gemensamma bestämmelser**

**4 §** I fråga om den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentlig-rättsliga juridiska personer som staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagens eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**5 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**6 §** Den behöriga myndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

### **Verkställighet**

**7 §** Den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och regeringens beslut enligt denna lag ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

## **7 kap. Bemyndiganden**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från

förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. krav för att få bedriva yrkesmässig trafik,
2. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
3. trafikansvariga,
4. prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
5. kontroll av yrkesmässig trafik, och
6. internationella vägtransporter.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012, då yrkestrafiklagen (1998:490) ska upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

3. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.



## 2.2 Förslag till taxitrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.

2 § Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 § Med taxitrafik avses trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

4 § Med taxiförarlegitimation avses en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

### 2 kap. Taxitrafiktillstånd

#### Tillståndsplikt

1 § Taxitrafik får bedrivas endast av den som har taxitrafiktillstånd.

#### Prövningsmyndighet

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om taxitrafiktillstånd.

#### Trafikansvariga

3 § Hos juridiska personer som har taxitrafiktillstånd ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig ska också finnas för en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som bedriver taxitrafik i Sverige.

4 § Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och

7. för näringsverksamhet som bedrivs av en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

- a) att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikansvarig, eller
- b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

### **Regler om tillståndsprovning**

**5 §** Taxitrafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Den som söker taxitrafiktillstånd ska utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att kravet på ekonomiska resurser enligt 9 § är uppfyllt.

**6 §** I fråga om juridiska personer och näringsidkare som är bosatta utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska prövningen enligt 5 § första stycket avse den eller de som är trafikansvariga.

Därutöver ska, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en näringsidkare som är bosatt utanför EES avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**7 §** Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

**8 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande. Kravet på yrkeskunnande ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

Provet ska avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

**9 §** Den som söker taxitrafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen av detta ska främst likviditet och soliditet beaktas.

Om inte särskilda skäl föranleder annat ska sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon.

**10 §** Den som innehar taxitrafiktillstånd ska kunna styrka att han eller hon fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

**11 §** Vid prövningen av den sökande i fråga om kravet på gott anseende ska den sökandes vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för

1. allvarliga brott, som ekonomiska brott,
2. allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
  - b) föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

**12 §** Om en ansökan om taxitrafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som anges i 11 §, ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

### **Villkor för tillstånd**

**13 §** Taxitrafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

### **Taxitrafiktillståndets giltighet**

**14 §** Ett taxitrafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, får tillståndet begränsas till viss tid.

**15 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet.

Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten i dödsboet eller konkursboet ska det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne ska 5 § tillämpas. Om det inte har anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andra föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

### **Särskilda regler**

**16 §** Den som har taxitrafiktillstånd får även frakta gods med de fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

**17 §** Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar.

Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

## **3 kap. Taxiförarlegitimation**

### **Krav på taxiförarlegitimation**

**1 §** En personbil eller en lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.

### **Prövningsmyndighet**

**2 §** Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om taxiförarlegitimation.

### **Prövningen avseende taxiförarlegitimation**

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,

4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och

5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Vad som anges i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

**4 §** Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagnning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som följer av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**5 §** Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att en innehavare av taxiförarlegitimation av medicinska skäl är olämplig att ha sådan legitimation och innehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till prövningsmyndigheten.

**6 §** I ett ärende om taxiförarlegitimation får prövningsmyndigheten förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

**7 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande. Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § första stycket 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

**8 §** Om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås på grund av att kravet på laglydnad enligt 3 § första stycket 4 inte anses uppfyllt, ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**9 §** Genom ett förhandsbesked får det prövas om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

## **Taxiförrarlegitimationens giltighet**

**10 §** En taxiförrarlegitimation gäller från och med den tidpunkt då den lämnas ut och endast tillsammans med ett giltigt körkort.

**11 §** En taxiförrarlegitimation gäller inte om

1. den inte har förnyats efter föreläggande, eller
2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap.

En taxiförrarlegitimation ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

## **Förnyelse av taxiförrarlegitimation**

**12 §** En taxiförrarlegitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

## **Krav på förarbehörighet i visst fall**

**13 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerad personbil eller lätt lastbil i taxitrafik.

## **4 kap. Återkallelse av taxitrafiktillstånd och taxiförrarlegitimation**

### **Återkallelse av taxitrafiktillstånd**

**1 §** Om det i taxitrafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas.

**2 §** Ett tillstånd ska återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan som prövats enligt 2 kap. 6 §

1. har dömts för allvarliga brott, som ekonomiska brott,
2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelse av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
  - b) föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,
3. i väsentlig mån inte har fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller
4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd ska också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövats är olämplig.

**3 §** Om ett tillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i 2 § eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 1 § första stycket ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

**4 §** Ett ärende som avses i 1–3 §§ får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas.

**5 §** Ett tillstånd ska återkallas

1. om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller
2. på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.

#### **Återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation**

**6 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, eller
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

**7 §** Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av omständigheter som anges i 6 § 1 ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**8 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas slutligt enligt 6 §.

**9 §** En taxiförarlegitimation ska tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),
2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller
3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

**10 §** Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, ska prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen ska återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**11 §** När en taxiförarlegitimation återkallas, tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl ska innehavaren på uppmaning överlämna den till prövningsmyndigheten eller en polismyndighet.

**12 §** Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, ska legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut.

### **Gemensamma bestämmelser**

**13 §** Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning ska beträffande frågan om brott föreligger läggas

1. en lagakraftvunnen dom,
2. ett godkänt strafföreläggande,
3. ett godkänt föreläggande av ordningsbot, eller
4. ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**14 §** Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**15 §** Ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som beslutet gäller.

### **Tillsyn**

**16 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Myndigheten utövar också tillsyn över att en innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

**17 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## **5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd, omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon och biträde vid förundersökning**

### **Olaga taxitrafik**

**1 §** Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga taxitrafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.



**2 §** Den som uppsåtligen utan taxitrafiktillstånd utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter.

#### **Beställaransvar**

**3 §** Har taxitrafik enligt denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

#### **Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation**

**4 §** Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

#### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i visst fall**

**5 §** Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelsen i 3 kap. 13 § döms till böter.

**6 §** Den som i fall som avses i 3 kap. 13 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter någon annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

#### **Hindrande av fortsatt färd**

**7 §** Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

## **Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon**

**8 §** En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

## **Biträde vid förundersökning**

**9 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket och ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer en polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande och verkställighet**

**1 §** Prövningsmyndighetens beslut i frågor om taxitrafik och taxiförarlegitimation får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 §,

2. beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation som avses i 3 kap. 3 § första stycket 5, och

3. beslut i fråga om omhändertagande av taxiförarlegitimation enligt 4 kap. 9 §.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

**3 §** I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**4 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**5 §** Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

### **Verkställighet**

**6 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

### **7 kap. Bemyndiganden**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. taxitrafiktillstånd,
2. trafikansvariga,
3. taxiförarlegitimation, och
4. kontroll av taxitrafik och innehavare av taxiförarlegitimation.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och
4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.
  2. Trafiktillstånd för taxitrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.
  3. Om ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har begränsats till att gälla endast under viss tid, ska begränsningen fortfarande gälla. Även övriga villkor förenade med och begränsningar av ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran *eller i taxitrafik*, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1618.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 §<sup>1</sup>

Parkeringsvakter förordnas av kommunen.

Till parkeringsvakter får förordnas arbetstagare hos

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. kommunen,</li><li>2. andra kommuner,</li><li>3. kommunala parkeringsaktiebolag,</li><li>4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkes trafiklagen (1998:490),</li><li>5. sådana bevakningsföretag som omfattas av lagen (1974:191) om bevakningsföretag.</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkes trafiklagen (xxxx:xx),</li></ol> |
|--|---|

Som ett förordnande enligt första stycket *skall* också anses ett beslut av kommunen om anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

Som ett förordnande enligt första stycket *ska* också anses ett beslut av kommunen om anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:502.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.**

#### **1 §<sup>1</sup>**

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *yrkestrafiklagen (1998:490)*.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg, *taxitrafik*, samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup>*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:501.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 2.6 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 15 och 16 §§ mervärdesskattelagen (1994:200) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 8 kap.

#### 15 §<sup>1</sup>

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhyrs för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, *persontransporter i yrkesmässig trafik* enligt *yrkes trafiklagen (1998:490)*, transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänför sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skattskyldighet.

#### 16 §<sup>2</sup>

En skattskyldig som använder en personbil eller motorcykel i en verksamhet som medför skattskyldighet får dra av

1. ingående skatt som hänför sig till driftskostnader för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten, och

2. hälften av den ingående skatt som hänför sig till förhyrning av fordonet för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för *persontransporter i yrkesmässig trafik*, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för *transporter i taxitrafik*, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:500.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:1327.



## 2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 §<sup>1</sup>

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:474.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 2.8 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Häri genom föreskrivs att 1 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.** 1 §<sup>1</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis,
3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas,
4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,
5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxx:xx) och i taxitrafik i taxitrafiklagen (xxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:189.

## 2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt.

11 §

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt *eller av en EU-rättsakt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## 2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister dels att 5, 6 och 27 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2010:500) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (xxxx:xx) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup>, yrkestrafiklagen eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:907.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen, och

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

### 6 §<sup>3</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx), taxitrafiklagen (xxxx:xx) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestäm-

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2010:488.

transporter,

melser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och

8. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

#### 8 a §

*Vid sökning genom direkt-åtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.*

#### 27 §

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik.

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 i fråga om 8 a § och i övrigt den 1 maj 2012.

## 2.11 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Häriigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § och 4 kap. 2 h § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### 10 §

Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Flygande inspektion får även ske av ett fordon som anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion *skall* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Flygande inspektion *ska* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

### **4 kap.**

#### 2 h §<sup>1</sup>

Besiktningorganen får inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningsspliktiga fordon eller delar eller tillbehör till sådana fordon,

2. reparation eller service av besiktningsspliktiga fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

3. yrkesmässig trafik som kräver tillstånd enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:39.

*bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> och yrkestrafiklagen (xxx:xx),*

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, *eller*

*5. taxitrafik som kräver taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (xxx:xx).*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).



## 2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Skatteverket *skall* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *skall* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt *yrkestrafiklagen* (1998:490).

### *Föreslagen lydelse*

#### 6 §<sup>1</sup>

Skatteverket *ska* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *ska* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:616.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 2.13 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **2 §<sup>1</sup>**

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (veteranfordon):

- |   |   |
|---|---|
| 1. motorcyklar, och   |   |
| 2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490). | 2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i <i>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller yrkestrafiklagen (xxx:xx) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxx:xx).</i> |

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,
4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och
5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

## 2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:1072*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 i yrkestrafiklagen (xxx:xx).

I de fall då trafiken organiseras av en regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande myndigheten, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## 2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **2 §**

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

## 2.16 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **29 kap.**

#### 5 §

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx), körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.
2. För ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490) gäller 29 kap. 5 § i sin äldre lydelse.

## 2.17 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:1070*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **3 §**

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

2.18 Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen  
(2010:659)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 15 § patientsäkerhetslagen (2010:659) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

15 §

Utöver vad som annars följer av lag eller förordning är hälso- och sjukvårdspersonalen skyldig att lämna ut sådana uppgifter som

1. gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgifterna i ett särskilt fall begärs av en domstol, åklagarmyndighet, polismyndighet, Kronofogdemyndigheten eller Skatteverket,

2. behövs i verksamhet för personskydd för riksdagens ledamöter, statschefen och övriga medlemmar av kungahuset, statsråd, statssekreterare och kabinetssekreterare, om uppgifterna i ett enskilt fall begärs av Säkerhetspolisen,

3. behövs för en rättsmedicinsk undersökning,

4. Socialstyrelsens råd för vissa rättsliga, sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet,

5. behövs för prövning av ett ärende om att avskilja en studerande från högskoleutbildning, eller

6. *Transportstyrelsen behöver* för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *yrkestrafiklagen (1998:490)*.

6. *behövs* för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *taxitrafiklagen (xxxx:xx)*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

2.19 Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen  
(xxxx:xx)

Härigenom föreskrivs att 39 kap. 5 § skatteförfarandelagen (xxxx:xx) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2010/11:165 Föreslagen lydelse*

**39 kap.**

**5 §**

Skyldigheten att använda kassaregister gäller inte för den som

1. bara i obetydlig omfattning säljer varor eller tjänster mot kontant betalning eller mot betalning med kontokort,

2. är befriad från skattskyldighet enligt inkomstskattelagen (1999:1229) för inkomst från sådan försäljning som avses i 4 §,

3. bedriver taxitrafik enligt 3. bedriver taxitrafik enligt *taxi-1 kap. 3 § 2 yrkestrafiklagen trafiklagen (xxxx:xx)*,  
(1998:490),

4. säljer varor eller tjänster genom sådana distansavtal eller hemförsäljningsavtal som avses i distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),

5. säljer varor eller tjänster med hjälp av en varuautomat eller annan liknande automat eller i en automatiserad affärslokal,

6. anordnar automatspel enligt lagen (1982:636) om anordnande av visst automatspel eller enligt lotterilagen (1994:1000), eller

7. bedriver torg- och marknadshandel.

Undantaget i första stycket 7 gäller inte för den som enligt 8 kap. 1 § första stycket alkohollagen (2010:1622) har tillstånd för servering till allmänheten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.



### 3 Ärendet och dess beredning

*En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20)*

Den 21 oktober 2009 antog Europaparlamentet och rådet tre nya EU-förordningar på yrkestrafikområdet

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>1</sup>,

2. 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<sup>2</sup>, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>3</sup>.

De svenska versionerna av förordningarna finns i *bilagorna 1–3*.

Under hösten 2010 och våren 2011 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian *En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20)*, i vilken bland annat redogörs för vilka lag- och förordningsändringar som krävs med anledning av de nya EU-förordningarna. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2007/5313/TE). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*.

*Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m.*

Vägverket har i december 2007 lämnat en framställan till regeringen om ändringar i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m. En sammanfattning av framställan och tillhörande lagförslag finns i *bilagorna 5 och 6*. Framställan har remissbehandlats samtidigt som vissa andra frågor rörande taxitrafik. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2007/10025/TE och N2007/4842/TE).

<sup>1</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>3</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

## 4 Gällande rätt

### 4.1 EU:s nuvarande regelverk

#### 4.1.1 Direktiv 96/26/EG

De nuvarande bestämmelserna om rätten att bedriva yrkesmässig trafik finns i rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter<sup>4</sup>. Det ansågs nödvändigt att införa gemensamma regler för rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter för att höja utbildningsnivån och därigenom bidra till en sanering av marknaden och till förbättrad service i användarnas, transportföretagens och samhälls-ekonomins intressen samt till ökad trafiksäkerhet. I enlighet härmed infördes regler innehållande krav på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens. Vissa typer av transporter med liten ekonomisk betydelse får undantas från direktivets tillämpningsområde.

#### 4.1.2 Förordningarna (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 samt direktiv 2006/94/EG

För att åstadkomma en inre transportmarknad och en gemensam transportpolitik finns i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstats territorier<sup>5</sup> gemensamma regler för tillträde till marknaden vid internationella godstransporter på väg inom EU. För att bedriva internationella godstransporter på väg i yrkesmässig trafik krävs innehav av ett gemenskapstillstånd. Förordning (EEG) nr 881/91 innehåller närmare bestämmelser om sådana gemenskapstillstånd.

Av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/94/EG av den 12 december 2006 om fastställande av gemensamma regler för vissa godstransporter på väg<sup>6</sup> framgår att vissa transporter är befriade från kravet på gemenskapstillstånd och varje annat transporttillstånd.

Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade<sup>7</sup> reglerar rätten att utföra cabotage. Transportföretag som utför yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd ska ha rätt att, på de villkor som anges i förordningen, utföra tillfälliga inrikes godstransporter på väg i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat.

<sup>4</sup> EGT L 124, 23.5.1996, s. 1 (Celex 31996L0026).

<sup>5</sup> EGT L 95, 9.4.1992, s. 1 (Celex 31992R0092).

<sup>6</sup> EUT L 374, 27.12.2006, s. 5 (Celex 32006L0094).

<sup>7</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 1 (Celex 31993R0093).

### 4.1.3 Förförordningarna (EEG) nr 684/92 och (EG) nr 12/98

Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss<sup>8</sup> gäller sådana internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium som utförs i yrkesmässig trafik eller för egen räkning av transportföretag, som är etablerade i en medlemsstat enligt dess lagstiftning, med fordon som är registrerade i denna medlemsstat och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpade och avsedda för transport av mer än nio personer, inklusive föraren. Förordningen gäller också resor som i samband med dessa transporter företas med fordon av detta slag utan passagerare. I förordningen finns bland annat bestämmelser om krav på gemenskapstillstånd samt tillstånd för linjetrafik och pendeltrafik utan logi.

Rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande<sup>9</sup> reglerar rätten att utföra cabotage. Transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd ska ha rätt att, på de villkor som anges i förordningen, utföra yrkesmässig nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat utan krav på att företaget har huvudkontor eller dylikt i den staten.

## 4.2 Vägtransportpaketet

### 4.2.1 Tre nya EU-förordningar

Den 21 oktober 2009 antog Europaparlamentet och rådet tre nya EU-förordningar på yrkestrafikområdet

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>10</sup>,

2. 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<sup>11</sup>, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>12</sup>.

I denna promemoria benämns fortsättningsvis

1. förordning (EG) nr 1071/2009 – trafikstillstånds-förordningen,
2. förordning (EG) nr 1072/2009 – gods-förordningen, och
3. förordning (EG) nr 1073/2009 – buss-förordningen.

<sup>8</sup> EGT L 74, 20.3.1992, s. 1 (Celex 31992R0684).

<sup>9</sup> EGT L 4, 8.1.1998, s. 10 (Celex 31998R0012).

<sup>10</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>11</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>12</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

Som samlingsnamn för de tre förordningarna används benämningen ”vägtransportpaketet”.

Kopplade till trafiktillståndsförordningen är även Kommissionens beslut av den 17 december 2009 om minimikrav för de uppgifter som ska föras in i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag<sup>13</sup> och Kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 av den 16 december 2010 om gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag<sup>14</sup>.

Syftet med vägtransportpaketet är att modernisera regelverket och göra den inre marknaden för gods- och busstransporter mer enhetlig och effektiv. Detta ska ske genom att ytterligare harmonisera vägtransportmarknaden och förbättra transportoperatörernas efterlevnad av sociallagstiftning och säkerhetsregler.

#### **4.2.2 Trafiktillståndsförordningen**

Trafiktillståndsförordningen, som ersätter direktiv 96/26/EG, innehåller vissa förändringar i förhållande till vad som tidigare gällt. Förordningens syfte är att reglerna, så långt det är möjligt, ska tillämpas på alla företag som är etablerade inom unionen och som bedriver yrkesmässig trafik. Det finns dock möjlighet att undanta företag som bedriver vissa typer av transportverksamhet från förordningens tillämpningsområde. Detta gäller bland annat företag som bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton.

I förordningen anges de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Företagen måste vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. I förhållande till tidigare så införs utförligare bestämmelser om vad som krävs för att kravet på gott anseende ska anses vara uppfyllt och vissa nya indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet. Vidare införs utförliga regler om utbildning och examination av trafikansvariga. Bestämmelserna om utbildning är dock frivilliga. Om kraven är uppfyllda ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna åläggs att regelbundet kontrollera att företagen uppfyller villkoren i förordningen och när så inte är fallet besluta att tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som gör det möjligt för företagen att agera på marknaden.

De kriterier som ska vara uppfyllda för att utses till trafikansvarig i ett företag framgår av förordningen. De trafikansvariga ska vara bosatta inom unionen och ska faktiskt och fortlöpande leda företagets transportverksamhet.

Det införs en förbättrad övervakning av att bestämmelserna i förordningen följs. En förenkling av det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna möjliggörs genom införandet av krav på varje

<sup>13</sup> EUT L 339, 22.12.2009, s. 36 (Celex 32009D0992).

<sup>14</sup> EUT L 335, 18.12.2010, s. 21 (Celex 32010R1213).

medlemsstat att föra ett nationellt elektroniskt register över företag som bedriver yrkesmässig trafik. Dessa nationella register ska vid utgången av år 2012 vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter. Förordningen ska tillämpas från och med den 4 december 2011.

#### **4.2.3 Godsförordningen**

Godsförordningen, som ersätter förordningarna (EEG) nr 881/92 och (EEG) 3118/93 samt direktiv 2006/94/EG, innehåller vissa förändringar i förhållande till vad som tidigare gällt. Gemenskapstillstånd krävs, även fortsättningsvis, som huvudregel för utförande av internationella godstransporter på väg. Transportföretagen åläggs att medföra en bestyrkt kopia av tillståndet ombord på varje fordon för att förenkla kontrollförfarandet. I förordningen fastställs villkor för att utfärda och återkalla gemenskapstillstånd, liksom deras giltighetstid och tillämpningsföreskrifter. Vidare fastställs för gemenskapstillstånden och de bestyrkta kopiorna mer detaljerade specifikationer när det gäller utformningen och vissa andra aspekter. Reglerna om cabotage görs tydligare. Bland annat anges cabotagetransporternas frekvens och period under vilken de kan utföras tydligare än tidigare. Slutligen införs regler om att medlemsstaterna i sina nationella register över vägtransportföretag ska registrera allvarliga överträdelser som begåtts av transportföretag och för vilka sanktioner ålagts. Förordningen ska tillämpas från och med den 4 december 2011, med undantag för artiklarna 8 och 9 som tillämpas sedan den 14 maj 2010.

#### **4.2.4 Bussförordningen**

Bussförordningen, som ersätter rådets förordningar (EEG) nr 684/92 och (EEG) 12/98, innehåller vissa förändringar i förhållande till vad som tidigare gällt. Gemenskapstillstånd krävs, även fortsättningsvis, som huvudregel för utförande av internationella persontransporter med buss. Transportföretagen åläggs att medföra en bestyrkt kopia av tillståndet ombord på varje fordon för att förenkla kontrollförfarandet. I förordningen fastställs villkor för att utfärda och återkalla gemenskapstillstånd, liksom deras giltighetstid och tillämpningsföreskrifter. Vidare fastställs för gemenskapstillstånden och de bestyrkta kopiorna mer detaljerade specifikationer när det gäller utformningen och vissa andra aspekter. Kravet på tillstånd för linjetrafik behålls, men vissa regler ändras, särskilt när det gäller förfarandet vid tillståndsgivning. Slutligen införs regler om att medlemsstaterna i sina nationella register över vägtransportföretag ska registrera allvarliga överträdelser som begåtts av transportföretag och för vilka en sanktioner ålagts. Förordningen ska tillämpas från och med den 4 december 2011, med undantag för artikel 29 som tillämpas sedan den 4 juni 2010.

## 4.3 Nationella regler

### 4.3.1 Huvuddragen i yrkestrafiklagstiftningen

#### 4.3.1.1 Yrkestrafiklagen (1998:490)

##### Yrkesmässig trafik

Yrkestrafiklagen (1998:490) (YTL) innehåller bestämmelser om yrkesmässig trafik samt särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik och om otillåten taxitrafik. Med yrkesmässig trafik avses sådan trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods (1 kap. 1 § YTL).

Enligt 1 kap. 3 § kan yrkesmässig trafik bedrivas som linjetrafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik. Linjetrafik är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. Taxitrafik definieras som sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. Beställningstrafik med buss är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik. Definitionen av godstrafik är sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods.

##### Trafiktillstånd m.m.

Bestämmelser om trafiktillstånd finns i 2 kap. YTL. Yrkesmässig trafik får som huvudregel drivas endast av den som har trafiktillstånd. Frågor om trafiktillstånd prövas av Transportstyrelsen.

Hos juridiska personer som har trafiktillstånd ska det finnas en eller flera trafikansvariga, som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt. En trafikansvarig ska också finnas för utomlands bosatta näringsidkare som driver tillståndspliktig trafik i Sverige.

Trafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Utöver detta ska sökanden visa att han uppfyller ställda krav på ekonomiska resurser. Bestämmelser som närmare behandlar de krav som ställs finns i 2 kap. 8–11 §§ YTL. I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare avser prövningen i första hand den eller de som är trafikansvariga. Om en ansökan om trafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som rör kravet på gott anseende ska prövningsmyndigheten bestämma en tid på lägst sex månader och högst fem år, under vilken den prövade ska anses vara olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Ett trafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Tillståndet gäller tills vidare, men kan begränsas till viss tid eller till vissa transporter om särskilda skäl föreligger.

### **Internationella vägtransporter**

Bestämmelser om internationella vägtransporter finns i 4 kap. YTL. Med internationella vägtransporter avses i YTL yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige. För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser.

Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får drivas endast av den som har trafiktillstånd enligt YTL. På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid sådana transporter även krävas ett särskilt tillstånd, transporttillstånd. Vidare finns i 4 kap. 4 och 5 §§ YTL närmare bestämmelser om tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet.

Transportstyrelsen är prövningsmyndighet för frågor om transporttillstånd. Närmare bestämmelser om tillståndsprövningen finns i 4 kap. 7 och 8 §§.

### **Återkallelse av trafiktillstånd**

Bestämmelser om återkallelse av trafiktillstånd finns i 5 kap. YTL. Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för trafiktillstånd inte längre föreligger, ska trafiktillståndet återkallas av prövningsmyndigheten. Om missförhållandena inte är så allvarliga att trafiktillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas. En uppräknning av de omständigheter som ska leda till att trafiktillståndet återkallas finns i 5 kap. 2 § YTL. Även ett trafiktillstånd som inte används ska återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det. Ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som beslutet rör.

När ett trafiktillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i 5 kap. 2 § eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 5 kap. 1 § första stycket ska en viss tid fastställas under vilken den prövade ska anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Ett återkallelseärende får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska trafiktillståndet återkallas. I samband med återkallelse av ett trafiktillstånd ska även eventuella transporttillstånd återkallas.

### **Tillsyn**

Transportstyrelsen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Styrelsen ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö

uppfylls samt för att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

### **Taxitrafik**

För att bedriva taxitrafik krävs ett trafiktillstånd för taxitrafik (se ovan). Vidare krävs att föraren innehar en taxiförarlegitimation. Bestämmelser om taxiförarlegitimation finns i 3 kap. YTL. Frågor om taxiförarlegitimation prövas av Transportstyrelsen. Av 3 kap. 3 § YTL framgår vilka krav som ställs för att erhålla taxiförarlegitimation. Sökanden ska som huvudregel ha fyllt 21 år, sedan minst två år ha körkort med behörigheten B eller ha körkort med behörigheten D, uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, i fråga om yrkeskunnande och laglydnad vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik och ha avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort.

Bestämmelser om återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation finns i 5 kap. 6–12 och 14–16 §§.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över att en innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

I 2 kap. 19 § YTL finns bestämmelser om den taxa som tillämpas vid taxitrafik.

### **Straffbestämmelser m.m.**

Straffbestämmelser finns i 6 kap. YTL. Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt YTL utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. Tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter (6 kap. 1 §).

Den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om det inte rör sig om olaga yrkesmässig trafik, för otillåten taxitrafik till böter (6 kap. 1 a §).

Har yrkesmässig trafik enligt YTL drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades (6 kap. 2 §).

Den som i strid mot 3 kap. 1 § YTL uppsåtligen för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation. En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimation döms till böter (6 kap. 3 §).

Bestämmelser om straff för brott mot bestämmelser om krav på förarbehörighet i vissa fall, hindrande av fortsatt färd och omhändertagande av registreringsskyltar för taxifordon finns i 6 kap. 4–7 §§.



## Övrigt

Bestämmelser om överklagande finns i 7 kap. YTL. Majoriteten av de beslut som fattas enligt YTL överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer finns i 8 kap. YTL. Bemyndigandena ger rätt att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från YTL, att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen samt att meddela föreskrifter inom vissa angivna områden.

### 4.3.1.2 Yrkestrafikförordningen (1998:779)

Yrkestrafikförordningen (1998:779) (YTF) innehåller föreskrifter för tillämpningen av YTL. I 1 kap. finns bland annat en uppräknings av transporter som inte ska anses vara yrkesmässig trafik.

2 kap. innehåller ytterligare föreskrifter om trafiktillstånd. Bland annat finns bestämmelser om vad en ansökan ska innehålla, om tillståndsprövningen och om trafiktillståndets innehåll.

Ytterligare bestämmelser om taxiförarlegitimation, såsom bestämmelser om ansökan, körprov, utfärdande och medförande av taxiförarlegitimation, förnyelse samt återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation, finns i 3 kap.

Internationella vägtransporter regleras i 4 kap., medan 5 kap. innehåller allmänna bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik. Av 5 kap. framgår bland annat att ett fordon inte får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafiktillstånd förrän tillståndshavaren har lämnat en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen.

I 7 kap. regleras kraven på taxameterutrustning för fordon som ska användas i taxitrafik samt vad som gäller när en registreringsskylt för taxi har omhändertagits.

Bestämmelser om underrättelseskyldighet mellan myndigheter finns i 8 kap. 9 kap. innehåller bestämmelser om straff för den som bryter mot vissa uppräknade bestämmelser i YTF eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av YTF. Påföljden är penningböter.

10 kap. innehåller bestämmelser om överklagande, medan 11 kap. reglerar bemyndiganden.

### 4.3.2 Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Förordningen reglerar vissa förhållanden i anslutning till bland annat de EU-förordningar, rådets förordningar (EEG) nr 684/92, (EEG) 881/92 och (EG) nr 12/98, som upphävs i och med ikraftträdandet av vägtransportpaketet. Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt de rättsakter som omfattas av förordningen, medan polismän och bilinspektörer är behöriga kontrollanter. I förordningen finns även straffbestämmelser för brott mot de EU-rättsakter som omfattas av förordningens tillämpningsområde. I övrigt regleras frågor om överklaganden samt bemyndiganden för Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och Tullverket

att meddela verkställighetsföreskrifter av angivet slag. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en ansökan enligt förordningen.

#### **4.3.3 Lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister**

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR) innehåller föreskrifter för tillämpningen av nämnda lag.

Transportstyrelsen för vägtrafikregistret och svarar för det system- och programmeringsarbete som behövs. Transportstyrelsen är också personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Vägtrafikregistret innehåller uppgifter om fordon och fordonsägare, körkort, yrkestrafik, felparkeringsavgifter, trängselskatt, yrkeskompetens för förare samt kontroller av kör- och vilotider. Det närmare innehållet i registret framgår av bilagorna 1–7 till FVTR. I fråga om yrkestrafikregistreringen framgår det i bilaga 3 till FVTR vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret (1 kap. 3 § FVTR), nämligen identitetsuppgifter, tillståndsuppgifter, fordonsuppgifter, uppgifter om taxiförarlegitimation m.m., belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik eller biluthyrning, belastningsuppgifter som avser taxiförarlegitimation, uppgifter om förartillstånd, uppgifter om färdskrivarkort samt uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafikärenden.

Personuppgifter i vägtrafikregistret får bara behandlas för de ändamål som anges i 5 § LVTR. Av 4 kap. FVTR framgår vilka sökbegrepp som får användas vid sökning i vägtrafikregistret.

#### **4.3.4 Lagen (2007:1157) och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens**

Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens reglerar grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med fordon som kräver förarbehörighet C, CE, D eller DE, yrkesförarkompetens. Lagen innehåller även bestämmelser om utbildning för sådan kompetens. Förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen.

Förordningen reglerar bland annat grundläggande kompetens (2 kap.), fortbildning (3 kap.), yrkeskompetensbevis (4 kap.) och tillstånd att bedriva utbildning (5 kap.). Vad gäller yrkeskompetensbevis framgår det att en förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför godstransporter, ska styrka sin yrkesförarkompetens genom att visa upp ett sådant förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 484/2002 av den 1 mars 2002 om ändring av rådets

förordningar (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 i syfte att införa ett förartillstånd (4 kap. 7 §).

## 5 Ändringar med anledning av det s.k. vägtransportpaketet

### 5.1 En lag blir två

**Regeringens förslag:** Den nuvarande yrkestrafiklagen ska ersättas av en ny yrkestrafiklag. Bestämmelser om taxitrafik och taxiförarlegitimation ska regleras separat i en ny taxitrafiklag.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Åkeriföretag* anser det lämpligt att dela upp lagstiftningen avseende vägtransporter av gods och persontransporter med buss respektive taxi på det sätt som föreslås. *Trafikanalys* anser att förslagen innebär bättre strukturerade regelverk och förbättrad tillgänglighet till desamma.

**Skälen för regeringens förslag:** Det EU-rättsliga vägtransportpaketet består av tre EU-förordningar som är direkt tillämpliga i varje medlemsstat. Vår nationella lagstiftning måste därför ses över för att säkerställa dels att dubbelreglering inte sker, dels att kompletterande nationella regler införs i de fall förordningarna ger medlemsstaterna beslutanderätt eller där det finns behov av verkställighetsföreskrifter.

Av artikel 1 i trafiktillståndsförordningen framgår att förordningen ska tillämpas på alla företag som är etablerade inom EU och som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik. Med att bedriva yrkesmässig trafik avses enligt artikel 2 yrkesmässigt bedrivande av person- eller godstransporter på väg. Ett företag som transporterar gods för annans räkning med ett motorfordon eller en fordonskombination anses bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg. Ett företag som bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören anses bedriva yrkesmässiga persontransporter på väg. En ytterligare förutsättning är att transporten sker med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer, inklusive föraren, och är avsedda för detta ändamål.

Den nuvarande yrkestrafiklagen innehåller bestämmelser om yrkesmässig trafik, vissa transporter i internationell trafik och om otillåten taxitrafik. I motsats till vad som gäller enligt trafiktillståndsförordningen, omfattar begreppet yrkesmässig trafik i yrkestrafiklagen även taxitrafik. Frågor om trafiktillstånd regleras gemensamt för de tre trafikslagen buss, gods och taxi. Yrkestrafiklagen innehåller ett flertal bestämmelser som motsvarar bestämmelser i trafiktillståndsförordningen, t.ex. bestämmelser om de krav som ställs för att få bedriva yrkesmässig trafik.

När trafiktillståndsförordningen träder i kraft måste de överlappande bestämmelserna i yrkestrafiklagen tas bort för de gods- och person-

transporter som omfattas av trafiktillståndsförordningen. För taxitrafiken, som alltså inte omfattas av trafiktillståndsförordningens bestämmelser, behöver däremot bestämmelserna i yrkestrafiklagen finnas kvar. Det krävs således ett ställningstagande till om yrkestrafiklagen och – förordningen ska behållas som samlade regelverk för kompletterande regler till EU-förordningen och för nationella frågor rörande bland annat taxi eller om separata regelverk bör tillskapas.

Eftersom taxitrafik inte omfattas av EU:s regelverk avseende yrkesmässig trafik och för att göra det tydligt vilka regler som gäller för de olika transporterna anser regeringen att det är lämpligt att bestämmelser om taxitrafik tas in i en egen lag. De bestämmelser som inte behöver tas in i lag bör tas in i en särskild förordning om taxitrafik. Resterande delar av den nuvarande yrkestrafiklagen kommer i stor utsträckning att behöva stöpas om. Dels ska de bestämmelser i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen som i fortsättningen kommer att omfattas av trafiktillståndsförordningen utmönstras, dels måste nya kompletterande bestämmelser till EU:s regelverk tas fram. Med hänsyn till de stora förändringar av yrkestrafiklagstiftningen som behöver göras, finns det även skäl att införa en ny yrkestrafiklag och -förordning.

## 5.2 Begreppet ”medlemsstater”

Avtalet om det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) är ett associationsavtal mellan EU och de tre EFTA-länderna Norge, Island och Liechtenstein, vilket innebär att även de sistnämnda länderna omfattas av den inre marknadens lagstiftning med fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital. EES-avtalet innehåller också gemensamma regler för bl.a. transportpolitik. De rättsakter som antas inom EU och som omfattas av EES-avtalet integreras i EES genom enskilda beslut av den Gemensamma EES-kommittén. Under beslutsprocessen i EU informerar och samråder EU med de tre EFTA-länderna. EES-organen har dock ingen lagstiftningsrätt. De överenskommelser som EES-kommittén fattar kräver enhällighet och är av folkrättslig natur. De blir därför bindande i ett EFTA-land först efter det att det landets konstitutionella krav för införlivande av rättsakten har uppfyllts

Historiskt sett har de tidigare direktiven och förordningarna om rätt att bedriva yrkesmässig trafik och tillträde till gods- respektive persontransportmarknaderna gjorts bindande även för EFTA-länderna och Schweiz. Enligt uppgift från Kommissionen kommer så att bli fallet även beträffande de nya förordningarna. Detta innebär att förordningarna ska tillämpas på samtliga medlemsstater inom EES och Schweiz.

## 5.3 Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde

### 5.3.1 Nuvarande ordning

Yrkestrafiklagen gäller yrkesmässig trafik, varmed avses trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och som innebär att

fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. En trafik huvudman får dock utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län (2 kap. 1 § YTL). Från och med den 1 januari 2012 gäller i stället att en regional kollektivtrafikmyndighet får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd, se SFS 2010:1069. Av 8 kap. 1 § YTL framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Denna möjlighet till undantag har utnyttjats på så sätt att 1 kap. 2 § YTF innehåller en uppräkningslista av transporter som inte anses vara yrkesmässig trafik. Vidare gäller inte kravet på trafik tillstånd för kombinerade transporter av gods mellan Sverige och en annan EU-stat under vissa förutsättningar, se 1 kap. 4 § YTF.

### 5.3.2 Trafiktillståndsförordningen

Artikel 1 i trafik tillståndsförordningen behandlar förordningens syfte och tillämpningsområde. Huvudregeln är att förordningen ska tillämpas på alla företag som är etablerade inom EU och som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik. Om inte medlemsstaterna föreskriver annat, görs undantag från denna huvudregel för företag som utför vissa typer av transporter (artikel 1.4). Undantagen omfattar företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton, företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg samt företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/timme. Vidare har medlemsstaterna möjlighet att, från alla eller vissa av förordningens bestämmelser, undanta transportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet (artikel 1.5).

### 5.3.3 Överväganden

**Regeringens förslag:** Trafiktillståndsförordningen ska även tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

Fordonsbegreppen i den nya yrkestrafiklagen ska ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

**Regeringens bedömning:** Nationella undantag från trafik tillståndsförordningens tillämpningsområde bör regleras i förordning.

Begreppet motorfordon i trafik tillståndsförordningen bör ha samma innebörd som i direktiv 2007/46/EG. Begreppet fordon bör anses hänvisa till de fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde.

**Promemorians förslag:** Promemorians förslag om tillämpningen av trafiktillståndsförordningen och om fordonsbegreppen i den nya yrkestrafiklagen överensstämmer med regeringens. Promemorians förslag i fråga om författningsnivå för föreskrifter om undantag från trafik-tillståndsförordningens tillämpningsområde överensstämmer med regeringens bedömning. Promemorian berör inte frågan om innebörden av begreppen motorfordon och fordon.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det kan finnas situationer då både gods- och persontransporter med terrängmotorfordon kan kräva tillstånd samt att det är oklart om gods- och persontransporter med traktortåg alltid är undantagna från tillståndskrav. *Trafikverket* anser att omfattningen av och säkerheten kring persontransporter med terrängfordon och traktortåg löpande bör följas. *Sveriges Åkeriföretag* instämmer i promemorians förslag när det gäller lätta lastbilar och personbilar med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton, men anser att det tydligare bör anges vilka fordon som omfattas av trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen samt att hänvisningen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner kan leda till oönskade konsekvenser.

### **Skälen för regeringens förslag och bedömning**

#### *Lätta lastbilar och personbilar*

Undantagen från trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde som anges i artikel 1.4 trafiktillståndsförordningen gäller om inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning. Företag som bedriver verksamhet omfattande yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lätt lastbil (en totalvikt av högst 3,5 ton) omfattas i dag av krav på trafiktillstånd. Om trafiktillståndsförordningens möjlighet att undanta sådana transporter från förordningens tillämpningsområde skulle utnyttjas faller kravet på tillstånd för att utföra dessa transporter bort. Att slopa kravet på tillstånd skulle innebära minskade administrativa kostnader för de företag som endast bedriver godstransporter med lätta fordon, vilket är positivt. Ett slopande av tillståndskravet skulle dock också leda till att det inte längre är möjligt att utöva tillsyn över den undantagna verksamheten. Vidare finns det risk för en snedvridning av konkurrensen på godstransportmarknaden, med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Sammantaget anser regeringen att de fördelar som finns med att slopa kravet på tillstånd för att bedriva yrkesmässiga godstransporter med lätta fordon inte kan anses överväga de nackdelar som kan uppstå vid ett sådant förfarande. Krav på tillstånd bör således fortsatt gälla för yrkesmässiga godstransporter med personbilar och lätta lastbilar och trafiktillståndsförordningens bestämmelser ska även tillämpas på dessa transporter.

#### *Begreppet motorfordon*

*Sveriges Åkeriföretag* har efterlyst ett förtydligande i fråga om vilka fordon som omfattas av trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen

samt anfört att hänvisningen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner kan leda till oönskade konsekvenser.

Av artikel 2 i trafiktillståndsförordningen framgår att med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning. Av samma artikel framgår att med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören. Begreppet motorfordon definieras inte i trafiktillståndsförordningen. Inte heller finns någon generellt inom EU tillämplig definition av begreppet.

En definition av begreppet motorfordon finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon<sup>15</sup>. Av artikel 3 i ramdirektivet framgår att med motorfordon avses alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim. Denna definition är dock inte uttryckligen tillämplig på trafiktillståndsförordningen.

I svensk rätt är definitioner av de fordonsbegrepp som används på vägtrafikområdet samlade i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. De beteckningar som finns i lagen respektive förordningen är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Definitionen av begreppet motorfordon i lagen om vägtrafikdefinitioner täcker i princip in alla typer av motordrivna fordon utom traktorer och motorredskap och är således vidare än den EU-rättsliga definitionen i ramdirektivet.

Eftersom begreppet motorfordon inte definieras i trafiktillståndsförordningen och det inte heller finns någon generellt inom EU tillämplig definition av begreppet måste grunden för bedömningen av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde sökas på annat sätt. Av förordningen framgår att ett syfte med att reglera villkoren för tillträde till marknaden för yrkesmässig trafik i en förordning, och inte som tidigare i ett direktiv, har varit att få reglerna att tillämpas mer enhetligt inom unionen. Grunden för förordningens tillämpningsområde vilar i stor utsträckning på begreppet motorfordon. Att varje medlemsstats nationella definition av begreppet skulle utgöra grunden för förordningens tillämpningsområde skulle inte bidra till en enhetlig tillämpning och kan enligt regeringens mening knappast ha varit avsikten. I avsaknad av en generell definition av begreppet ligger det därför närmast till hands att tillämpa definitionen i ramdirektivet. Vidare bör enligt samma resonemang hänvisningar i förordningen till begreppet fordon tolkas som hänvisningar till de motorfordon eller fordons-

<sup>15</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046.

kombinationer som omfattas av förordningens tillämpningsområde. Detta får till följd att exempelvis släpfordon inte självständigt inkluderas i begreppet. När det gäller fordonsbegreppen i vår nationella yrkestrafiklag, t.ex. hänvisningen till lätta lastbilar och personbilar i föreslagna 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen, bör dock definitionerna i lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner tillämpas.

#### *Terrängmotorfordon och traktortåg*

Yrkesmässig trafik med terrängmotorfordon bedrivs i dag bland annat som beställningstrafik med buss, dvs. som persontransporter. Även transporter med traktortåg kan bedrivas som persontransporter. *Transportstyrelsen* anser att det kan finnas situationer då både gods- och persontransporter med terrängmotorfordon kan kräva tillstånd samt att det är oklart om gods- och persontransporter med traktortåg alltid är undantagna från tillståndskrav. Definitionen av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg i artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen omfattar endast persontransporter med motorfordon som är lämpliga att transportera fler än 9 personer och avsedda för det, dvs. bussar. Vidare avses transporter på väg. Persontransporter med terrängmotorfordon och traktortåg omfattas således enligt regeringens uppfattning inte av trafik- tillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav.

Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med terrängmotorfordon eller traktorer som har minst fyra hjul, en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim och en vikt överstigande 3,5 ton omfattas dock enligt regeringens uppfattning som huvudregel av förordningens tillämpningsområde. Uttryckliga undantag kan dock vara tillämpliga.

#### *Undantag*

Undantagen i artikel 1.4 b) i trafiktillståndsförordningen för företag som bedriver persontransporter i icke-kommersiellt syfte eller i verksamhet där persontransporterna är en underordnad del av verksamheten ska enligt regeringens uppfattning gälla. Detsamma gäller undantag för företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/timme, exempelvis traktorer. Artikel 1.5 ger medlemsstaterna möjlighet att undanta transportföretag som uteslutande bedriver vissa typer av transporter från förordningens tillämpningsområde. Sådana undantag bör, liksom de undantag som i dag görs från den nuvarande yrkestrafiklagens tillämpningsområde, regleras i förordning.

Det nuvarande undantaget för trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter att driva linjetrafik utan särskilt tillstånd behandlas i avsnitt 5.8.



## 5.4 Definitioner

**Regeringens bedömning:** De former under vilka yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas, som linjetrafik eller beställningstrafik, bör fortsatt definieras.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* ser inte något behov av att dela in yrkesmässiga persontransporter på väg i linjetrafik respektive beställningstrafik.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen framgår att med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses företag som bedriver persontrafik med buss för allmänheten eller särskilda användarkategorier, mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller en organisatör. Någon ytterligare precisering av transportererna görs inte i förordningen. De definitioner av olika typer av transporter som finns i artikel 2 i bussförordningen gäller endast internationella persontransporter och vissa resor i samband med en sådan transport samt cabotage. Inom taxitrafiken och kollektivtrafiken sker hänvisningar särskilt till begreppet linjetrafik. Utöver detta hänvisar bestämmelser i vissa författningar till begreppet linjetrafik, se t.ex. 10 § D10 vägmärkesförordningen (2007:90) och 2 § 4 förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. Till skillnad från *Transportstyrelsen* anser regeringen därför att det finns ett behov av att även fortsättningsvis göra en uppdelning mellan olika typer av persontransporter med buss. Att på detta sätt definiera de yrkesmässiga persontransporterna är förenligt med trafiktillståndsförordningen. De benämningar, linjetrafik respektive beställningstrafik med buss, som finns i den nuvarande yrkestrafiklagen bör därför behållas. Det behöver dock inte längre preciseras att beställningstrafiken sker med buss eftersom detta följer direkt av trafiktillståndsförordningen.

## 5.5 Behörig myndighet

**Regeringens förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt förordningen. Den behöriga myndigheten ska också pröva frågor enligt den nya yrkestrafiklagen. Regeringen ska även bestämma vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga examensprov i yrkeskunnande enligt EU-förordningen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att begreppet anordna skulle kunna tolkas som innefattande något mer än att examinera och anser därför att begreppet bör tydliggöras.

**Skälen för regeringens förslag:** Frågan om vilken myndighet som ska vara behörig myndighet enligt trafiktillståndsförordningen och pröva

frågor enligt den nya yrkestrafiklagen regleras lämpligen i förordning. Enligt trafiktillståndsförordningen ska den behöriga myndigheten bland annat utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt tillfälligt dra in eller återkalla sådana tillstånd. Den nya yrkestrafiklagen innehåller i huvudsak kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen. De frågor som ska prövas enligt lagen är sådana frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik som regleras i lagen samt frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket, bland annat sådana frågor om återkallelse av tillstånd som inte berörs i trafiktillståndsförordningen. Vidare ska frågor om olämplighetsförklaring och om åtgärder för återupprättande av det goda anseendet enligt fjärde kapitlet i lagen prövas. Enligt regeringens uppfattning är det lämpligt att samma myndighet prövar frågor enligt både trafiktillståndsförordningen och den kompletterande nya yrkestrafiklagen. Detta bör framgå av lagtexten. Den behöriga myndigheten ska även fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 26 i samma förordning.

Även frågan om vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga examensprov i yrkeskunnande enligt trafiktillståndsförordningen regleras lämpligen i förordning. I den nya yrkestrafiklagen ska det därför anges att regeringen utser dessa myndigheter. Av artikel 8.1 i trafiktillståndsförordningen framgår att skriftliga examensprov i yrkeskunnande ska anordnas i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga I till förordningen. I begreppet anordna ingår enligt regeringens mening att erbjuda provtillfällen och att examinera provdeltagarna. Innan detta kan göras måste ett prov utformas som omfattar de ämnen som anges i bilagan. Regeringen delar *Transportstyrelsens* uppfattning att det i lagtexten bör tydliggöras att det rör sig om två olika uppgifter, att utforma respektive att anordna prov i yrkeskunnande. Uppgifterna behöver enligt regeringens uppfattning inte tilldelas samma myndighet.

När det gäller utseende av nationell kontaktpunkt för informationsutbytet med övriga medlemsstater hänvisas till avsnitt 6.5.

## 5.6 Trafikansvariga

**Regeringens bedömning:** Det antal företag och det högsta antalet fordon i dessa företags fordonspark som en trafikansvarig får utses för enligt artikel 4.2 c och 4.3 i förordning (EG) nr 1071/2009 bör inte begränsas. En trafikansvarig som utsetts i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, bör även få utses i enlighet med punkten 2 i samma artikel.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* pekar på risken att en trafikansvarigs kontroll kan bli bristfällig om många företag ska överblickas.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av artikel 4.2 i trafiktillståndsförordningen framgår att en person som enligt avtal har befogenhet att

genomföra uppdrag som trafikansvarig för ett företags räkning, får leda transportverksamhet för upp till fyra olika företag med en fordonspark om sammanlagt högst 50 fordon. Medlemsstaterna har möjlighet att besluta om en minskning av antalet företag och/eller det högsta antalet fordon i den sammanlagda fordonsparken som får ledas av denna person. Vidare får medlemsstaterna, enligt artikel 4.3 samma förordning, besluta att en trafikansvarig som utsetts i enlighet med artikel 4.1 i trafiktillståndsförordningen, inte dessutom får ta uppdrag som trafikansvarig enligt punkten 2 i samma artikel, eller endast får utses för ett begränsat antal företag eller för en fordonspark som är mindre än den som anges i punkten 2 c.

Regeringen delar *Transportstyrelsens* farhåga att en trafikansvarigs kontroll kan bli bristfällig om för många företag ska överblickas. Enligt regeringens uppfattning är dock det antal företag och fordon som anges i förordningen väl avvägt och det saknas skäl att införa de ytterligare begränsningar som trafiktillståndsförordningen medger. Trafiktillståndsförordningens bestämmelser bör således gälla utan inskränkningar.

## 5.7 Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

### 5.7.1 Nuvarande ordning

Av den nuvarande yrkestrafiklagen framgår att yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd. Frågor om trafiktillstånd prövas av Transportstyrelsen och får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Sökanden ska även ha tillräckliga ekonomiska resurser. När ett beslut om trafiktillstånd har fattats registreras detta i vägtrafikregistret. Sökanden får del av Transportstyrelsens beslut att bevilja tillstånd, men någon särskild tillståndshandling upprättas inte. Trafiktillståndet gäller endast för nationella transporter. Ett företag som vill bedriva internationella buss- eller gods-transporter måste, utöver ett trafiktillstånd, ha ett gemenskapstillstånd. Transportstyrelsen prövar även frågor om gemenskapstillstånd. Ett sådant tillstånd beviljas om sökanden innehar ett trafiktillstånd. Det sker således ingen annan prövning än en kontroll av att sökanden innehar ett trafiktillstånd.

### 5.7.2 Vägtransportpaketet

De krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik återfinns i artikel 3 i trafiktillståndsförordningen. Av bestämmelsen framgår att företaget ska vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. Ett företag som uppfyller kraven ska, efter ansökan, beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (artikel 11). Några närmare bestämmelser om tillståndet, såsom krav på överensstämmelse med en mall eller dylikt, finns inte.

Bestämmelser om krav på gemenskapstillstånd för att få bedriva internationella gods- eller persontransporter finns i gods- respektive bussförordningen (artikel 4 i båda förordningarna). För att få gemenskapstillstånd ska företaget ha rätt att bedriva yrkesmässig trafik i enlighet med EU-rätten och den nationella lagstiftningen. Gemenskapstillstånden ska utformas i enlighet med en angiven mall och vara försedda med minst två säkerhetskomponenter. Tillstånden ska även undertecknas och förses med ett serienummer samt den utfärdande myndighetens stämpel. Tillstånden är giltiga i högst tio år och kan därefter förnyas. Gemenskapstillståndet i original ska överlämnas till tillståndshavaren.

Av bussförordningen framgår att en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska utfärdas för varje fordon som innehavaren av gemenskapstillståndet använder för att bedriva internationella transporter. Enligt godsförordningen ska antalet bestyrkta kopior motsvara det antal fordon som innehavaren av gemenskapstillståndet förfogar över. Enligt båda förordningarna ska en bestyrkt kopia av tillståndet medföras i transportföretagets samtliga fordon och visas upp på begäran av en behörig kontrollant. Syftet med kravet på en fysisk handling som kan uppvisas är att underlätta kontrollverksamheten vid internationella transporter.

### 5.7.3 Ett eller två tillstånd?

**Regeringens förslag:** Yrkesmässig trafik ska få bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009, och som har utfärdats av den behöriga myndigheten, eller ett yrkestrafiktillstånd.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Göteborg* har lämnat en redaktionell synpunkt på förslaget. *Transportstyrelsen* anser att det ska framgå av 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen att det rör sig om ett beslut om yrkestrafiktillstånd för att markera att någon särskild tillståndshandling inte finns. *Trafikverket* anser att det i alla fall bör övervägas att automatiskt utfärda ett gemenskapstillstånd i stället för ett yrkestrafiktillstånd.

**Skälen för regeringens förslag:** Trafiktillståndsförordningen innehåller bestämmelser om de krav som ska vara uppfyllda för att ett företag ska få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Att dessa krav, och eventuella nationella särkrav, är uppfyllda är även en förutsättning för att företaget ska kunna beviljas ett gemenskapstillstånd. Transportstyrelsen prövar i dag frågor om utfärdande av både nationella trafiktillstånd och gemenskapstillstånd. Att Transportstyrelsen prövar frågor om gemenskapstillstånd framgår av förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Eftersom den prövning av sökanden som ska göras är densamma oavsett om företaget ansöker om ett nationellt eller internationellt tillstånd för yrkesmässig trafik finns det skäl att överväga om det finns behov av två olika tillstånd eller om gemenskapstillståndet skulle kunna gälla även för utförande av nationella transporter.

Av bussförordningen framgår uttryckligen att medlemsstaterna får besluta att ett gemenskapstillstånd även ska vara giltigt för utförande av nationella transporter. Motsvarande skrivning återfinns inte i gods-förordningen, men förordningen innehåller inte någon skrivning som utesluter en sådan möjlighet. När det gäller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik framgår det av artikel 11 i trafiktillståndsförordningen endast att ett företag som uppfyller de krav som ställs för att få bedriva yrkesmässig trafik ska beviljas tillstånd till sådan trafik. Några ytterligare krav, såsom typ av tillstånd, utformning eller dylikt, finns inte.

*Trafikverket* anser att det bör övervägas att automatiskt utfärda ett gemenskapstillstånd i stället för ett yrkestrafiktillstånd. Ett system med ett tillstånd som är giltigt för utförande av både nationella och internationella transporter skulle förenkla och minska kostnaderna för de företag och näringsidkare som bedriver transporter av båda slag. Motsvarande fördelar skulle uppstå för den handläggande myndigheten. När det gäller företag eller näringsidkare som endast vill bedriva nationella transporter skulle dock ett krav på innehav av ett gemenskapstillstånd innebära att reglerna för dessa tillstånd ska tillämpas. Detta skulle bland annat få till följd att ett fysiskt tillstånd ska utfärdas samt att tillståndet ska förnyas efter tio år. En sådan ordning skulle skapa onödiga kostnader och onödig administration jämfört med dagens situation där det räcker med en anteckning i vägtrafikregistret om innehav av ett trafiktillstånd som gäller tills vidare.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det bör införas en ordning där rätten att bedriva yrkesmässig trafik nationellt kan grundas på antingen ett gemenskapstillstånd eller ett nationellt yrkestrafiktillstånd. De företag som bedriver yrkesmässig trafik både nationellt och internationellt ska då göra detta med stöd av ett gemenskapstillstånd, medan företag som endast bedriver nationella transporter får göra detta enligt ett nationellt yrkestrafiktillstånd. I yrkestrafikförfattningarna uppställs det inte något krav på att det utfärdas en särskild tillståndshandling för yrkestrafiktillstånd. Att *Transportstyrelsen* ska fatta ett beslut om tillstånd följer, som styrelsen också påpekar, av förvaltningsrättsliga bestämmelser. Detta behöver därför enligt regeringens uppfattning inte framgå av yrkestrafiklagens bestämmelser. För att få köra nationellt ska det vara tillräckligt med en anteckning i vägtrafikregistret om innehav av tillstånd, gemenskapstillstånd eller yrkestrafiktillstånd.

#### 5.7.4 Bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 om utfärdande och medförande av bestyrkta kopior av gemenskapstillstånd bör endast gälla för internationella transporter.</p>
---

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** I motsats till bussförordningen kan det inte av gods-förordningen utläsas att det är tillräckligt att utfärda

bestyrkta kopior för de fordon som faktiskt används vid internationella transporter. Eftersom godsförordningen endast är tillämplig på internationella transporter är det dock, om man väljer att låta gemenskapstillståndet även vara giltigt för utförande av nationella transporter, rimligt att samma synsätt får gälla för denna förordning som för bussförordningen. Även syftet med kravet på en fysisk handling som kan uppvisas talar för detta synsätt. Det skulle härmed, för både gods- och persontransporter, vara tillräckligt att utfärda så många bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet som motsvarar de antal fordon som ett företag använder i internationell trafik.

Som angetts ovan utfärdas i Sverige inte något fysiskt trafikillstånd. Vid en kontroll av om en person eller ett företag innehar trafikillstånd görs i stället en kontroll av denna uppgift i vägtrafikregistret. Inte heller trafikillstånds-förordningen uppställer krav på att en handling ska utfärdas som bevis för rätten att bedriva yrkesmässig trafik. Däremot framgår uttryckligen av förordningen att en uppgift om att ett företag beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska registreras i det nationella elektroniska register över vägtransportföretag som enligt förordningen ska finnas i varje medlemsstat. Även enligt regelverket som behandlar tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik saknas det således skäl att kräva att en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet medförs i varje fordon vid nationella transporter. Antalet bestyrkta kopior av ett gemenskapstillstånd som utfärdas bör därför enligt regeringens mening endast motsvara det antal fordon som används i internationell trafik.

## 5.8 Tillstånd till linjetrafik

**Regeringens förslag:** Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter på väg eller taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen.

**Regeringens bedömning:** Trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver yrkesmässiga persontransporter på väg omfattas av förordning (EG) nr 1071/2009 och därmed även av tillståndskrav.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock inte att linjetrafik ska kunna utföras med stöd av ett taxitrafiktillstånd. Vissa redaktionella ändringar av 2 kap. 1 § YTL har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Göteborg* har haft en redaktionell synpunkt på 2 kap. 1 § YTL. *Transportstyrelsen* kan inte se att det finns behov av att dela upp persontransporter på väg i linjetrafik och beställningstrafik och har med anledning av detta föreslagit vissa följdändringar. För det fall uppdelningen kvarstår finns enligt styrelsen ett behov av att förtydliga vilken typ av tillstånd den som utför trafiken ska ha. *Svenska Taxiförbundet* har påpekat vikten av att författningarna utformas på ett sätt som möjliggör användningen av taxi i linjetrafik.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** En trafikhuvudman får i dag utan särskilt tillstånd inom länet driva linjetrafik som inte berör något annat län. Från och med den 1 januari 2012 gäller i stället att en regional kollektivtrafikmyndighet får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd (SFS 2010:1069, prop. 2009/10:200 s. 62).

Trafiktillståndsförordningen ska som huvudregel tillämpas på alla företag som är etablerade inom unionen och som bedriver yrkesmässig trafik. De möjligheter som finns att göra undantag från huvudregeln räknas upp i artikel 1.4 i förordningen. Någon möjlighet att göra undantag från kravet på tillstånd för en trafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet, motsvarande det undantag som finns i den nuvarande yrkestrafiklagen, finns inte enligt trafiktillståndsförordningen. Även en trafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet omfattas således i fortsättningen av krav på tillstånd för att bedriva linjetrafik. När det gäller *Transportstyrelsens* ifrågasättande av behovet av att dela upp persontransporter på väg i linjetrafik och beställningstrafik hänvisas till avsnitt 5.4.

Det kan finnas andra aktörer än trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver linjetrafik och vill anlita någon annan för att utföra trafiken. Den nuvarande bestämmelsen om möjligheten att anlita någon annan för att utföra trafiken bör enligt regeringens mening behållas, men göras generellt tillämplig. *Transportstyrelsen* anser att det bör förtydligas vilken typ av tillstånd den som utför trafiken ska ha. Regeringen delar den uppfattningen och anser att det av lagtexten ska framgå att den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter, dvs. tillstånd till antingen linjetrafik eller beställningstrafik. *Svenska Taxiförbundet* har påpekat vikten av att författningarna utformas på ett sätt som möjliggör användningen av taxi i linjetrafik. Eftersom taxitrafik inte längre omfattas av begreppet yrkesmässig trafik bör det läggas till att den som utför trafiken även kan ha ett taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).

## 5.9 Etableringskravet

**Regeringens bedömning:** Det bör inte ställas krav på företag att ha andra handlingar tillgängliga i sina lokaler än de som framgår av artikel 5 a i förordning (EG) nr 1071/2009.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av artikel 5 a i trafiktillståndsförordningen framgår att ett företag ska förfoga över ett fast driftställe i etableringsmedlemsstaten med lokaler där det bevarar sin centrala företagsinformation. Denna information ska särskilt omfatta alla räkenskaper, personalhandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren enligt förordningen är uppfyllda. Enligt förordningen har medlemsstaterna möjlighet att kräva

att företagen även har andra handlingar tillgängliga i sina lokaler. Regeringen anser att den uppräknade av handlingar som ett företag ska hålla tillgängliga i sina lokaler enligt artikel 5 a i trafiktillstånds-förordningen är tillräcklig för att den behöriga myndigheten ska kunna utföra nödvändiga kontroller av företaget. Det bör därför inte uppställas krav på att företaget ska tillhandahålla ytterligare handlingar.

## 5.10 Kravet på gott anseende

**Regeringens förslag:** Villkoren för att uppfylla kravet på gott anseende, liksom vilka som ska omfattas av prövningen, ska anpassas till gällande EU-bestämmelser. Kravet på gott anseende ska inte anses uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för allvarliga överträdelse av bland annat bestämmelser om vägtrafik och fordons beskaffenhet eller i annat fall dömts för allvarliga brott, som ekonomiska brott.

Bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om vilka, utöver den juridiska personen och den trafikansvariga, som i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare ska omfattas av prövningen av kravet på gott anseende, ska föras över till den nya yrkestrafiklagen. Hänvisningen till en utomlands bosatt näringsidkare ska dock ersättas med en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Även bestämmelsen om att den nya personens lämplighet ska prövas för de fall någon av de nu nämnda personerna byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kommerskollegium* ser positivt på att hänvisning nu sker till en näringsidkare som är bosatt utanför EES.

**Skälen för regeringens förslag:** Bestämmelser om krav på gott anseende för att få trafiktillstånd och de omständigheter som ska beaktas vid denna prövning finns i nuvarande 2 kap. 5 och 11 §§ YTL. I samband med en ansökan om trafiktillstånd bedöms sökandens lämplighet. Därvid beaktas att sökanden uppfyller kravet på gott anseende, vandel. Prövningen omfattar således sökandens personliga lämplighet som tillståndshavare och om personen i fråga kan förväntas följa de regler som gäller för näringen. Bristande laglydnad i olika avseenden ska därför påverka bedömningen (se prop. 1997/98:63 s. 68).

Det grundläggande kravet på att ett företag ska ha gott anseende för att få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik framgår av artikel 3 i trafik-tillstånds-förordningen. Av artikel 4 framgår vidare att kravet på gott anseende utöver företaget även ska omfatta företagens trafikansvariga. Motsvarande krav i den nuvarande yrkestrafiklagen ska således tas bort. Däremot framgår av artikel 6 att medlemsstaterna själva ska fastställa de villkor som ett företag och en trafikansvarig ska uppfylla för att anses ha det goda anseende som krävs för tillstånd. Villkoren ska som minst omfatta vissa angivna krav. Exempel på omständigheter som ska påverka



bedömningen är bristande laglydnad i fråga om nationella regler eller gemenskapsregler rörande vägtrafik eller transportverksamhet. Även bristande laglydnad i fråga om t.ex. bestämmelser rörande insolvensrätt och löne- och anställningsförhållanden i branschen omfattas.

Även den nya yrkestrafiklagen ska således innehålla en bestämmelse om de villkor som ska vara uppfyllda för att kravet på gott anseende ska anses uppfyllt. Som angetts i förarbetena till den nuvarande bestämmelsen i 2 kap. 11 § YTL är det inte möjligt, eller ens önskvärt, att i författningstexten uttryckligen ange alla de brott eller den misskötsamhet som ska beaktas vid bedömningen av en sökandes eller tillståndshavares vandel. Utgångspunkten måste med nödvändighet vara en helhetsbedömning av den prövades vandel. Som ett uttryck för detta anser regeringen att de allmänna omständigheter som ska beaktas enligt nuvarande 2 kap. 11 § första stycket YTL bör behållas. När det gäller uppräkningsen i nuvarande andra stycket i samma paragraf av omständigheter som ska leda till att kravet på gott anseende inte ska anses vara uppfyllt, ska denna anpassas till de minikrav som anges i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen. Vidare bör bestämmelsen anpassas till att vissa av de uppräknade överträdelserna beivras genom beslut om sanktionsavgift i stället för genom utdömande av straff. Kravet på gott anseende ska därmed inte anses vara uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt har påförts en sanktion för allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de i artikeln angivna områdena. Enligt regeringens uppfattning bör inte heller den som i annat fall har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, anses uppfylla kravet på gott anseende. Särskilt kan nämnas våldsbrott av olika slag och brott mot skattelagstiftningen. Innehållet i den nuvarande första punkten i andra stycket ska därför behållas, men anges i en andra punkt i andra stycket.

Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget och dess trafikansvariga, men även hur andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut, uppträder (artikel 6.1 andra stycket). Att prövningen ska omfatta företaget och dess trafikansvariga framgår alltså direkt av trafiktillståndsförordningen. Vilka andra personer som ska omfattas av prövningen ska dock regleras nationellt. Enligt regeringens mening görs detta lämpligen genom att innehållet i nuvarande 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § YTL som anger den krets av personer som, utöver en privaträttslig juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare, ska bedömas i fråga om gott anseende behålls. Däremot ska innehållet anpassas till den ändring som skett i 2 § lagen (1992:160) om utländska filialer. Härav följer att en utomlands bosatt näringsidkare ska bytas ut mot en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

## 5.11 Kravet på ekonomiska resurser

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Värdet av euron i svenska kronor ska fastställas i myndighetsföreskrifter varje år i enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.</p>
--

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Sveriges Åkeriföretag anser att hänvisningen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner får oönskade konsekvenser när det gäller kravet på ekonomiska resurser. Ingen av remissinstanserna har i övrigt framfört några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av artikel 7.1 andra stycket i trafiktillståndsförordningen framgår att vid tillämpningen av förordningen ska värdet av euron i svenska kronor fastställas varje år. Härvid ska den kurs tillämpas som erhålls den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Detta kan lämpligen ske genom föreskrifter som meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

När det gäller hänvisningen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner hänvisas till avsnitt 5.3.3. Av det avsnittet framgår att regeringen anser att släpfordon inte bör omfattas av begreppet fordon i artikel 7 i trafiktillståndsförordningen. Släpfordon bör således inte räknas med när kravet på ekonomiska resurser ska fastställas.

## 5.12 Kravet på yrkeskunnande

**Regeringens bedömning:** Muntliga prov och krav på utbildning inför examensprov bör inte införas. Det bör inte heller införas krav på repetitionskurser för personer som har ett intyg om yrkeskunnande, men som inte har lett ett vägtransportföretag under de senaste fem åren. Innehavare av intyg om yrkeskunnande som endast avser nationella transporter och som har utfärdats före den 4 december 2011 bör inte behöva avlägga examensprov eller delar av sådana prov enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Villkoren för att uppfylla kravet på yrkeskunnande i artikel 3.1 d i trafiktillståndsförordningen regleras i artikel 8 samma förordning. För att uppfylla kravet ska de berörda personerna besitta kunskaper i de ämnen och till den nivå som anges i bilaga I avsnitt I till förordningen. Kunskaperna ska styrkas genom ett obligatoriskt kunskapsprov anordnat av en myndighet eller ett organ som medlemsstaten vederbörligen godkännt för detta ändamål enligt särskilda kriterier. Ett intyg om yrkeskunnande ska utfärdas av en behörig myndighet. Intyget ska upprättas enligt en mall och ska vara försett med säkerhetskomponenter (artikel 8.8).

Medlemsstaterna har möjlighet att komplettera det skriftliga provet med ett muntligt prov och får även införa krav på utbildning inför examensprovet samt krav på fortbildning. Det finns även möjlighet för medlemsstaterna att kräva att den som innehar ett intyg om yrkeskunnande, men som inte har lett ett vägtransportföretag under de senaste fem åren, ska genomgå en repetitionskurs. Vidare har medlemsstaterna

möjlighet att bevilja undantag från hela eller delar av examensprovet under vissa förutsättningar. Slutligen får medlemsstaterna kräva att innehavare av intyg om yrkeskunnande som endast avser nationella transporter och som har utfärdats före den 4 december 2011 ska avlägga examensprov eller delar av sådana prov enligt artikel 8.1 i trafik-tillståndsförordningen (artikel 21.2).

I nuvarande 2 kap. 8 § YTL anges att kravet på yrkeskunnande ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Trafikverket. Något muntligt prov finns inte i dag. Inte heller finns några krav på utbildning inför det skriftliga provet. Trots avsaknaden av krav på utbildning anordnas utbildningar i yrkeskunnande av olika branschorganisationer liksom av vissa fristående utbildare. Den nuvarande ordningen med utbildning på frivillig väg och med examinering av Trafikverket fungerar bra. Det saknas därför enligt regeringens mening skäl att för närvarande utnyttja de möjligheter till ändring av denna ordning som trafik-tillståndsförordningen ger. Vilken myndighet som ska anordna de skriftliga proven bör dock anges i förordning och inte som i dag i lag (se vidare avsnitt 5.5). Något behov av att införa muntliga prov eller repetitionskurser har inte framkommit. Det saknas även skäl att kräva att innehavare av intyg som utfärdats innan trafik-tillståndsförordningen börjar att tillämpas ska avlägga examensprov.

Möjligheterna att medge undantag från hela eller delar av ett examensprov samt vilken myndighet som ska utfärda bevis om yrkeskunnande regleras lämpligen i förordning. Vilka säkerhetskomponenter intyget om yrkeskunnande ska innehålla bestäms lämpligen av den behöriga myndigheten.

### 5.13 Villkor och giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

**Regeringens förslag:** Bestämmelsen om villkor för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska, med en hänvisning till förordning (EG) nr 1071/2009, föras över till den nya yrkestrafiklagen.

**Regeringens bedömning:** Bestämmelsen om giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik nationellt bör behållas.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* ifrågasätter om villkor som förenas med ett tillstånd är att anse som ett ytterligare krav enligt artikel 3.2 i trafik-tillståndsförordningen och önskar ett förtydligande i detta avseende. *Biltrafikens Arbetsgivareförbund*, *Sveriges Åkeriföretag* och *Svenska Transportarbetareförbundet* anser, med stöd av artikel 3.2 i trafik-tillståndsförordningen, att regler bör införas som säkerställer att arbetstagare inte utger sig för att vara egenföretagare.

## Skälen för regeringens förslag och bedömning

### *Villkor*

Trafiktillstånd får enligt nuvarande 2 kap. 13 § YTL förenas med villkor om särskilda skäl föreligger. Som skäl för bestämmelsen angav regeringen att varje trafikslag har sina särskilda förhållanden och problem som motiverar att specifika ramar kan behöva sättas upp för att verksamheten ska fungera på ett tillfredsställande sätt (prop. 1997/98:63 s. 70 f). Förutom de allmänna regler som gäller för innehavare av trafiktillstånd ansåg regeringen att det i enskilda fall kunde vara befogat att meddela villkor under vilka verksamheten får bedrivas. Som exempel angav regeringen att det kan finnas fog för att ålägga en tillståndshavare att med vissa intervaller redovisa sina ekonomiska förhållanden. En sådan redovisningsskyldighet skulle, efter prövning i det enskilda fallet, kunna åläggas i form av ett villkor knutet till tillståndet. Regeringen angav vidare att nödvändiga rättssäkerhetsgarantier måste ställas upp. Särskilda skäl måste föreligga för att villkor ska kunna meddelas och det måste finnas ett klart dokumenterat behov av villkoret. Helhetsbilden borde vidare vara utslagsgivande för om det är befogat och skäligt att villkor meddelas.

Skälen bakom den nuvarande regleringen gör sig fortfarande gällande. Av artikel 3.2 i trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna får införa ytterligare krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Kraven ska vara proportionella och icke-diskriminerande. Transportstyrelsen har ifrågasatt om bestämmelsen ger möjlighet att förena ett tillstånd att bedriva yrkesmässig med särskilda villkor. Enligt regeringens uppfattning innefattar bestämmelsen i förordningen en sådan möjlighet och den nuvarande ordningen bör därför behållas. En kompletterande hänvisning till trafiktillståndsförordningens bestämmelse bör dock läggas till.

*Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet* anser, med stöd av artikel 3.2 i trafiktillståndsförordningen, att regler bör införas som säkerställer att arbetstagare inte utger sig för att vara egenföretagare. Denna fråga behandlas inte i promemorian *En reformerad yrkestrafiklagstiftning* (Ds 2011:20). Eftersom det saknas beredningsunderlag kan frågan inte behandlas i detta lagstiftningsärende.

### *Tillståndets giltighet*

Av nuvarande 2 kap. 14 § YTL framgår att trafiktillstånd gäller tills vidare. Att införa en generell begränsning av tillståndets giltighetstid har regeringen tidigare inte ansett motiverat med hänsyn till att detta dels skulle ta onödiga resurser i anspråk och minska utrymmet för tillsyn av de tillståndshavare där anledning till kontroll är påkallad, dels medföra onödig byråkrati (prop. 1997/98:63 s. 72). Att de internationella tillstånd på yrkestrafikområdet som regleras av EU-bestämmelser är tidsbegränsade föranledde ingen annan bedömning. Som skäl angavs att de internationella tillstånden i princip förutsätter att sökanden innehar ett nationellt tillstånd, de är alltså accessoriska. Någon lämplighetsprövning

sker inte vid utfärdandet av ett sådant EU-tillstånd, utan det enda som kontrolleras är att sökanden har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik nationellt.

Av artikel 11 i trafiktillståndsförordningen framgår att ett företag som uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen ska beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Tillståndet är enligt förordningen inte tidsbegränsat. De nationella yrkestrafiktillstånden kan således fortsatt gälla tills vidare. När det gäller företag som bedriver både nationella och internationella transporter föreslås i avsnitt 5.7.3 att det endast ska krävas ett tillstånd för att bedriva sådan trafik. Ett gemenskapstillstånd ska ge innehavaren rätt att bedriva både nationella och internationella person- eller godstransporter. Ett beslut om gemenskapstillstånd kommer således att grundas på en prövning av om sökanden uppfyller villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Av buss- respektive godsförordningen framgår att ett gemenskapstillstånd är giltigt i 10 år och därefter kan förnyas.

Den nya ordningen, där ett gemenskapstillstånd även ger rätt att bedriva yrkesmässig trafik nationellt, ger anledning att fundera över hur detta påverkar giltigheten av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik nationellt. Ett trafiktillstånd enligt den nuvarande yrkestrafiklagen är inte tidsbegränsat. Trafiktillståndsförordningen uppställer inte heller något krav på begränsning i tid av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Däremot är ett gemenskapstillstånd tidsbegränsat och den begränsningen kommer även att gälla för de nationella transporter som bedrivs med stöd av ett sådant tillstånd.

Ett beslut att bevilja en sökande gemenskapstillstånd är ett beslut att ge denne rätt att bedriva internationella gods- eller persontransporter. Beslutet ska grundas på företagets rätt att bedriva yrkesmässig trafik i den stat där det är etablerat. Bestämmelserna i buss- och godsförordningarna om utfärdande av gemenskapstillstånd kan därmed snarast ses som bestämmelser om utfärdande av ett bevis om rätten att bedriva internationella transporter. Gemenskapstillståndens begränsade giltighet i tid går inte att påverka. Med hänsyn till att det generella tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik inte behöver tidsbegränsas enligt trafiktillståndsförordningen kan dock den prövning som i dag sker vid förnyelse av ett gemenskapstillstånd, dvs. endast en kontroll av att sökandens tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik nationellt inte är återkallat eller annars ifrågasatt, behållas. Den behöriga myndigheten behöver därmed inte göra en fullständig prövning av att samtliga förutsättningar för tillståndet är uppfyllda vid förnyelse av gemenskapstillståndet. Att det införs en tidsbegränsning av tillstånden att bedriva yrkesmässig trafik nationellt för de som väljer att bedriva verksamhet med stöd av ett gemenskapstillstånd behöver således inte innebära någon ökad administration eller några ökade kostnader för berörda företag och myndigheter.

I nuvarande 2 kap. 15 § YTL regleras trafiktillståndets giltighet vid tillståndshavarens dödsfall eller konkurs. De åtgärder som kan vidtas när kraven för att bedriva yrkesmässig trafik inte längre är uppfyllda framgår av artikel 13 i trafiktillståndsförordningen. Artikeln behandlar bland annat den situationen att en trafikansvarig avlider eller att kravet på ekonomiska resurser inte är uppfyllt. Företaget kan i dessa fall beviljas

en tidsfrist för att åtgärda situationen. För att undvika en dubbelreglering bör någon motsvarighet till bestämmelsen i nuvarande 2 kap. 15 § YTL inte tas in i den nya yrkestrafiklagen. Det får i stället bedömas från fall till fall vilka åtgärder som ska vidtas med stöd av artikel 13 i trafik-tillståndsförordningen.

#### 5.14 Frakt av gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter m.m.

**Regeringens förslag:** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* har ifrågasatt om trafik-tillståndsförordningen ger möjlighet att reglera på det sätt som föreslås.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nuvarande möjligheten för den som har tillstånd till persontransporter att även kunna transportera gods med fordon som tillståndet avser motiverades ursprungligen med att det skulle finnas en möjlighet för t. ex. taxi eller buss i glesbygdstrafik att även transportera passagerares gods. I prop. 1987/88:78 s. 52 sägs att godstransporter med fordonen kan ske utan samband med persontransporter.

*Transportstyrelsen* har ifrågasatt om trafik-tillståndsförordningen ger möjlighet att reglera på det sätt som föreslås. Trafiktillståndsförordningen reglerar inte vilken typ av tillstånd som ska utfärdas. Av artikel 11 framgår endast att ett transportföretag som uppfyller kraven i artikel 3 ska beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Kunskapskraven för att uppfylla kravet på yrkeskunnande skiljer sig något åt för gods- respektive persontransporter. Enligt regeringens mening bör i detta inte tolkas in en avsikt att utesluta den nuvarande möjligheten att med stöd av ett tillstånd att bedriva yrkesmässiga persontransporter även kunna frakta passagerares gods, i undantagsfall även utan direkt samband med en persontransport. Kravet på yrkeskunnande för den som ska bedriva persontransporter med buss är dock i huvudsak inriktat på kunskaper avseende persontransporter. Det innebär att det skriftliga provet i yrkeskunnande har en sådan inriktning. En innehavare av ett tillstånd att bedriva yrkesmässiga persontransporter har således inte visat att han eller hon har erforderliga kunskaper om godstransporter. Tillståndshavaren bör därför inte enbart med stöd av tillståndet att bedriva persontransporter huvudsakligen kunna ägna sig åt gods-transporter, vilket bör framgå av lagtexten.

## 5.15 Krav på förarbehörighet i vissa fall

**Regeringens förslag:** Traktortåg eller tung terrängvagn får vid yrkesmässiga godstransporter endast föras av den som har körkort med behörigheten C eller CE.

Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I förhållande till promemorians förslag har ett tillägg gjorts avseende möjligheten att nyttja ett utländskt körkort i yrkesmässig trafik.

**Remissinstanserna:** Sveriges Åkeriföretag anser att det bör förtydligas att det vid en internationell transport, under den sträcka som körs i Sverige, är tillåtet för en innehavare av ett utländskt körkort att köra fordonet trots att han inte är medborgare i en stat inom EES.

**Skälen för regeringens förslag:** Av avsnitt 5.3.3 framgår att yrkesmässig trafik på väg med terrängmotorfordon eller traktorer endast kan bli aktuellt när det gäller godstransporter. Persontransporter med nämnda fordon är alltså inte att anse som yrkesmässig trafik enligt trafik-tillståndsförordningen. Kraven på förarbehörighet för att föra traktortåg och tung terrängvagn i yrkesmässig trafik bör anpassas till detta förhållande. Eftersom det således endast handlar om godstransporter bör kravet för att framföra dessa fordon i yrkesmässig trafik vara att föraren ska ha körkort med behörigheten C eller CE, dvs. behörighet för tung lastbil eller personbil över 3,5 ton, med eller utan släpfordon.

I den nuvarande yrkestrafiklagen anges att ett utländskt körkort inte medför rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. Sveriges Åkeriföretag anser att bestämmelsen bör förtydligas så att det framgår att det vid en internationell transport, under den sträcka som körs i Sverige, är tillåtet för en innehavare av ett utländskt körkort att köra fordonet trots att han inte är medborgare i en stat inom EES. Vid internationella gods- respektive persontransporter på väg inom EU gäller gods- respektive bussförordningen. Dessa förordningar innehåller bestämmelser om förartillstånd. Förartillstånd kan utfärdas till ett företag som innehar ett gemenskapstillstånd och som anställer eller använder en förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatt där och som står till transportföretagets förfogande i överensstämmelse med de anställningsvillkor och den yrkesutbildning som fastställs för förare i samma medlemsstat. Vid internationella yrkesmässiga transporter kan det således förekomma förare som är medborgare i en stat utanför EES. Av tydlighetsskäl bör det enligt regeringens mening av bestämmelsen framgå att särskilda bestämmelser gäller för internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

## 5.16 Återkallelse av tillstånd

### 5.16.1 Återkallelse av tillstånd på egen begäran och av transporttillstånd

**Regeringens förslag:** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.

När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas eller tillfälligt dras in ska även tillståndshavarens transporttillstånd återkallas eller tillfälligt dras in. Bestämmelserna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt i lagen angivna åtgärder knutna till dessa situationer ska tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

**Regeringens bedömning:** Det nuvarande institutet varning bör inte längre finnas kvar.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget eller bedömningen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Bestämmelser om återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kommer inte längre att finnas i yrkestrafiklagen utan i artikel 13 i trafiktillstånds-förordningen. I bestämmelsen anges även att den behöriga myndigheten ska underrätta ett företag som riskerar att inte längre uppfylla kraven för tillstånd enligt artikel 3 om detta förhållande.

Artikeln behandlar endast återkallelse av tillstånd när företaget inte längre uppfyller kraven för tillstånd. Någon uttrycklig grund för att återkalla ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på tillståndshavarens egen begäran finns inte i förordningen. Inte heller i den nuvarande yrkestrafiklagen finns en uttrycklig sådan möjlighet. Med hänsyn till att tillståndshavare påförs vissa avgifter kopplade till tillståndsinnehavet bör det enligt regeringens mening införas en uttrycklig möjlighet att återkalla tillståndet på innehavarens begäran när en transportverksamhet ska upphöra. Trafiktillstånds-förordningens bestämmelser utgör inte hinder för en sådan ordning.

Möjligheten enligt den nuvarande yrkestrafiklagen att meddela en varning i stället för att återkalla ett tillstånd om missförhållandena i ett företag inte är så allvarliga saknar motsvarighet i trafiktillstånds-förordningen. En varning i dess nuvarande form kan därför inte längre meddelas. Däremot kan den underrättelseskyldighet som åläggs den behöriga myndigheten om ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven för tillstånd ses som en varning, dock med en innebörd än den varning som följer av den nuvarande yrkestrafiklagen.

I artikel 13 införs även en möjlighet till tillfällig indragning av ett tillstånd. Bestämmelsen om återkallelse av transporttillstånd bör enligt regeringens mening anpassas till detta förhållande. Detta medför att ett transporttillstånd ska dras in tillfälligt om motsvarande indragning sker av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik.



## 5.16.2 Tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd samt olämplighetsförklaring och åtgärder för återupprättande av kravet på gott anseende

**Regeringens förslag:** Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 § ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Bestämmelserna om olämplighetstid efter återkallelse av ett tillstånd ska anpassas till att olämplighetsförklaring av en trafikansvarig och grunderna för återkallelse av tillstånd regleras i förordning (EG) nr 1071/2009. Om en olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 bedöms ha sin grund i bristande kunskap i något eller några av de ämnen som anges i bilaga I avsnitt I till förordningen får den behöriga myndigheten, i stället för att besluta en olämplighetstid enligt 2 § 1, ålägga den trafikansvarige att avlägga examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen eller delar av ett sådant prov.

Tidsfristerna i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

**Regeringens bedömning:** Nationella regler om tillfällig indragning respektive återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik bör inte införas.

De tider under vilka den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik efter avslag på en ansökan om tillstånd eller återkallelse av ett tillstånd bör bestå.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorian behandlar inte frågan om att ålägga den trafikansvarige att avlägga examensprov i stället för att besluta om olämplighetstid eller frågan om tidsfrister för den som prövats enligt 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* efterlyser ett förtydligande av möjligheterna att bestämma olämplighetstid. *Sveriges Åkeriföretag* anser att det bör införas tydliga nationella regler om när ett tillstånd ska dras in tillfälligt. I enlighet med trafiktillståndsförordningen bör det vidare införas specifika åtgärder som kan vidtas för att återupprätta det goda anseendet i stället för att endast låta en olämplighetstid löpa.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd*

Artikel 13 i trafiktillståndsförordningen behandlar förfarandet för tillfällig indragning och återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Av bestämmelsen framgår att om den behöriga myndigheten konstaterar att ett företag inte uppfyller ett eller flera av kraven för tillstånd får myndigheten bevilja företaget en av flera uppräknade tids-

frister för att åtgärda situationen. Om myndigheten därefter konstaterar att företaget fortfarande inte uppfyller ett eller flera av kraven ska den inom de nyss angivna tidsfristerna tillfälligt dra in eller återkalla tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik.

Av trafiktillståndsförordningen framgår inte när det är tänkt att ett tillstånd tillfälligt ska dras in och när det i stället ska återkallas. *Sveriges Åkeriföretag* (SÅ) anser därför att det bör införas tydliga nationella regler om när ett tillstånd ska dras in tillfälligt. Regeringen har förståelse för den synpunkt SÅ lämnar. Bestämmelserna om tillfällig indragning respektive återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återfinns dock i en EU-förordning som är direkt tillämplig i Sverige. Utrymmet för att fylla ut dessa regler nationellt är därför begränsat. Hur bestämmelsen ska tolkas och tillämpas bör enligt regeringens mening överlåtas åt rättstillämpande myndigheter och domstolar att avgöra.

Även om regeringen således inte anser sig kunna föreslå några utfyllande bestämmelser är regeringens uppfattning att huvudregeln bör vara att ett tillstånd ska återkallas om ett företag vid utgången av en av de angivna tidsfristerna fortfarande inte uppfyller kraven för tillstånd i artikel 3 i förordningen. Om den behöriga myndigheten vid utgången av tidsfristen gör bedömningen att företaget visserligen inte uppfyller kraven i artikel 3, men att situationen inom kort kan lösas, bör myndigheten i stället för att återkalla tillståndet kunna använda möjligheten att tillfälligt dra in detsamma under en bestämd kortare period.

#### *Åtgärder för återupprättande av gott anseende*

Bestämmelser om olämplighetstid efter återkallelse eller avslag på en ansökan om trafiktillstånd lagreglerades i samband med den nuvarande yrkestrafiklagens tillkomst. Olämplighetstid i samband med återkallelse av tillstånd hade tidigare funnits i den då gällande yrkestrafikförordningen. Direktiv 96/26/EG, som genomfördes i den nuvarande yrkestrafiklagen, ställer inget uttryckligt krav på spärrtid. Däremot ska medlemsstaterna säkerställa nationella regler för att kravet på gott anseende fortsatt ska anses uppfyllt till dess ett återupprättande ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt har vidtagits. I propositionen En reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63 s. 74 f.) konstaterade regeringen att EU-rätten inte ställde något uttryckligt krav på spärrtid, men att ett utmönstrande av regeln om spärrtid, olämplighetstid, skulle kräva ett annat regelsystem. Mot bakgrund av detta ansåg regeringen att bestämmelsen om olämplighetstid vid återkallelse skulle bestå och att en motsvarande regel skulle införas vid avslag på en ansökan om trafiktillstånd.

Inte heller trafiktillståndsförordningen ställer något uttryckligt krav på olämplighetstid. I artikel 6.3 finns dock en bestämmelse, liknande den som finns i direktiv 96/26/EG, där det anges att kravet på gott anseende inte ska anses ha uppfyllts förrän det har återupprättats eller någon annan åtgärd med likvärdig verkan har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning. Vidare framgår av artikel 14 att den behöriga myndigheten ska förklara en trafikansvarig som förlorat sitt goda anseende olämplig att leda ett företags transportverksamhet. Den

trafikansvariges intyg om yrkeskunnande är därefter ogiltigt till dess att det goda anseendet har återupprättats eller någon annan åtgärd med likvärdig verkan har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning.

Ett utmönstrande av reglerna om olämplighetstid skulle således även enligt de nya EU-bestämmelserna ställa krav på ett annat regelsystem. *Sveriges Åkeriföretag* (SÅ) har anfört att det bör införas specifika åtgärder, t. ex. krav att på nytt avlägga prov i yrkeskunnande, som kan vidtas för att återupprätta det goda anseendet. Det är enligt SÅ inte tillräckligt att låta en olämplighetstid löpa för att uppfylla trafiktillståndsförordningens intentioner. *Transportstyrelsen* har vidare efterlyst ett förtydligande av möjligheterna att bestämma olämplighetstid. En olämplighetstid får enligt regeringens mening anses vara en åtgärd med likvärdig verkan som ett återupprättande av det goda anseendet enligt artikel 6.3. I vissa fall torde dock förlusten av en trafikansvarigs goda anseende kunna härledas till bristande kunskap hos den trafikansvarige i något eller några av de ämnen som anges i bilagan till trafiktillståndsförordningen. Enligt regeringens uppfattning är det i dessa fall rimligt att det goda anseendet kan återupprättas genom att den trafikansvarige åläggs att avlägga ett sådant examensprov eller delar av ett sådant prov som avses i artikel 8.1 i stället för att en olämplighetstid beslutas.

Av artikel 13.2 i trafiktillståndsförordningen framgår att den behöriga myndigheten har möjlighet att kräva att ett företag vars tillstånd tillfälligt har dragits in eller återkallats ser till att deras trafikansvariga avlägger examensprov i yrkeskunnande innan andra åtgärder för återupprättande vidtas. Enligt denna bestämmelse krävs dels att företagets tillstånd, i vart fall tillfälligt, dras in, dels att även andra åtgärder för återupprättande än examensprovet vidtas. I de fall förlusten av det goda anseendet kan kopplas till bristande kunskap i de avseenden som regleras i bilagan anser regeringen att det finns skäl att införa en möjlighet till mindre ingripande åtgärder än de som följer av artikel 13.2. I dessa fall bör det finnas möjlighet för den behöriga myndigheten att endast ålägga den trafikansvarige att avlägga examensprov för att åtgärda kunskapsbristen, dvs. utan krav på ytterligare åtgärder för återupprättande av det goda anseendet. En sådan möjlighet till återupprättande bör, med stöd av artikel 6.3 och 14.2, regleras nationellt. Ett beslut om olämplighetsförklaring av den trafikansvarige ska fattas även i denna situation, men åtgärden för återupprättande blir att avlägga ett prov i yrkeskunnande i stället för att en olämplighetstid ska löpa. När det är lämpligt att ålägga den trafikansvarige att avlägga ett prov i yrkeskunnande i stället för att besluta om en olämplighetstid blir en fråga för den behöriga myndigheten att ta ställning till.

När det gäller bestämmelsen om olämplighetstid efter återkallelse anser regeringens att den, såvitt gäller trafikansvariga, ska anpassas till artikel 14 i trafiktillståndsförordningen. Vidare ska det läggas till att en olämplighetstid inte ska beslutas om den trafikansvarige har ålagts att avlägga examensprov enligt 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen.

### *De s.k. övrigt prövade*

I fråga om kretsen av övrigt prövade enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket yrkestrafiklagen bör den nuvarande möjligheten att besluta om en olämplighetstid (nuvarande 5 kap. 3 § YTL) finnas kvar. En anpassning bör dock ske till att villkoren för återkallelse av tillstånd nu regleras av trafiktillståndsförordningen. Vidare anser regeringen att det av tydlighetsskäl bör införas en bestämmelse om olämplighetsförklaring även av kretsen övrigt prövade på motsvarande sätt som gäller för trafikansvariga enligt artikel 14 i trafiktillståndsförordningen.

### *Avslag på en önskan om tillstånd*

Artikel 13 i trafiktillståndsförordningen är inte tillämplig vid avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Vid en ansökan om tillstånd har sökanden i de flesta fall nyligen avlagt ett prov i yrkeskunnande. Att i den situationen anse att ett återupprättande av det goda anseende kan ske genom att avlägga ett nytt prov är enligt regeringens mening inte rimligt. En olämplighetstid bör därför fortsatt bestämmas i dessa fall.

### *Olämplighetstider*

I prop. 1997/98:63 s. 75 angavs att en bestämmelse om olämplighetstid skulle införas även vid avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Regeringen anförde att det vid en ansökan kan vara svårare att bedöma hur lång tid som kvarstår innan en ny ansökan bör komma i fråga, eftersom orsaken till olämpligheten kan ligga långt tillbaka i tiden. Den kortaste tiden som den prövade ska anses olämplig borde därför i den situationen bestämmas till en kortare period än vid en återkallelse. Den kortaste tiden sattes till 6 månader. Regeringen anser att de nuvarande tiderna bör bestå.

Olämplighetstid efter återkallelse grundas på att vandelskravet inte längre är uppfyllt. Vandelskravet anses inte uppfyllt om den prövade har gjort sig skyldig till allvarlig eller upprepad brottslighet. I dessa fall går det att överblicka hur lång olämplighetstiden bör vara och med hänsyn till att det rör sig om allvarlig eller upprepad brottslighet bör den inte vara för kort. De nuvarande tiderna, lägst tre och högst fem år, bör därför bestå.

### *Tidsfrister för övrigt prövade*

Av artikel 13.1 a) i trafiktillståndsförordningen framgår att den behöriga myndigheten kan bevilja ett företag en tidsfrist för att hitta en ersättare för en trafikansvarig som inte längre uppfyller kravet på gott anseende. Någon motsvarande tidsfrist för att hitta en ersättare för en person som prövats enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket yrkestrafiklagen regleras inte i trafiktillståndsförordningen. Anledningen till detta kan antas vara att förordningen ställer ett uttryckligt krav på att ett företag ska utse en trafikansvarig till skillnad från de som i övrigt är knutna till företaget. De

s.k. övrigt prövade påverkar dock företagens goda anseende på samma sätt som en trafikansvarig. Företagen bör enligt regeringens mening inte försättas i en sämre situation om någon annan än den trafikansvarige förlorat sitt goda anseende. En bestämmelse som anger att tidsfristerna i artikel 13.1 a) ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket yrkestrafiklagen inte längre uppfyller kravet på gott anseende bör därför införas.

### 5.16.3 Avgöranden som ska beaktas och delgivning

**Regeringens förslag:** Sådana avgöranden som ska ligga till grund för slutlig återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med anledning av brottslig gärning ska på motsvarande sätt ligga till grund för en tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om att vissa utländska avgöranden ska jämföras med en svensk dom ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

Beslut om återkallelse eller tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller ett transporttillstånd och om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon som prövats enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen samt en underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, ska delges den som åtgärden gäller.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I förhållande till promemorians förslag har lagts till att även beslut om tillfällig indragning av transporttillstånd och olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon som prövats enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen ska delges.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser inte att det ska finnas krav på delgivning av en underrättelse enligt artikel 13.1. *Sveriges Åkeriföretag* anser att det är väsentligt att även beslut om olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i trafiktillståndsförordningen omfattas av krav på delgivning. *Svensk Försäkring* menar att det bör förtydligas vad som avses med uttrycket ”med anledning av brottslig gärning” i den nya 4 kap. 7 § yrkestrafiklagen.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Avgöranden som ska beaktas*

Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning ska, enligt nuvarande 5 kap. 14 § YTL, beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning. Den precisering av avgöranden som ska ligga till grund för frågan om brott föreligger bör behållas även då trafiktillståndsförordningen ska tillämpas. Genom trafiktillståndsförordningen

införs en möjlighet att tillfälligt dra in ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. De nämnda avgörandena bör enligt regeringens mening ligga till grund även för en sådan prövning. *Svensk Försäkring* har efterlyst ett förtydligande av vad som avses med brottslig gärning. Av artikel 13 i trafiktillståndsförordningen framgår att ett tillstånd kan dras in tillfälligt eller återkallas bland annat när kravet på gott anseende inte längre är uppfyllt. Av den nya 2 kap. 4 § andra stycket yrkestrafiklagen framgår i vilka fall som kravet på gott anseende inte ska anses vara uppfyllt med anledning av brottslig gärning. Därutöver framgår av första stycket i samma paragraf att även den prövades laglydnad i övrigt kan beaktas vid bedömningen av om kravet på gott anseende ska anses uppfyllt.

#### *Delgivning*

Av nuvarande 2 kap. 16 § YTL framgår att ett beslut om varning eller återkallelse ska delges den som beslutet rör. Detsamma bör enligt regeringens mening gälla vid tillfällig indragning av ett tillstånd enligt artikel 13 i trafiktillståndsförordningen. I fråga om underrättelser enligt artikel 13.1 har Transportstyrelsen anfört att sådana underrättelser inte kan jämföras med en varning och att de därmed inte borde behöva delges. Styrelsen anför vidare att delgivning skulle innebära svårigheter och medföra ökade kostnader. En underrättelse enligt artikel 13.1 i trafiktillståndsförordningen ska ske om ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En återkallelse av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik är ett allvarligt ingripande för ett transportföretag. Underrättelsen enligt artikel 13.1 i förordningen är ett sätt att varna företaget för att det riskerar att hamna i en situation när tillståndet kan komma att återkallas. För att företaget ska ha en möjlighet att rätta till situationen i tid är det av stor vikt att säkerställa att underrättelsen når företaget. Regeringen anser därför att underrättelserna bör delges företaget.

Sveriges Åkeriföretag anser att även beslut om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 bör delges. Regeringen delar denna uppfattning och anser att detta även bör gälla beslut om olämplighetsförklaring av en person som prövats enligt den nya 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § YTL. Bestämmelsen om delgivning ska kompletteras med dessa situationer.

#### 5.17 Tillsyn

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med den nya yrkestrafiklagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Bestämmelsen i den nuvarande yrkestrafiklagen om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslogs även att regeringen skulle utse en myndighet att utöva tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att begreppet anordna när det gäller skriftliga prov kan vålla tolkningssvårigheter, eftersom det i dag är olika myndigheter som tar fram prov och som sedan examinerar. *Sveriges Åkeriföretag* har haft en redaktionell synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 12 i trafiktillståndsförordningen framgår att de behöriga myndigheterna ska kontrollera att de företag som har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven för tillstånd enligt artikel 3. Till och med utgången av år 2014 ska kontrollerna genomföras minst vart femte år.

Bestämmelser om tillsyn finns i nuvarande 5 kap. 17 § YTL. Den nuvarande bestämmelsen om att den behöriga myndigheten ska utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser, bör enligt regeringens mening behållas som ett komplement till de tillsynsuppgifter som de behöriga myndigheterna har tilldelats enligt artikel 12 i trafiktillståndsförordningen. Särskilt gäller detta tillsynen över innehavare av transporttillstånd. Innehållet i andra meningen i nuvarande 5 kap. 17 § YTL utgör en allmän uppgift för tillsynsmyndigheten att verka för att vissa krav, bland annat på trafiksäkerhet och arbetsmiljö, uppfylls. Enligt regeringens mening bör denna uppgift inte regleras i lag, utan hanteras lämpligen i myndighetens instruktion. Vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet regleras lämpligen i förordning.

Av artikel 8.3 i trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna regelbundet ska kontrollera att prov i yrkeskunnande enligt artikeln anordnas i enlighet med bilaga I till förordningen. Av avsnitt 5.5 framgår att regeringen avser att utse en eller flera myndigheter att utforma respektive anordna sådana prov. Uppgiften att anordna prov kommer således att tilldelas en förvaltningsmyndighet. En sådan myndighets verksamhet innefattar ett generellt uppdrag att utföra de uppgifter som myndigheten har tilldelats i enlighet med gällande rätt. De förvaltningsmyndigheter som kan komma i fråga för de aktuella uppgifterna lyder under regeringen. Enligt regeringens uppfattning är detta tillräckligt för att uppfylla kravet på kontroll enligt artikel 8.3.

Angående innebörden av begreppet anordna hänvisas till avsnitt 5.5.

## 5.18 Straffbestämmelser

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna om olaga yrkesmässig trafik, beställansvar och hindrande av fortsatt färd ska kompletteras med hänvisningar till förordning (EG) nr 1071/2009. Paragraferna om brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall och biträde vid förundersökning ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* anser att beställaransvar ska aktualiseras även om beställaren inte kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades. När det gäller hindrande av fortsatt färd anser styrelsen att det av lagtexten bör framgå vad polisen ska göra för att hindra färd. Slutligen bör även den som av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall kunna lagföras.

**Skälen för regeringens förslag:** Materiella bestämmelser om villkor för att bedriva yrkesmässig trafik och krav på tillstånd finns i trafiktillståndsförordningen. Kompletterande bestämmelser finns i den nya yrkestrafiklagen. De nuvarande straffbestämmelserna om olaga yrkesmässig trafik och beställaransvar samt bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd ska anpassas till detta förhållande genom att en hänvisning även görs till trafiktillståndsförordningens bestämmelser.

*Rikspolisstyrelsen* har haft synpunkter på tre straffbestämmelser i den nya yrkestrafiklagen. Att, som Rikspolisstyrelsen föreslår, införa ett strikt s.k. beställaransvar i 5 kap. 2 § YTL skulle innebära att en undersökningsskyldighet åläggs beställaren av en transport. Beställaren skulle innan avtal träffas behöva kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att trafikutövaren har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En sådan hantering skulle leda till ökad administration och ökade kostnader för både företag och myndighet. Om den nuvarande regleringen utgör ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är har inte utretts. Mot den bakgrunden anser regeringen att det fortsatt bör krävas att beställaren kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik saknades för att straff ska kunna utdömas.

Bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd i den nya 5 kap. 5 § YTL innebär en möjlighet för en polisman att hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Frågan om vilka åtgärder polisen kan vidta för att hindra ett fordons fortsatta färd behandlas inte i promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20) och det finns därför inte underlag att behandla frågan i detta lagstiftningsärende.

Rikspolisstyrelsen anser slutligen att även den som av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall ska kunna lagföras. Frågan om en utökning av de straffrättsliga området behandlas inte i promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20). Det saknas därför underlag att behandla frågan i detta lagstiftningsärende.

Den 31 mars 2011 tillsattes en utredning om användningen av straffrätt (Ju 2011:05). Enligt utredningsdirektiven (Dir. 2011:31) ska utredaren bland annat analysera om det går att vara mer återhållsam med användningen av straffrätt på olika områden, främst inom specialstraffrätten. Analysen ska även omfatta hur detta i så fall bör uppnås samt peka ut sådana områden och metoder. Transport- och trafikområdet nämns särskilt. Beroende av vad utredningen föreslår kan en annan ordning komma att övervägas i framtiden.



## 5.19 Överklaganden och verkställighet

**Regeringens förslag:** Den behöriga myndighetens beslut i frågor om yrkesmässig trafik, transporttillstånd och vissa tillstånd för internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut i fråga om skriftliga examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska inte få överklagas.

Den behöriga myndighetens beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och regeringens beslut enligt denna lag ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

De gemensamma bestämmelserna om överklagande i den nuvarande yrkestrafiklagen ska föras över till den nya yrkestrafiklagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i sak på förslaget. *Förvaltningsrätten i Göteborg* har lämnat redaktionella synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Materiella bestämmelser om villkor för att bedriva yrkesmässig trafik och om krav på tillstånd finns i trafik-tillståndsförordningen. Kompletterande bestämmelser finns i den nya yrkestrafiklagen. Vidare ska frågan om behörig myndighet på yrkestrafikområdet regleras i förordning (se avsnitt 5.5). De nuvarande bestämmelserna om överklagande och verkställighet av beslut ska anpassas till dessa förhållanden genom hänvisningar till den behöriga myndigheten och trafik-tillståndsförordningen.

Beslut i fråga om skriftliga examensprov som avses i artikel 8.1 i trafik-tillståndsförordningen ska, i likhet med skriftliga prov enligt nuvarande yrkestrafiklag, inte kunna överklagas.

I fråga om verkställighet av beslut ska även beslut enligt trafik-tillståndsförordningen gälla omedelbart. Liksom enligt nuvarande yrkestrafiklag ska även regeringens beslut om undantag från lagen, och som nu föreslås även från trafik-tillståndsförordningens bestämmelser, gälla omedelbart om inte annat förordnas.

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förordning (EG) nr 1071/2009 eller yrkestrafiklagen. Ett beslut om undantag ska få förenas med villkor.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, trafikansvariga, prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, kontroll av yrkesmässig trafik, och internationella vägtransporter.

Vidare ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter och om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordningen, yrkestrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till promemorians förslag har bemyndigandena att meddela föreskrifter preciserats.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i nuvarande yrkestrafiklag att meddela föreskrifter eller medge undantag från lagen. Undantag får förenas med villkor. Vidare får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen samt meddela föreskrifter om vissa förhållanden rörande taxi, registrering av tillståndsinnehav, kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter samt avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordningen, yrkestrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning. Slutligen får regeringen, om Sverige är i krig eller under liknande förhållanden, föreskriva att yrkestrafiklagen helt eller delvis inte ska tillämpas.

Bemyndigandena att meddela undantag från yrkestrafiklagen och att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen behöver anpassas till att de materiella bestämmelserna om villkoren för att få bedriva yrkesmässig trafik i huvudsak kommer att regleras av trafik-tillståndsförordningen. Trafiktillståndsförordningen medger att undantag görs från förordningens bestämmelser i vissa angivna fall. Av artikel 1.5 framgår att vissa företag får undantas från tillämpning av alla eller vissa av förordningens bestämmelser. Vidare får undantag göras i fråga om examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 och 9. Bestämmelser om att medge vissa företag undantag från tillämpningen av förordningens bestämmelser meddelas lämpligen av regeringen i förordning, medan undantag från att avlägga examensprov i yrkeskunnande lämpligen beslutas av den behöriga myndigheten. Det kan vidare bli aktuellt att meddela undantag från bestämmelserna i lagen i vissa fall. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför fortsatt

bemyndigas att meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från yrkestrafiklagen. Eftersom de materiella bestämmelserna om kraven för att bedriva yrkesmässig trafik nu kommer att finnas i trafiktillståndsförordningen bör detsamma gälla även i förhållande till den förordningen. Undantag från trafiktillståndsförordningens bestämmelser förutsätter givetvis att förordningen möjliggör undantag i det enskilda fallet. Ett beslut om undantag bör fortsatt kunna förenas med villkor.

När det gäller behovet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att kunna meddela ytterligare föreskrifter kan följande sägas. Trafiktillståndsförordningen ger i ett antal avseenden medlemsstaterna möjlighet att välja om ytterligare krav eller begränsningar i de avseenden som regleras i förordningen ska införas. Som exempel kan nämnas beslut om ytterligare krav för att få bedriva yrkesmässig trafik (artikel 3.2), om begränsningar i en trafikansvarigs uppdrag (artikel 4.2–3), om vilka handlingar ett företag ska hålla tillgängliga (artikel 5 a) samt om prov och utbildning för prov i yrkeskunnande (artikel 8). Vidare ska medlemsstaterna utvidga och från och med 1 januari 2015 tillämpa ett riskvärderingssystem för de kontroller som ska göras enligt artikel 12. Om Sverige skulle vilja utnyttja de möjligheter som finns att meddela ytterligare föreskrifter i dessa avseenden handlar det i första hand om föreskrifter i förordning, men det kan också bli aktuellt med myndighetsföreskrifter. Det finns därmed ett behov av att ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Av tydlighetsskäl bör det preciseras i vilka avseenden ytterligare föreskrifter kan komma att meddelas. I lagen ska därför anges att ytterligare föreskrifter får meddelas om kraven för att få bedriva yrkesmässig trafik, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, trafikansvariga, prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, kontroll av yrkesmässig trafik och internationella vägtransporter. Med ytterligare föreskrifter om kraven för att få bedriva yrkesmässig trafik avses föreskrifter i fråga om kraven på etablering, gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande. Enligt regeringens uppfattning innefattas i punkten om föreskrifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, föreskrifter om ansökan och utfärdande av tillstånd samt om tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd, dock endast i den mån det inte rör sig om grunder för återkallelse eller tillfällig indragning av tillstånd och endast i den mån trafiktillståndsförordningen inte behandlar frågan.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska fortsatt få meddela föreskrifter om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter och avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om avgifter ska även gälla trafiktillståndsförordningen.

Det nuvarande bemyndigandet att meddela föreskrifter om registrering av tillståndsinnehav bör enligt regeringens mening inte föras över till den nya yrkestrafiklagen eftersom möjlighet att meddela sådana föreskrifter redan finns med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Någon möjlighet att föreskriva att trafiktillståndsförordningens bestämmelser helt eller delvis inte ska tillämpas vid krig eller liknande situationer finns inte enligt nämnda förordning. Bemyndigandet härom i nuvarande yrkestrafiklagen ska därför inte föras över till den nya yrkestrafiklagen.

## 5.21 Följdändringar

**Regeringens förslag:** Nuvarande hänvisningar till yrkestrafiklagen ersätts med hänvisningar till förordning (EG) nr 1071/2009, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen, eller, i förekommande fall, till två av eller samtliga dessa författningar.

Begreppet yrkesmässig trafik behålls, ersätts av eller kompletteras med begreppet taxitrafik.

De författningar som berörs och där ändringar enligt första och andra styckena sker är lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m., lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m., ordningslagen, mervärdesskattelagen, lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, körkortslagen, yrkestrafiklagen, lagen om vägtrafikregister, fordonslagen, lagen om trängselskatt, vägtrafikskattelagen, lagen om information till passagerare m.m., lagen om yrkesförarkompetens, lagen om vissa kommunala befogenheter, offentlighets- och sekretesslagen, patient-säkerhetslagen och skatteförfarandelagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Av avsnitt 5.1 framgår att den nuvarande yrkestrafiklagen ska delas upp i två lagar, en ny yrkestrafiklag och en taxitrafiklag. Den nya yrkestrafiklagen ska utgöra ett komplement till trafiktillståndsförordningen. Vidare föreslås att begreppet yrkesmässig trafik inte längre ska innefatta taxitrafik.

Samtliga hänvisningar i lagar och förordningar till den nuvarande yrkestrafiklagen måste därför ses över. Hänvisningar till yrkestrafiklagen ska ersättas med hänvisningar till trafiktillståndsförordningen, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen, eller, i förekommande fall, till två av eller samtliga dessa författningar. Begreppet yrkesmässig trafik behålls, ersätts av eller, i förekommande fall, kompletteras med begreppet taxitrafik. En närmare beskrivning av hur hänvisningarna ändras framgår av författningsskomentarerna till respektive lagrum.

## 5.22 Internationella transporter

**Regeringens förslag:** Nuvarande bestämmelser i yrkestrafiklagen om internationella transporter ska med nödvändiga justeringar föras över till den nya yrkestrafiklagen.

Därutöver ska det av den nya yrkestrafiklagen framgå att det för internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svensk Försäkring* har efterlyst ett förtydligande av vad som avses med att iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken i den nya 3 kap. 6 § YTL.

**Skälen för regeringens förslag:** Vägtransportpaketet påverkar inte bestämmelserna i den nuvarande yrkestrafiklagen om internationella transporter på annat sätt än att begreppet trafikillstånd i nuvarande 4 kap. 2 § YTL ska ersättas med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Av nuvarande 4 kap. 1 § andra stycket YTL framgår att särskilda bestämmelser gäller för internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). De bestämmelser som avses är bestämmelserna i buss- och godsförordningen. Enligt regeringens uppfattning bör det uttryckligen av lagtexten framgå vilka bestämmelser som avses.

*Svensk Försäkring* har efterlyst ett förtydligande av vad som avses med att iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken i den nya 3 kap. 6 § YTL. Transporttillstånd bör, liksom tidigare, endast få meddelas den som kan förväntas iaktta samtliga bestämmelser som gäller för trafiken.

## 5.23 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den nya yrkestrafiklagen ska träda i kraft den 1 maj 2012, då den nuvarande yrkestrafiklagen ska upphöra att gälla. Följdändringarna i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m., lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m., ordningslagen, mervärdesskattelagen, lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, körkortslagen, lagen om belastningsregister, lagen om vägtrafikregister, fordonslagen, lagen om trängselskatt, vägtrafikskattelagen, lagen om information till passagerare m.m., lagen om yrkesförarkompetens, lagen om vissa kommunala befogenheter, offentlighets- och sekretesslagen, patientsäkerhetslagen och skatteförfarandelagen ska träda i kraft samma datum. Den nya 8 a § lagen om vägtrafikregister ska dock träda i kraft den 1 januari 2013.

Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla. Även villkor och begränsningar som har meddelats i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av äldre bestämmelser och som gäller när den nya yrkestrafiklagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen.

Om det i lag eller annan författning hänvisas till bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen som har ersatts genom en föreskrift i förordning (EG) nr 1071/2009 eller i den nya yrkestrafiklagen, ska i stället de nya föreskrifterna tillämpas.

Sekretess ska fortsatt gälla för ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian anges ett annat ikraftträdandedatum för samtliga lagförslag och samma ikraftträdandedatum för förslaget till ny 8 a § i lagen (2001:558) om vägtrafikregister som för övriga förslag. Vidare saknas en övergångsbestämmelse till ändringen av 29 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att ändringar som syftar till att implementera det nationella elektroniska registret bör träda i kraft den 1 januari 2013, medan övriga ändringar bör träda i kraft senast den 1 mars 2012.

**Skälen för regeringens förslag:** Trafiktillstånds-förordningen träder i kraft den 4 december 2011. Med hänsyn härtill är det av vikt med ett så tidigt ikraftträdandedatum som möjligt för de följdändringar som nu föreslås. De nya och ändrade författningar som berörs bör därför träda i kraft den 1 maj 2012. *Transportstyrelsen* har anfört att ändringar som syftar till att implementera det nationella elektroniska registret inte bör träda i kraft förrän den 1 januari 2013. Av artikel 16.5 i trafik-tillstånds-förordningen framgår att medlemsstaternas nationella elektroniska register senast den 31 december 2012 ska vara sammankopplade och

tillgängliga så att varje medlemsstats behöriga myndighet har åtkomst till samtliga medlemsstaters elektroniska register. Kommissionen har vidare antagit förordning (EU) nr 1213/2010 om gemensamma bestämmelser för sammankoppling av de nationella elektroniska registren avseende vägtransportföretag, som ska tillämpas från och med den 31 december 2012. Såvitt gäller förslaget till ny 8 a § i lagen (2001:558) om vägtrafikregister delar regeringen därför Transportstyrelsens uppfattning att ikraftträdandedatum bör vara den 1 januari 2013.

Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla. Trafiktillstånd för linjetrafik och beställningstrafik med buss kommer därmed att gälla som motsvarande tillstånd att bedriva yrkesmässiga persontransporter på väg, medan trafiktillstånd för gods- trafik kommer att gälla som tillstånd att bedriva yrkesmässiga gods- transporter på väg. Villkor och begränsningar som har meddelats i dessa tillstånd med stöd av äldre bestämmelser ska fortsatt gälla.

Ett antal föreskrifter har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490). För att undvika tillämpningsproblem bör det i en övergångs- bestämmelse till den nya yrkestrafiklagen anges att föreskrifter som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när den nya lagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen.

I många författningar hänvisas till yrkestrafiklagen. Dessa hänvisningar bör ändras till hänvisningar till trafiktillståndsförordningen, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen eller en kombination av dessa författningar. För det fall någon sådan ändring förbises bör det i en övergångsbestämmelse till den nya yrkestrafiklagen anges att om det i lag eller annan författning hänvisas till bestämmelser som har ersatts genom bestämmelser i de nya författningarna eller i förordning (EG) nr 1071/2009, ska i stället de nya bestämmelserna tillämpas.

Sekretess bör fortsatt gälla för ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490). I en övergångsbestämmelse ska därför anges att 29 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i sin äldre lydelse ska gälla för sådana ärenden.

## 6 Utbyte av information om vägtransportföretag

### 6.1 Rättsliga utgångspunkter

#### 6.1.1 Europakonventionen och FN-konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter

År 1948 antog Förenta nationerna (FN) den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna. De rättigheter som räknas upp i förklaringen har därefter vidareutvecklats bl.a. i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) från 1950 och FN:s konvention om medborgerliga och politiska rättigheter från 1966.

Enligt artikel 8 i Europakonventionen har var och en rätt till respekt bl.a. för sitt privat- och familjeliv. En offentlig myndighet får inte inskränka åtnjutandet av denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välbefinnande eller till förebyggande av oordning eller brott eller till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter. I rekvisitet "med stöd av lag" ligger, utöver att intrånget ska ha stöd i nationell lag, att den åberopade lagen måste uppfylla vissa minimikrav i fråga om kvalitet och tydlighet. En rättighetsinskränkande tolkning av lagen ska kunna förutses och lagen ska vara allmänt tillgänglig. Åtgärder som innefattar intrång i en skyddad rättighet kan godtas endast om de är proportionerliga. Det innebär att intrånget måste svara mot ett angeläget samhällsbehov och stå i rimlig proportion till det syfte som ska uppnås.

I artikel 13 i Europakonventionen föreskrivs att var och en, vars i konventionen angivna fri- och rättigheter kränkts, ska ha tillgång till ett effektivt rättsmedel inför en nationell myndighet. Detta gäller även om kränkning har förövats av någon under utövning av offentlig myndighet. Innebörden av artikeln är att den enskilde ska ha tillgång till en nationell instans för att kunna få saken prövad och kunna få upprättelse.

Även i FN:s konvention om medborgerliga och politiska rättigheter finns en bestämmelse till skydd för godtyckligt eller olagligt ingripande i någons privat- eller familjeliv (artikel 17).

### **6.1.2 Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna**

Lissabonfördraget innebär att EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, tillkännagiven av parlamentet, rådet och kommissionen den 7 december 2000 och anpassad den 12 december 2007, är rättsligt bindande. Detta sker genom att en referens till stadgan har införts i artikel 6.1 i det ändrade EU-fördraget (prop. 2007/08:168 s. 58). I stadgan bekräftas de rättigheter som har sin grund i medlemsstaternas gemensamma författningstraditioner och internationella förpliktelser, Europakonventionen, unionens och Europarådets sociala stadgor samt rättspraxis vid EU-domstolen och Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna. Stadgans syfte är att kodifiera de grundläggande fri- och rättigheter som EU redan erkänner.

I artikel 7 föreskrivs bl.a. att var och en har rätt till respekt för sitt privatliv och sitt familjeliv. I artikel 8 föreskrivs vidare bl.a. att var och en har rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Personuppgifter ska behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Var och en har rätt att få tillgång till insamlade uppgifter som rör honom eller henne och att få dem rättade. En oberoende myndighet ska kontrollera att reglerna efterlevs. Av artikel 51 i stadgan följer att den riktar sig till verksamhet som utförs av EU:s egna organ och institutioner och att den blir tillämplig för medlemsstaterna endast i de fall där de tillämpar EU-rätten.



### 6.1.3 Dataskyddsdirektivet

Dataskyddsdirektivet syftar till att garantera en hög och i alla medlemsstater likvärdig skyddsnivå när det gäller enskilda personers fri- och rättigheter med avseende på behandling av personuppgifter och att främja ett fritt flöde av personuppgifter mellan medlemsstaterna i EU. Direktivet innehåller generella krav och riktlinjer för all behandling av personuppgifter. Medlemsstaterna får inom den ram som anges i direktivet närmare precisera villkoren för när behandling av personuppgifter får förekomma. Sådana preciseringar får dock inte hindra det fria flödet av personuppgifter inom unionen. Direktivet gäller inte för sådan behandling av personuppgifter som rör allmän säkerhet, försvar, statens säkerhet och statens verksamhet på straffrättens område. Direktivet omfattar således inte statens behandling av personuppgifter i brottsbekämpande verksamhet. Dataskyddsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom personuppgiftslagen (1998:204), se avsnitt 6.1.4. Lagen har gjorts generellt tillämplig och omfattar således även sådan verksamhet som faller utanför direktivets tillämpningsområde (prop. 1997/98:44, bet. 1997/98:KU18).

### 6.1.4 Personuppgiftslagen

Personuppgiftslagen (1998:204), genom vilken dataskyddsdirektivet genomförts i svensk rätt, har gjorts generellt tillämplig och omfattar således även sådan verksamhet som faller utanför direktivets tillämpningsområde (prop. 1997/98:44, bet. 1997/98:KU18). Lagen trädde i kraft den 24 oktober 1998 och innehåller de generella regler som krävs för genomförandet av direktivet. Lagen anger den grundläggande ramen för behandling av personuppgifter. Särreglering i lag eller förordning gäller emellertid framför bestämmelserna i personuppgiftslagen. Att det krävs en särskild författning för att avvika från det integritetsskydd som personuppgiftslagen ger, är en garanti för att behovet av särregler övervägs noga i den ordning som gäller för författningsgivning.

Personuppgiftslagen innehåller generella bestämmelser för all behandling av personuppgifter. Begreppet behandling av personuppgifter omfattar i stort sett allt man kan göra med sådana uppgifter, exempelvis att samla in, söka, bevara och sprida uppgifter. Lagen omfattar i princip endast behandling av personuppgifter som är helt eller delvis automatiserad. Även manuell behandling kan dock omfattas, nämligen om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter vilka är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier.

Enligt personuppgiftslagen ska en personuppgiftsansvarig se till att personuppgifter behandlas bara om det är lagligt. Den personuppgiftsansvarige ska vidare se till att personuppgifter behandlas på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed, att personuppgifter samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål, att de inte behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket de samlades in, att de personuppgifter som behandlas är riktiga och om nödvändigt aktuella, att alla rimliga åtgärder vidtas för att rätta, blockera

eller utplåna sådana personuppgifter som är felaktiga eller ofullständiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen och att personuppgifter inte bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen.

Vidare reglerar personuppgiftslagen när behandling av uppgifter är tillåten. Detta är i princip fallet när den registrerade har lämnat sitt samtycke eller när behandlingen är nödvändig av olika angivna skäl, bl.a. för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig skyldighet och för att den personuppgiftsansvarige, eller tredje man till vilken personuppgifter lämnas ut, ska kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning.

Personuppgiftslagen förbjuder andra än myndigheter att behandla personuppgifter om lagöverträdelse som innefattar brott, domar i brottmål, straffprocessuella tvångsmedel eller administrativa frihetsberövanden. Det finns dock ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om undantag från förbudet. Datainspektionen har meddelat sådana föreskrifter; DIFS 1998:3, jfr 9 § personuppgiftsförordningen (1998:1191).

Den 1 januari 2007 trädde vissa ändringar av personuppgiftslagen i kraft, som innebär att lagen i viss utsträckning utformas enligt en s.k. missbruksmodell (prop. 2005/06:173). Regleringen tar därmed inte sikte på själva hanteringen av personuppgifterna utan på att uppgifterna inte får missbrukas till skada för någons personliga integritet. Behandling av personuppgifter i ostrukturerat material, t.ex. löpande text och enskilda bild- och ljudupptagningar, undantas från de flesta av personuppgiftslagens detaljerade hanteringsregler. Sådan behandling tillåts utan andra restriktioner än att den registrerades personliga integritet inte får kränkas.

#### **6.1.5 Lagen om vägtrafikregister**

I lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandling av personuppgifter i samband med registrering av fordon. Lagen innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Registret har i huvudsak till ändamål att tillhandahålla information till myndigheter, företag och organisationer som i sin verksamhet behöver information om fordon, fordonsägare och körkortsinnehavare. Ändamålen omfattar även att ge information till enskilda och till utländska myndigheter som är i behov av uppgifter i registret. Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i registret.

#### **6.1.6 Lagen om belastningsregister**

I lagen (1998:620) om belastningsregister finns bestämmelser som rör belastningsregistret. Registret ska, såvitt nu är av intresse, innehålla uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har ålagts påföljd för brott. Det huvudsakliga ändamålet med registret är att ge information om sådana belastnings-

uppgifter som behövs i verksamhet hos vissa angivna myndigheter samt hos övriga myndigheter vid sådan lämplighetsprövning, tillståndsprövning eller annan prövning som anges i författning. Av förordningen (1999:1134) om belastningsregister framgår att Transportstyrelsen har rätt att få uppgifter ur registret och att myndigheten får ha direktåtkomst till dessa uppgifter. Rikspolisstyrelsen är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i registret.

### 6.1.7 Offentlighets- och sekretesslagen

I offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns bestämmelser som gör det möjligt för myndigheter att utbyta uppgifter trots att dessa omfattas av sekretess.

En utgångspunkt i offentlighets- och sekretesslagen är att en uppgift som omfattas av sekretess inte får röjas för en utländsk myndighet eller mellanfolklig organisation. Det får dock enligt 8 kap. 3 § ske i två situationer. Den ena är när utlämnandet sker i enlighet med en särskild föreskrift i lag eller förordning. Med lag likställs EU-förordningar (se prop. 1998/99:18 s. 41 och 75 samt prop. 1999/2000:126 s. 160 och 283). En uttrycklig bestämmelse i en sådan författning om att uppgifter får lämnas till en utländsk myndighet eller mellanfolklig organisation innebär alltså att sekretessen inte hindrar att uppgiften lämnas ut. Den andra situationen är när uppgiften i motsvarande fall skulle få lämnas till en svensk myndighet och det enligt den utlämnande myndigheten står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften lämnas ut.

Vissa sekretessbrytande bestämmelser finns i 10 kap. offentlighets- och sekretesslagen. Sekretessbelagda uppgifter får enligt 10 kap. 2 § lämnas ut från en myndighet till en annan om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet.

Om en uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning hindrar enligt 10 kap. 28 § första stycket sekretess inte att uppgifter lämnas ut till en annan myndighet. Av generalklausulen i 10 kap. 27 § följer att sekretessbelagda uppgifter som huvudregel får lämnas ut till en annan myndighet efter en intresseavvägning som innebär att det ska vara uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.

Bestämmelser om att uppgifter får lämnas ut finns i lagen (1998:620) och förordningen (1999:1134) om belastningsregister samt i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

## 6.2 Det svenska vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret är ett automatiserat register som bland annat innehåller uppgifter om behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och om tillstånd att bedriva sådan trafik. Registret har till ändamål att tillhandahålla information till myndigheter, företag och organisationer som i sin verksamhet behöver information om bland annat fordon, fordonsägare och den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Ändamålen omfattar även att ge information till enskilda som är i behov av uppgifter

i registret samt att tillhandahålla uppgifter till en utländsk myndighet när uppgiftsutlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller en EU-rättsakt. Registret förs av Transportstyrelsen, som också är personuppgiftsansvarig för registret. Vägtrafikregistret regleras i lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Myndigheter, företag och organisationer som i sin verksamhet hanterar fordon eller behöver information om fordon, fordonsägare, körkortsinnehavare eller den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik har möjlighet att få direktåtkomst till vägtrafikregistret. Direktåtkomst till vägtrafikregistret får även medges en utländsk myndighet när uppgiftsutlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller en EU-rättsakt. Det är Transportstyrelsen som efter prövning av en ansökan beslutar om direktåtkomst ska beviljas. För närvarande finns det cirka 4 800 användare med direktåtkomst.

Vägtrafikregisterutredningen har i betänkandet Transportstyrelsens databaser på trafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76) presenterat ett förslag till ny reglering som ska ersätta lagen och förordningen om vägtrafikregister. Utredningen föreslår att lagen om vägtrafikregister ska ersättas av två lagar; en som reglerar behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet och en som innehåller de grundläggande bestämmelserna om fordons registrering. Den huvudsakliga behandlingen av personuppgifter föreslås ske i fyra databaser: fordons-, behörighets-, tillstånds- och tillsynsdatabasen. För behandlingen i respektive databas föreslås särskilda och uttömmande ändamål som i stort sett motsvarar dagens reglering. I samtliga databaser föreslås personuppgifter få behandlas för att tillhandahålla information som behövs för en utländsk myndighets verksamhet i den utsträckning som följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller om det följer av en EU-rättsakt. Betänkandet bereds för närvarande inom Näringsdepartementet.

## 6.3 Kommunikationsnätverk

### 6.3.1 EUCARIS

Det förekommer ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter. Informationsutbytet sker till viss del automatiserat genom den tekniska plattformen EUCARIS (European Car and Driving License Information System). EUCARIS är inget EU-rättsligt system utan bygger på ett avtal som ingicks av femton EU-medlemsstater i juni 2000. Sverige har ännu inte skrivit under avtalet, men deltar i informationsutbytet och utbyter genom detta vissa fordonsuppgifter.

EUCARIS är ett slutet kommunikationsnätverk där förfrågningar skickas direkt mellan s.k. core-servrar i de anslutna staterna. Den nationella core-servern är i sin tur kopplad till det nationella fordonsregistret. Genom säker inloggning kan vägtrafikregistermyndigheterna i

de stater som omfattas av samarbetet göra förfrågningar via nätverket. När en förfrågan skickas från exempelvis Belgien till Sverige loggar och kontrollerar den belgiska servern uppgifter om vem som gör sökningen och att denne är behörig att göra den. Förfrågan skickas sedan vidare till den svenska servern som loggar att en förfrågan har gjorts från Belgien och sedan skickar förfrågan vidare till det svenska vägtrafikregistret. Frågan besvaras helt automatiskt. Till nätverket är knutet regler om data-säkerhet samt det format och den teknik som ska användas vid utbyte av uppgifter.

Uppgiftsutbytet i EUCARIS sker via fyra olika applikationer. Den första heter Eucaris och rör i första hand tekniska data som exempelvis tillverkare och bilmodell, men systemet indikerar också om ett fordon är anmält stulet. Vissa stater, dock inte Sverige, utbyter även körkorts-uppgifter. Den andra applikationen heter File-transfer och avser utbyte av bötesinformation. Den används för närvarande endast av Tyskland och Nederländerna. De stater som utbyter fordonsuppgifter med stöd av Prüm-rådsbeslutet gör det via en tredje applikation som kallas Prüm. Genom denna applikation utbyts uppgifter om fordons ägare och innehavare och uppgifter om fordonet. Slutligen ska uppgifter om vägtransportföretag utbytas genom en fjärde applikation kallad ERRU.

### 6.3.2 TACHOnet

TACHOnet är en teknisk plattform för informationsutbyte mellan EU:s medlemsstater i fråga om utfärdande och kontroll av färdskrivare och förarkort knutna till färdskrivare. Det elektroniska systemet är uppbyggt kring en centralenhet till vilken alla medlemsstater är kopplade. Förfrågningar skickas till centralenheten där de samlas och lagras en viss tid för att sedan besvaras.

## 6.4 Utbyte av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen

### 6.4.1 Hur ska uppgiftsutbytet gå till?

**Regeringens bedömning:** EUCARIS bör användas som teknisk plattform för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag.

Varje medlemsstat bör ansvara för personuppgifter i sina respektive register. Den nationella kontaktpunkten bör ansvara för användningen av uppgifter överförda från utländska register över vägtransportföretag.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian behandlas inte frågan om personuppgiftsansvaret mellan aktörerna.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* kan inte bedöma eller tillstyrka förslagen utan en närmare beskrivning av hur informationsutbytet är tänkt att fungera. Vidare efterlyser inspektionen ett tydliggörande av hur personuppgiftsansvaret ska fördelas mellan de inblandade aktörerna.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt trafiktillstånds-förordningen ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Registren ska senast den 31 december 2012 vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter. Varje medlemsstats nationella kontaktpunkt ska ha åtkomst till samtliga medlemsstaters nationella elektroniska register. Gemensamma bestämmelser för genomförandet av denna samman-koppling ska antas av kommissionen.

Kommissionen har i förordning (EU) nr 1213/2010 fastställt sådana bestämmelser. Systemet för sammankoppling av de nationella elektroniska registren kallas ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings) och ska tillhandahålla medlemsstaterna tillförlitliga och säkra uppgifter på ett organiserat sätt. ERRU-systemet utgörs av en struktur med en centralenhet (motsvarande TACHOnet) och en ohierarkisk struktur (motsvarande EUCARIS). I systemet med en centralenhet sker kommunikationen alltid via centralenheten, medan kommunikationen i den ohierarkiska strukturen sker direkt mellan servrar i de anslutna staterna. Medlemsstaterna kan välja vilken av de två strukturerna de vill använda sig av. Uppgifter mellan de två systemen utbyts via centralenheten. I centralenheten ska endast loggningsuppgifter lagras. Centralenheten ska förvaltas av kommissionen, som också ansvarar för drift och underhåll av nätet och centralenheten samt för den allmänna säkerheten. Vid behandling av personuppgifter i enlighet med trafiktillstånds-förordningen gäller bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskaps-organen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>16</sup>.

*Datainspektionen* har efterlyst ett tydliggörande av hur personuppgifts-ansvaret ska fördelas mellan de inblandade aktörerna. Av Kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 framgår att varje medlemsstat ska ansvara för sitt nationella system. Medlemsstater som använder en ohierarkisk struktur ska ansvara för loggningsuppgifter som rör transaktioner via ohierarkiska förbindelser, dvs. direkt mellan de behöriga myndigheterna. Den nationella kontaktpunkten ska ansvara för tillgången till överförda uppgifter och för fortsatt användning och uppdatering av uppgifter efter tillgången. Transportstyrelsen kommer således att vara personuppgifts-ansvarig för uppgifter i vägtrafikregistret och Rikspolisstyrelsen för uppgifter i belastningsregistret, medan utländska myndigheter ansvarar för uppgifter i sina respektive register. Transportstyrelsen ansvarar, i egenskap av nationell kontaktpunkt (se avsnitt 6.5), för att uppgifter från utländska register endast behandlas och lämnas ut i enlighet med artikel 16.2 i trafiktillstånds-förordningen. Uppgifter som har inhämtats från ett utländskt register kommer inte att lagras i vägtrafikregistret, utan hanteras som ett ärende hos Transportstyrelsen.

I Sverige förekommer ett omfattande utbyte av fordonsuppgifter via EUCARIS. EUCARIS är ett säkert och väl fungerande automatiskt

<sup>16</sup> EGT L 8, 12.1.2001, s. 1 (Celex 32001R0045).

system där förfrågningar besvaras direkt. Information behöver därför inte lagras i samma utsträckning som i TACHOnet. Förändringar och förbättringar av systemet görs också lättare i EUCARIS än i TACHOnet. Enligt regeringens mening bör därför EUCARIS användas som teknisk plattform för utbytet av uppgifter om vägtransportföretag för Sveriges del.

Systemet för att utbyta uppgifter om vägtransportföretag förutsätter att utländska kontaktpunkter ges direktåtkomst till vissa uppgifter i vägtrafikregistret (se vidare avsnitt 6.4.5). Av artikel 16.2 i trafik-tillståndsförordningen framgår att även uppgifter om allvarliga överträdelse av gemenskapsregler rörande vägtransporter ska utbytas. Uppgifter om överträdelse får bevaras i separata register. För Sveriges del finns uppgifterna dels i belastningsregistret, dels, såvitt avser sanktionsavgifter, i vägtrafikregistret. Direktåtkomst till dessa uppgifter behöver inte medges utan det är tillräckligt att uppgifterna görs tillgängliga på begäran. Av avsnitt 6.5 framgår att avsikten är att uppgifterna i belastningsregistret ska förmedlas till de utländska kontaktställen via Transportstyrelsen.

#### **6.4.2 EU-rättsliga krav på innehållet i det nationella registret över vägtransportföretag**

Enligt artikel 16.1 i trafik-tillståndsförordningen ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som av en behörig myndighet utsedd av medlemsstaten har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Uppgifter av betydelse ska vara tillgängliga för alla behöriga myndigheter.

De nationella elektroniska registren ska enligt artikel 16.2 åtminstone innehålla följande uppgifter:

- a) företagets namn och rättsliga status,
- b) etableringsställets adress,
- c) namn på de trafikansvariga som har utsetts och uppfyller villkoren i fråga om gott anseende och yrkeskunnande, eller i förekommande fall en legal företrädares namn,
- d) typ av tillstånd, antal fordon som tillståndet omfattar och i förekommande fall gemenskapstillståndets och de bestyrkta kopiornas serienummer,
- e) antal, kategori och typ av allvarliga överträdelse enligt artikel 6.1 b vilka har gett upphov till en fällande dom eller en sanktion under de senaste två åren, samt
- f) namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet, så länge som dessa personers goda anseende inte har återupprättats i enlighet med artikel 6.3, samt tillämpliga åtgärder för återupprättande.

För tillämpningen av punkten e) får medlemsstaterna till och med den 31 december 2015 välja att endast låta det nationella elektroniska registret omfatta de allvarligaste överträdelse enligt bilaga IV till trafik-tillståndsförordningen. Vidare får medlemsstaterna välja att bevara de uppgifter som avses i punkterna e) och f) i separata register, så länge uppgifterna direkt eller på begäran kan göras tillgängliga för samtliga

behöriga myndigheter. Senast vid utgången av år 2012 ska medlemsstaternas nationella elektroniska register vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter. Gemensamma bestämmelser för genomförandet av sammankopplingen ska antas av Kommissionen.

Minimikrav för de uppgifter som ska föras in i registret framgår av Kommissionens beslut av den 17 december 2009 om minimikrav för de uppgifter som ska föras in i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag (nedan Kommissionens beslut om minimikrav). Av beslutet framgår att med en legal företrädare i artikel 16.2 c avses ett företags juridiska ombud.

Av artikel 6.2 a tredje stycket trafiktillståndsförordningen framgår att det nationella registret över vägtransportföretag i förekommande fall ska innehålla skälen för att anse det oskäligt att i ett visst fall besluta att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. Vidare framgår av artikel 16.3 att uppgifter om ett företag som har fått tillståndet tillfälligt indraget eller återkallat ska finnas kvar i registret under två år från den tidpunkt då åtgärden upphörde att gälla varefter de omedelbart ska tas bort. Uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att bedriva yrkesmässig trafik ska på motsvarande sätt finnas kvar i registret så länge deras goda anseende inte har återupprättats, men ska därefter omedelbart tas bort. Slutligen ska skälen till att ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats eller till en olämplighetsförklaring, liksom åtgärdens varaktighet registreras.

#### **6.4.3 Innehållet i vägtrafikregistret och belastningsregistret**

Vägtrafikregistret innehåller uppgifter om vägtransportföretag. En uppräkningslista av de uppgifter i registret som avser yrkestrafiken finns i bilaga 3 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. De registrerade uppgifterna utgörs bland annat av identifieringsuppgifter (punkt 1) såsom namn, personnummer och adress, tillståndsuppgifter (punkt 2) såsom slag av tillstånd och eventuellt gemenskapstillstånd, fordon som har anmälts att användas med stöd av ett trafiktillstånd, olämplighetstid vid avslag, villkor och begränsningar i tillståndet, namn på den trafikansvarige, antal utfärdade kopior av gemenskapstillståndet, beslut om varning eller återkallelse, olämplighetstid vid återkallelse och vem eller vilka personer som avses. Punkt 5 reglerar vilka belastningsuppgifter avseende tillstånd till yrkesmässig trafik eller biluthyrning som ska registreras. Uppgifterna utgörs av utländska domar eller andra likvärdiga avgöranden enligt nuvarande 5 kap. 15 § YTL, beslut eller anmälningar enligt nuvarande 8 kap. 2 eller 4 § YTF eller 10 eller 12 § förordningen (1998:780) om biluthyrning från andra myndigheter som rör tillståndshavaren samt återkallelsegrund. Registret kommer även att innehålla uppgifter om påförda sanktionsavgifter vid vissa överträdelsefall av bestämmelser på kör- och vilotidsområdet.

Belastningsregistret innehåller, såvitt nu är av intresse, uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har ålagts påföljd för brott samt uppgifter om vilka brott den registrerade har gjort sig skyldig till. Uppgifterna motsvarar de uppgifter



som avses i artikel 16.2 punkten e) trafiktillståndsförordningen. Av artikel 6.2 b i förordningen framgår att Kommissionen har till uppgift att upprätta en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om allvarliga överträdelser av gemenskapsregler, utöver de som anges i bilaga IV till förordningen.

#### 6.4.4 Vägtrafikregistret kompletteras och används

**Regeringens förslag:** Utöver uppgifter om rätten att bedriva yrkesmässig trafik ska det i vägtrafikregistret föras in uppgifter som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009.

**Regeringens bedömning:** Det bör inte inrättas ett nytt register över vägtransportföretag.

Det närmare innehållet i vägtrafikregistret liksom bestämmelser om gallring av uppgifter bör regleras i förordning.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* efterlyser en redogörelse för hur det ska säkerställas att uppgifter gallras inom föreskriven tid.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Som framgått ovan innehåller vägtrafikregistret merparten av de uppgifter som anges i artikel 16.2 punkterna a–d och f i trafiktillståndsförordningen och i Kommissionens beslut om minimikrav. De belastningsuppgifter som ska finnas registrerade enligt artikel 16.2 e i trafiktillståndsförordningen återfinns i belastningsregistret. Det saknas således anledning att upprätta ett nytt nationellt register över vägtransportföretag. Att belastningsuppgifterna i huvudsak registreras i ett separat register är tillåtet enligt trafiktillståndsförordningens bestämmelser.

Av 6 § 3 b lagen (2001:558) om vägtrafikregister framgår att det i vägtrafikregistret ska föras in uppgifter som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen. Härmed avses uppgifter som inte rör behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik eller rätten att bedriva sådan trafik. Eftersom villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik nu kommer att regleras av trafiktillståndsförordningen måste även uppgifter som behövs för tillämpningen av denna förordning kunna föras in i registret. 6 § 3 b lagen om vägtrafikregister ska ändras i enlighet härmed.

Vägtrafikregistret innehåller redan merparten av de uppgifter om vägtransportföretag som ska registreras enligt trafiktillståndsförordningen. Registret måste dock kompletteras med de uppgifter som saknas. Det rör sig om beslut om och skäl för att det i förekommande fall är oskäligt att anse att kravet på gott anseende inte är uppfyllt (artikel 6.2 a tredje stycket trafiktillståndsförordningen) samt uppgifter om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, inklusive skälen för indragningen och åtgärdens varaktighet (artikel 16.3 tredje stycket trafiktillståndsförordningen). Vidare ska det vara möjligt att, i förekommande fall, registrera ett företags juridiska ombud (artikel 16.2 c trafiktillståndsförordningen och Kommissionens beslut om minimikrav). Härmed avses en annan person än företagets trafikansvarige. Ett exempel

skulle kunna vara en av företaget anlita advokat. Det närmare innehållet i vägtrafikregistret bör regleras i förordning.

Bestämmelser om gallring av uppgifter i vägtrafikregistret finns i 3 kap. 4 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och, för yrkestrafikens del, i bilaga 3 till förordningen. I och med ikraftträdandet av trafiktillståndsförordningen kommer bestämmelser om gallring av uppgifter även att regleras i artikel 16.3 i den förordningen. Regeringen anser, liksom *Datainspektionen*, att gallringsbestämmelserna och förhållandet mellan dem bör vara tydligt. Denna reglering bör ske i förordning. Transportstyrelsen, som för vägtrafikregistret och är personuppgiftsansvarig för registret, ansvarar för att gallring sker i enlighet med relevanta bestämmelser.

Kommissionen kan återkomma med ytterligare bestämmelser för att genomföra sammankopplingen av medlemsstaternas elektroniska register (artikel 16.6 trafiktillståndsförordningen). Vidare ska Kommissionen upprätta en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad när det gäller allvarliga överträdelse av unionsregler på vägtrafikområdet. Dessa bestämmelser kan föranleda att ytterligare uppgifter behöver föras in i registret framöver.

#### 6.4.5 Utlämnande av uppgifter ur vägtrafikregistret

**Regeringens förslag:** Vägtrafikregistrets ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska kompletteras med en hänvisning till förordning (EG) nr 1071/2009.

**Regeringens bedömning:** I förordning bör anges att uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en EU-rättsakt. Under samma förutsättningar bör uppgifter från ett personregister hos en myndighet i ett annat land få överföras till vägtrafikregistret.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* har efterlyst en tydlig beskrivning av hur behörighets- och säkerhetsfrågorna ska lösas.

#### Skälen för regeringens förslag och bedömning

##### *Ändamålen med vägtrafikregistret*

Ett ändamål med vägtrafikregistret är att tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning. Kraven för att få tillstånd och bestämmelser om när tillstånd ska ges kommer att regleras av trafiktillståndsförordningen. Av yrkestrafiklagen kommer att framgå vilka typer av tillstånd det rör sig om. Eftersom bestämmelser om tillstånd kommer att finnas även i trafik-

tillståndsförordningen bör en hänvisning till förordningen läggas till ändamålet i lagen om vägtrafikregister.

Utländska behöriga myndigheter har enligt trafiktillståndsförordningen rätt att få tillgång till uppgifter i det svenska vägtrafikregistret. Ett utlämnande av uppgifter ur registret, oavsett om det sker på begäran eller automatiskt, innebär en behandling av uppgifterna i vägtrafikregistret. I 5 § lagen om vägtrafikregister regleras för vilka ändamål personuppgifter i registret får behandlas. Till följd av genomförandet av Prümrådsbeslutet har ändamålen med vägtrafikregistret utökats. Från och med den 1 augusti 2011 har vägtrafikregistret även till ändamål att tillhandahålla uppgifter till en utländsk myndighet när uppgiftsutlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt. Det nya ändamålet täcker även den behandling av uppgifter i vägtrafikregistret som ska utföras enligt trafiktillståndsförordningen. Det saknas därmed skäl att föreslå ytterligare ändringar av ändamålsbestämmelsen i lagen om vägtrafikregister.

#### *Direktåtkomst*

Från och med den 1 januari 2013 ska varje medlemsstat ha elektronisk tillgång till uppgifter i övriga medlemsstaters elektroniska register (artikel 16.5–6 trafiktillståndsförordningen). Sådan tillgång beviljas genom s.k. direktåtkomst. Det finns ingen legaldefinition av begreppet direktåtkomst i svensk rätt. Den grundläggande innebörden anses dock vara att någon har direkt tillgång till någon annans register eller databaser och på egen hand kan söka efter information, dock utan att kunna påverka innehållet i registret eller databasen. I begreppet direktåtkomst ligger också att den som är personuppgiftsansvarig för registret eller databasen inte har någon kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst söktillfälle tar del av. Den myndighet som lämnar ut uppgifter genom direktåtkomst fattar således inte beslut om utlämnande av uppgifter i varje enskilt fall. I stället måste en förhandsprövning göras av allt utlämnande som kan komma att ske genom direktåtkomst. Den faktiska begränsningen av direktåtkomsten görs sedan med hjälp av olika tekniska lösningar beroende på hur omfattningen av direktåtkomsten har begränsats i det enskilda fallet, exempelvis genom olika behörighetsnivåer eller till uppgifter inom vissa angivna områden.

För att direktåtkomst ska beviljas krävs att den behandling av personuppgifter som utnyttjandet av åtkomsten innebär är tillåten enligt svensk rätt. Enligt 8 § lagen om vägtrafikregister finns en möjlighet att, om ändamålsbestämmelserna i 5 § 2–3 och 7 är uppfyllda, bevilja direktåtkomst till uppgifter i registret för utländska aktörer. Transportstyrelsens informationsutbyte via EUCARIS (se avsnitt 6.3.1), som innebär att utländska vägtrafikregistermyndigheter har direktåtkomst till uppgifter i registret, sker med detta stöd. Detsamma gäller utbytet av uppgifter med anledning av Prümrådsbeslutet. Hänvisningen till 5 § 7 omfattar det utbyte av uppgifter som ska ske enligt trafiktillståndsförordningens bestämmelser. Någon ändring av bestämmelserna om direktåtkomst behövs därför inte.

*Datainspektionen* har efterlyst en beskrivning av hur behörighets- och säkerhetsfrågorna ska lösas vid det uppgiftsutbyte som ska äga rum. Regleringen i lagen om vägtrafikregister kompletteras med närmare bestämmelser om direktåtkomst i förordningen om vägtrafikregister. Direktåtkomst till vägtrafikregistret får medges först sedan Transportstyrelsen har försäkrat sig om att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande ur integritetssynpunkt. Utbytet av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen är tänkt att ske via EUCARIS (se avsnitt 6.4.1). EUCARIS är ett slutet nätverk med ett inbyggt system för säker inloggning. En administratör i varje lands behöriga myndighet gör en prövning av vilka som tilldelas behörighet att använda nätverket och vilken omfattning behörigheten ska ha. En behörig person får således endast tillgång till de delar av EUCARIS som den personen har behov av för att sköta sitt arbete. När det gäller belastningsuppgifter och namn på personer som förklarats olämpliga att leda transportföretag får dessa uppgifter endast lämnas ut till myndigheter som har fått befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner inom vägtransportområdet. Vidare krävs att tystnadsplikt eller liknande formell sekretesskyldighet gäller för myndighetens tjänstemän.

I förordningen om vägtrafikregister finns bestämmelser om i vilka fall uppgifter i vägtrafikregistret får lämnas ut till respektive tas emot från en utländsk myndighet. Bestämmelserna bör anpassas till det nu aktuella uppgiftsutbytet.

#### 6.4.6 Utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret

**Regeringens förslag:** Uppgifter ur belastningsregistret ska få lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation när utlämnandet följer av en EU-rättsakt.

**Regeringens bedömning:** Angivna uppgifter ur belastningsregistret bör få lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, artikel 13 i förordning 1072/2009 eller artikel 23 i förordning 1073/2009, i fråga om den som begäran gäller. Direktåtkomst bör kunna medges för detta ändamål.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget eller bedömningen.

#### Skälen för regeringens förslag och bedömning

##### *Innehållet i EU-förordningarna*

Som framgår av avsnitt 6.4.3 innehåller vägtrafikregistret inte alla de uppgifter om allvarliga överträdelser som anges i artikel 16.2 e) trafiktillståndsförordningen. Dessa uppgifter återfinns i stället i belastningsregistret. Även belastningsuppgifterna ska direkt eller på begäran göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i övriga medlemsstater.

Uppgifterna ska även vara tillgängliga för andra myndigheter som har befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner inom vägtransportområdet under förutsättning att tystnadsplikt eller liknande formell sekretesskyldighet gäller för deras tjänstemän.

Av artikel 13 i godsförordningen och artikel 23 i bussförordningen framgår att uppgifter om allvarliga överträdelser av förordningarna eller av unionens vägtransportlagstiftning som begåtts av ett utlandsetablerat transportföretag och som den behöriga myndigheten får kännedom om, ska rapporteras till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där företaget är etablerat.

#### *Förmedling av belastningsuppgifter till utländska myndigheter*

I avsnitt 6.5 föreslås att Transportstyrelsen utses till svensk kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag enligt trafiktillståndsförordningen, inklusive belastningsuppgifter. Vissa av de belastningsuppgifter som ska utbytas finns registrerade i belastningsregistret. För att Transportstyrelsen ska kunna förmedla dessa uppgifter till utländska myndigheter måste styrelsen således ha rätt att dels få tillgång till uppgifterna i belastningsregistret, dels vidarebefordra dem till en utländsk myndighet.

Av 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister framgår att uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt. Det utlämnande av belastningsuppgifter till utländska myndigheter som nu är aktuellt grundar sig på EU-förordningar. Det direkta utlämnandet ur registret sker till Transportstyrelsen. Eftersom styrelsen endast kommer att fungera som vidareförmedlare av uppgifterna till utländska myndigheter, får sådana utlämnanden som är aktuella i dessa fall emellertid anses utgöra sådana utlämnanden till utländska myndigheter som regleras i 11 § lagen om belastningsregister. Det bör lämpligen, genom ett tillägg i 11 §, klargöras att ett utlämnande av belastningsuppgifter får ske även när det följer av en EU-förordning.

Inom ramen för EU-samarbetet har under de senaste åren förhandlats och antagits flera EU-rättsakter som rör behandling av personuppgifter och som ger ökade möjligheter för myndigheter i andra länder att utbyta sådana uppgifter inom sitt område. Utöver trafiktillståndsförordningen kan särskilt nämnas rådets rambeslut den 6 april 2009 (2009/315/RIF) om utbyte av uppgifter ur kriminalregister och rådets beslut den 6 april 2009 (2009/316/RIF) om inrättandet av ett europeiskt informationssystem för utbyte av uppgifter ur kriminalregister (Ecris) samt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet). Flera av dessa har antagits inom ramen för EU:s tidigare s.k. tredje pelare och utgör därför i konstitutionell mening internationella överenskommelser. Det finns skäl att anta att den här utvecklingen kan komma att i större omfattning utsträckas till utbyte av belastningsuppgifter. Regleringen i lagen om belastningsregister bör därför göras generell.

Genom Lissabonfördraget, som trädde i kraft den 1 december 2009, har EU:s kompetens utvidgats till att även omfatta bl.a. frågor om polis-samarbete. I fortsättningen kommer informationsutbyte av aktuellt slag därför att regleras i rättsakter som har formen av direktiv eller förordningar. Enligt regeringens mening bör ett utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret till utländska myndigheter få ske oberoende av om detta följer av en EU-förordning eller ett direktiv. Givetvis bör myndigheterna inte kunna lämna ut uppgifter med stöd av ett direktiv som inte har genomförts i svensk rätt eller har direkt effekt. Däremot bör ett utlämnande vara tillåtet när det sker med stöd av ett direktiv som har genomförts genom normgivning i annan lag eller en förordning. Det bör därför av lagen framgå att belastningsuppgifter får lämnas ut till utländska myndigheter om det följer av en EU-rättsakt.

De belastningsuppgifter som Transportstyrelsen ska kunna förmedla till utländska myndigheter rör överträdelse av unionens vägtransportlagstiftning. Det ska lämnas ut uppgifter om antal, typ och kategori av allvarliga överträdelse av gemenskapsregler rörande vägtransporter, särskilt inom vissa i artikel 6.1 b) i trafiktillståndsförordningen angivna områden, vilka resulterat i en fällande dom under de senaste två åren. När det gäller överträdelse som begåtts av ett utlandsetablerat företag ska informationen, enligt artikel 13 i godsförordningen och artikel 23 i bussförordningen, även inkludera en beskrivning av överträdelsen och när den begicks. Domarna ska avse brott som begåtts av vägtransportföretaget eller en av företaget utsedd s.k. trafikansvarig. En trafikansvarig är, enligt artikel 4 i trafiktillståndsförordningen, en person som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet och som har verklig anknytning till företaget, som anställd, styrelseledamot eller dylikt. I brott som begåtts av vägtransportföretaget räknas även in brott som begåtts av för företaget relevanta personer (artikel 6.1 andra stycket trafiktillståndsförordningen). Vilka dessa relevanta personer är fastställs av respektive medlemsstat.

I 10 § 7 förordningen (1999:1134) om belastningsregister finns en bestämmelse om att uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen i vissa angivna situationer. Bestämmelsen innehåller inte någon begränsning till uppgifter om vissa brott. I nu aktuella fall ska Transportstyrelsen förmedla uppgifter till utländska myndigheter som specifikt handlar om brott mot unionens vägtransportlagstiftning. Enligt regeringens uppfattning är det lämpligt att särskilt reglera vilka brott som Transportstyrelsen ska ha tillgång till för detta ändamål. Regleringen bör ske i förordning.

#### *Direktåtkomst*

Regeringen får, enligt 6 § lagen om belastningsregister, föreskriva att en myndighet som anges i paragrafen får ha direktåtkomst till registret. Av 20 § förordningen om belastningsregister framgår att Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd. Enligt artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen ska belastningsuppgifter lämnas ut på

begäran av en behörig myndighet inom 30 arbetsdagar efter att begäran mottagits. För utlämnande av uppgifter enligt gods- respektive bussförordningarna är motsvarande tidsfrist så snart det är möjligt, men senast inom 6 veckor efter det att myndigheten fick kännedom om överträdelsen. Med anledning av dessa tidsfrister och för att undvika onödig administration bör det vara möjligt för Transportstyrelsen att få direktåtkomst även till de belastningsuppgifter som ska förmedlas enligt EU-förordningarna. Transportstyrelsen har redan i dag direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret. De uppgifter som ska hämtas med stöd av det nya ändamålet ska inte bevaras hos Transportstyrelsen, utan endast förmedlas till den utländska myndighet som begärt uppgifterna. Något hinder ur integritetssynpunkt att utvidga Transportstyrelsens direktåtkomst till det nya ändamålet föreligger därför inte enligt regeringens uppfattning.

#### 6.4.7 Sökning i utländska fordonsregister

**Regeringens förslag:** Vid sökning i en annan medlemsstats elektroniska register över vägtransportföretag får uppgifter behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.

**Regeringens bedömning:** Den svenska kontaktpunkten bör vara skyldig att, på begäran av allmänheten eller andra myndigheter, söka efter och lämna ut uppgifter ur utländska register över vägtransportföretag enligt vad som föreskrivs i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i dessa frågor.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Enligt trafik-tillståndsförordningen har svenska myndigheter och i viss mån även allmänheten rätt att få tillgång till angivna uppgifter om vägtransportföretag i andra staters register över sådana företag. Regleringen bygger på att det är en nationell kontaktpunkt och inte enskilda myndigheter eller personer som genom direktåtkomst inhämtar uppgifter från andra staters register över vägtransportföretag. Trafiktillståndsförordningen reglerar inte närmare under vilka förutsättningar en behandling av uppgifter i en annan stats register får ske. Av integritetsskäl bör det dock, på motsvarande sätt som sker för behandling av uppgifter i det svenska vägtrafikregistret, regleras under vilka förutsättningar den svenska kontaktpunkten ska få behandla uppgifter i utländska register. En sådan reglering infördes i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete i samband med genomförandet av Prümrådsbeslutet. Liksom vid behandling enligt Prümrådsbeslutet bör den svenska kontaktpunkten få behandla uppgifter i andra staters register över vägtransportföretag endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska väg-

trafikregistret. Den behandling av uppgifter som är nödvändig för att tillämpa artikel 16 i trafiktillståndsförordningen ska tillåtas av samtliga medlemsstater. En förutsättning för att en sökning ska få göras är dock att motsvarande behandling av uppgifter hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. Även den andra statens lagstiftning kan innehålla begränsningar i möjligheterna att söka efter uppgifter, vilket kan återspegla sig i den åtkomst den svenska kontaktpunkten får. Den svenska kontaktpunktens möjlighet att genom direktåtkomst söka efter uppgifter i andra staters register bör regleras i lagen om vägtrafikregister.

Av artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen framgår att uppgifterna ska vara åtkomliga, om än genom den nationella kontaktpunkten, även för andra myndigheter än den som är utsedd till behörig myndighet och även i viss mån för allmänheten. Dessa myndigheter och allmänheten bör således kunna begära att den nationella kontaktpunkten skickar förfrågningar till utländska kontaktpunkter angående tillgång till uppgifter om vägtransportföretag i deras register. En förutsättning är förstås att förfrågan rör sådana uppgifter som avses i artikel 16.2. Belastningsuppgifter och uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet kan endast lämnas ut till myndigheter som har befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner på vägtransportområdet i enlighet med artikel 16.2 fjärde stycket i trafiktillståndsförordningen. Sekretesskyldighet ska vidare gälla för myndighetens tjänstemän. Allmänheten kan alltså inte få tillgång till sådana uppgifter. Skyldigheten för den svenska kontaktpunkten att på detta sätt bistå andra myndigheter och allmänheten bör regleras i förordning.

## 6.5 Kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag

<b>Regeringens bedömning:</b> Transportstyrelsen bör utses till svensk kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag.
---

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 18 i trafiktillståndsförordningen ska varje medlemsstat utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbyte av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av förordningen. Av artikel 16.5 följer att de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag ska vara tillgängliga och sammankopplade på gemenskapsnivå genom dessa nationella kontaktpunkter. Kommissionen har beslutat att medlemsstaterna som teknisk plattform för informationsutbytet ska använda antingen EUCARIS (se avsnitt 6.3.1) eller TACHOnet (se avsnitt 6.3.2). Av avsnitt 6.4.1 framgår att regeringen anser att EUCARIS bör användas i Sverige. I EUCARIS skickas förfrågningar mellan s.k. core-servrar som



är kopplade till de nationella vägtrafikregistren. Den svenska core-servern är placerad hos och sköts av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen för vägtrafikregistret, som innehåller merparten av de uppgifter som ska utbytas enligt artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen. Vidare sköter Transportstyrelsen den svenska EUCARIS core-servern. Detta talar för att låta Transportstyrelsen ansvara för utbytet av uppgifter med övriga medlemsstater. Enligt trafiktillståndsförordningen ska dock även belastningsuppgifter utbytas. Den omständigheten att det är Rikspolisstyrelsen som för belastningsregistret måste därför beaktas vid valet av svensk kontaktpunkt.

När en kontaktpunkt i en annan stat vill få tillgång till uppgifter i det svenska vägtrafikregistret kommer en fråga först att skickas till den svenska core-servern. Servern skickar sedan frågan vidare till vägtrafikregistret som besvarar den automatiskt. Det är Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret och som beslutar om vilka som ska beviljas direktåtkomst till registret. Direktåtkomst kan beviljas först sedan Transportstyrelsen har försäkrat sig om att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande ur integritetssynpunkt. Denna uppgift ska ligga hos Transportstyrelsen även när det gäller beslut om eventuell direktåtkomst för utländska kontaktpunkter. För tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret är det därmed ändamålsenligt att utse Transportstyrelsen till svensk kontaktpunkt.

När det gäller belastningsuppgifterna är utgångspunkten annorlunda eftersom dessa uppgifter huvudsakligen är registrerade i belastningsregistret som hanteras av Rikspolisstyrelsen. Om Rikspolisstyrelsen skulle utses till kontaktpunkt för förfrågningar om belastningsuppgifter skulle styrelsen behöva ha en egen core-server. En sådan lösning skulle medföra ökade kostnader, eftersom det då skulle krävas dubbla medlemskap och dubbla avgifter till EUCARIS samt dubbla kostnader för hårdvara och förvaltning. Detta talar för att låta Transportstyrelsen förmedla även belastningsuppgifter till utländska myndigheter.

För att Transportstyrelsen ska kunna förmedla belastningsuppgifter till utländska myndigheter krävs att styrelsen har tillgång till uppgifterna och rätt att sända dem vidare till de aktuella myndigheterna. Som framgår av avsnitt 6.4.6 har Transportstyrelsen i dag rätt att få tillgång till samtliga uppgifter i belastningsregistret för vissa, i förordningen (1999:1134) om belastningsregister, angivna ändamål och har beviljats direktåtkomst till registret för några av dessa ändamål. Att belastningsuppgifterna är registrerade i ett separat register för vilket Rikspolisstyrelsen ansvarar utgör således inte något tekniskt hinder mot att utse Transportstyrelsen till kontaktpunkt även för dessa uppgifter. Regeringen föreslår som anges i avsnitt 6.4.6 att lagen (1998:620) och förordningen om belastningsregister ska ändras så att det framgår att Transportstyrelsen har rätt att hämta uppgifter i belastningsregistret och förmedla dem till utländska myndigheter. Transportstyrelsen bör därmed utses till svensk kontaktpunkt även för förmedling av belastningsuppgifter. Frågan om kontaktpunkt bör regleras i förordning.

**Regeringens bedömning:** Artikel 17 i förordning (EG) nr 1071/2009 föranleder inte några lagändringar i dataskyddshänseende.

**Promemorian** behandlar inte frågan.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* har efterlyst en redogörelse för hur registrerades rätt till information, registerutdrag och rättelse ska säkerställas.

**Skälen för regeringens bedömning:** I artikel 17 i trafiktillstånds-förordningen finns bestämmelser om skydd av personuppgifter. Där regleras bland annat att när det gäller tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>17</sup> (dataskyddsdirektivet) ska medlemsstaterna se till att alla personer får tillgång till information om när uppgifter som berör dem registreras eller kommer att överlämnas till tredje part, har rätt att ta del av uppgifter som berör dem, har rätt att få ofullständiga eller felaktiga uppgifter korrigerade, raderade eller blockerade, har rätt att av legitima och tvingande skäl motsätta sig behandling av uppgifter som berör dem och att företag i förekommande fall uppfyller relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter. *Datainspektionen* har efterlyst en redogörelse för hur den registrerades rätt i dessa hänseenden ska säkerställas.

För uppgifterna i vägtrafikregistret är Transportstyrelsen personuppgiftsansvarig. Bestämmelser om registrering och behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret finns i lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Av 2 § i lagen framgår att den gäller utöver personuppgiftslagen (1998:204). När det gäller de uppgifter i belastningsregistret som enligt trafiktillstånds-förordningen i vissa fall ska förmedlas av Transportstyrelsen till utländska kontaktpunkter är Rikspolisstyrelsen personuppgiftsansvarig myndighet. Bestämmelser om registrering och behandling av personuppgifter i belastningsregistret finns i lagen (1998:620) och förordningen (1999:1134) om belastningsregister. I den mån en fråga som rör skydd av personuppgifter inte regleras i dessa författningar tillämpas bestämmelserna i personuppgiftslagen.

Enligt regeringens uppfattning får syftet med artikel 17 a) i trafik-tillstånds-förordningen anses vara att säkerställa att dataskyddsdirektivets bestämmelser om skydd av personuppgifter följs. Dataskyddsdirektivets bestämmelser har i svensk rätt genomförts genom personuppgiftslagen. Bestämmelser om information till den registrerade finns i 23–27 §§ personuppgiftslagen. Härav framgår att huvudregeln är att den personuppgiftsansvarige självant ska lämna information till den registrerade bland annat när uppgifter om denne registreras eller ska lämnas ut till tredje part. Information behöver dock inte lämnas om det finns bestämmelser om registrerandet eller utlämnandet av personuppgifterna i lag eller annan författning. Varken lagen eller förordningen om vägtrafik-

<sup>17</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 01995L0046).

register eller lagen eller förordningen om belastningsregister innehåller några bestämmelser om att information självmant ska lämnas till den registrerade när uppgifter om denne registreras eller lämnas ut. Personuppgiftslagens bestämmelser i detta avseende är därmed tillämpliga. Av de särskilda registerförfattningarna och artikel 16 i trafiktillståndsförordningen framgår vilka uppgifter som ska registreras och under vilka förutsättningar de får behandlas och lämnas ut. Enligt bestämmelsen i 24 § andra stycket personuppgiftslagen behöver således de personuppgiftsansvariga myndigheterna i dessa fall inte självmant lämna någon information till den registrerade, utan det är tillräckligt att det av författningarna kan utläsas vilka uppgifter som kan registreras och under vilka förutsättningar de får behandlas och lämnas ut.

Av 4 kap. 9 § förordningen om vägtrafikregister framgår att den registrerade har rätt att hos Transportstyrelsen begära ett utdrag som avser registrerade uppgifter rörande yrkestrafik som rör honom eller henne. Någon inskränkning i denna rätt uppställs inte. Ett utdrag ska tillhandahållas den enskilde inom rimlig tid och till ett pris som motsvarar myndighetens kostnader. Motsvarande rätt för den enskilde att på begäran skriftligen få ta del av samtliga uppgifter ur belastningsregistret om sig själv framgår av 9 § lagen om belastningsregister. Sådana uppgifter ska på begäran lämnas ut utan kostnad en gång per kalenderår.

Bestämmelser om rättelse och skadestånd finns i 28 respektive 48 §§ personuppgiftslagen. Av 11 § lagen om vägtrafikregister och 20 § lagen om belastningsregister framgår att dessa bestämmelser ska gälla vid behandling av personuppgifter enligt de lagarna eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagarna.

Av 10 § personuppgiftslagen följer att personuppgifter endast får behandlas om den registrerade har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig av ett antal legitima skäl. Varken lagen eller förordningen om vägtrafikregister eller lagen eller förordningen om belastningsregister innehåller några motsvarande bestämmelser, varför personuppgiftslagens bestämmelser är tillämpliga.

Personuppgiftslagen är tillämplig även på företags behandling av personuppgifter.

Sammanfattningsvis krävs det enligt regeringens bedömning inga lagstiftningsåtgärder i dataskyddshänseende, eftersom svensk rätt redan uppfyller trafiktillståndsförordningens krav på skydd av personuppgifter.

## 6.7 Övrigt

*Svenska Bussbranschens Riksförbund* har i fråga om tillgång till registeruppgifter anfört att det är mycket angeläget att även trafikbolag får möjlighet att kontrollera att exempelvis anställda yrkesförare har aktuellt och gällande körkortstillstånd. Denna fråga behandlas inte i promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20) och det finns därför inte underlag att behandla den i detta lagstiftningsärende.

## 7 Vissa frågor rörande taxi

### 7.1 Taxitrafik

**Regeringens förslag:** Nuvarande bestämmelser i yrkestrafiklagen om taxitrafik ska med nödvändiga justeringar föras över till den nya taxitrafiklagen.

Med taxitrafik avses trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

En personbil eller lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I förhållande till promemorians förslag till definition av taxitrafik har rekvisitet yrkesmässigt lagts till och skrivningarna om linjetrafik tagits bort. Vidare har det angetts att en taxiförarlegitimation ska vara giltig.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* har anfört att om begreppet linjetrafik inte längre ska finnas i yrkestrafiklagen måste taxitrafiklagen anpassas till detta förhållande. Vidare anser styrelsen att det bör framgå av lagtexten att taxiförarlegitimationen ska vara giltig. Styrelsen har även haft redaktionella synpunkter på vissa förslag. *Åklagarmyndigheten* anser att rekvisitet yrkesmässig inte bör frångås när det gäller taxi. *Svenska Taxiförbundet* påpekar vikten av att författningarna utformas på ett sätt som möjliggör användningen av taxi i linjetrafik och att det tydligt framgår vilken typ av tillstånd som krävs. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att problem kan uppstå om taxi inte längre definieras som yrkesmässig trafik och önskar därför en modernisering av lagstiftningen om taxi.

**Skälen för regeringens förslag:** Som angetts i avsnitt 5.1 omfattas taxitrafik inte av EU:s regelverk avseende yrkesmässig trafik. De regler i den nuvarande yrkestrafiklagen (1998:490) som rör taxitrafik bör därför, med nödvändiga justeringar, föras över till den nya taxitrafiklagen. En särskild definition av begreppet taxitrafik bör också föras in i taxitrafiklagen. Definitionen bör utgå från definitionen av yrkesmässig trafik och taxitrafik i den nuvarande yrkestrafiklagen. Det ska således vara fråga om trafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Promemorians förslag innehåller inte något krav på att taxitrafiken ska bedrivas yrkesmässigt. Regeringen delar dock *Åklagarmyndighetens* uppfattning att ett sådant rekvisit bör ingå i definitionen av taxitrafik.

*Svenska Taxiförbundet* har pekat på vikten av att författningarna utformas på ett sätt som möjliggör användningen av taxi i linjetrafik och att det tydligt framgår vilken typ av tillstånd som krävs. Regeringen delar uppfattningen att promemorians förslag i detta avseende bör förtydligas. I definitionen av taxitrafik kan även sådan trafik som utgör linjetrafik enligt beskrivningen i den nya 1 kap. 5 § yrkestrafiklagen innefattas. Linjetrafik kan utföras med stöd av ett taxitrafiktillstånd enligt den nya bestämmelsen i 2 kap. 1 § andra stycket yrkestrafiklagen (se avsnitt 5.8).

När en personbil eller lätt lastbil används i linjetrafik ska därför även den trafiken anses som taxitrafik och ske med stöd av ett taxitrafiktillstånd. Som en följd av detta behöver det inte regleras särskilt att en personbil eller lätt lastbil får föras i linjetrafik endast av den som har taxiförarlegitimation. Regeringen delar vidare *Transportstyrelsens* uppfattning att det av lagtexten bör framgå att taxiförarlegitimationen ska vara giltigt för att berättiga till förande av fordon i taxitrafik, på motsvarande sätt som gäller för körkort enligt 2 kap. 1 § körkortslagen (1998:488).

Frågan om en modernisering av taxitrafiklagstiftningen, som *Svenska transportarbetareförbundet* efterfrågar, behandlas inte i promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20). Det saknas därför underlag att behandla den i detta lagstiftningsärende.

## 7.2 Frågor om taxitrafiktillstånd

### 7.2.1 Prövningsmyndighet

**Regeringens förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet i frågor om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt lagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till promemorians förslag har lagts till att regeringen ska bestämma vilken eller vilka myndigheter som ska utforma skriftliga prov i yrkeskunnande.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att begreppet anordna kan medföra tolkningssvårigheter och anser att begreppet bör tydliggöras. *Trafikverket* anser att även miljönormer eller miljöfrågor bör ingå i det skriftliga provet i yrkeskunnande.

**Skälen för regeringens förslag:** Frågan om vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet i frågor om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation regleras lämpligen i förordning. Detsamma gäller frågan om vilken eller vilka myndigheter som ska utforma respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande. I den nya taxitrafiklagen ska det därför anges att regeringen utser dessa myndigheter.

Av nuvarande 2 kap. 8 § yrkestrafiklagen framgår att skriftliga examensprov i yrkeskunnande anordnas av Trafikverket. I begreppet anordna ingår enligt regeringens mening att erbjuda provtillfällen och att examinera provdeltagarna. Innan detta kan göras måste ett prov utformas som omfattar de ämnen som anges i bilagan. Att det rör sig om två olika uppgifter, att utforma respektive anordna prov i yrkeskunnande, bör, som *Transportstyrelsen* berör, återspeglas i lagtexten. Uppgifterna behöver enligt regeringens mening inte tilldelas samma myndighet.

*Trafikverket* anser att även miljönormer eller miljöfrågor bör ingå i det skriftliga provet i yrkeskunnande. Promemorian behandlar inte frågor om innehållet i provet i yrkeskunnande för innehavare av tillstånd för taxitrafik. Det saknas därför underlag att behandla den frågan i detta lagstiftningsarbete. Bestämmelsen om innehållet i det skriftliga provet i

yrkeskunnande anger de områden inom vilka en tillståndshavare främst bör ha kunskaper. Frågor inom andra områden kan således förekomma, vilket också är fallet i fråga om miljöfrågor, se Transportstyrelsens föreskrifter.

### 7.2.2 Trafikansvariga

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna om trafikansvariga och om vilka som ska omfattas av prövningen av kraven för att erhålla taxitrafiktillstånd ska föras över till taxitrafiklagen. Hänvisningarna i bestämmelserna till en utomlands bosatt näringsidkare ska dock ersättas med hänvisningar till en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

**Promemorian** behandlar frågan såvitt gäller yrkesmässig trafik.

**Remissinstanserna:** *Kommerskollegium* ser positivt på promemorians förslag såvitt avser yrkesmässig trafik, att en hänvisning nu sker till en näringsidkare som är bosatt utanför EES.

**Skälen för regeringens förslag:** De nuvarande bestämmelserna om trafikansvariga i 2 kap. 2 § andra stycket och 4 § samt om vilka som ska omfattas av prövningen av kraven för att erhålla trafiktillstånd i 2 kap. 6 § ska föras över till den nya taxitrafiklagen. Innehållet i bestämmelserna bör dock anpassas till den ändring som skett i 2 § lagen (1992:160) om utländska filialer. Härav följer att en utomlands bosatt näringsidkare ska bytas ut mot en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

### 7.2.3 Taxitrafiktillstånds giltighet

**Regeringens bedömning:** Det bör inte uttryckligen anges att ett taxitrafiktillstånd kan begränsas till vissa transporter.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på bedömningen.

**Skälen för regeringens bedömning:** I nuvarande 2 kap. 14 § YTL anges att ett trafiktillstånd gäller tills vidare, men att det kan begränsas till viss tid eller vissa transporter om det finns särskilda skäl. Av nuvarande 2 kap. 13 § YTL framgår att ett tillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl.

Möjligheten att begränsa ett taxitrafiktillstånd till vissa transporter bör enligt regeringens uppfattning ses som ett villkor enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 13 § taxitrafiklagen (xxxx:xx). Det saknas därmed skäl att uttryckligen ange denna möjlighet i paragrafen om taxitrafiktillstånds giltighet. Någon ändring i sak är inte avsedd.

#### 7.2.4 Frakt av gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd

**Regeringens förslag:** Den som har taxitrafiktillstånd får även frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nuvarande möjligheten för den som har tillstånd till persontransporter att även kunna transportera gods med fordon som tillståndet avser motiverades ursprungligen med att det skulle finnas en möjlighet för t. ex. taxi eller buss i glesbygdstrafik att även transportera passagerares gods. I prop. 1987/88:78 s. 52 sägs att godstransporter med fordonen kan ske utan samband med persontransporter.

Möjligheten att transportera passagerares gods bör enligt regeringens mening finnas kvar. Kravet på yrkeskunnande för den som ska bedriva taxitrafik är i huvudsak inriktat på kunskaper avseende persontransporter. Det innebär att det skriftliga provet i yrkeskunnande har en sådan inriktning. En innehavare av ett tillstånd att bedriva yrkesmässiga persontransporter har således inte visat att han eller hon har erforderliga kunskaper om godstransporter. Tillståndshavaren bör därför inte enbart med stöd av tillståndet att bedriva taxitrafik huvudsakligen kunna ägna sig åt godstransporter. Detta bör enligt regeringens uppfattning framgå av lagtexten. Rena godstransporter med stöd av ett tillstånd till taxitrafik kan dock även framöver, i undantagsfall, ske utan samband med en persontransport.

#### 7.2.5 Återkallelse av tillstånd att bedriva taxitrafik

**Regeringens förslag:** Ett tillstånd att bedriva taxitrafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om verksamheten upphör.

**Regeringens bedömning:** De tider under vilka den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik efter avslag på en ansökan om tillstånd eller återkallelse av ett tillstånd bör bestå.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget eller bedömningen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** I den nuvarande yrkestrafiklagen finns inte någon uttrycklig grund för att återkalla ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på tillståndshavarens egen begäran. En sådan möjlighet bör finnas när transportverksamheten ska upphöra, särskilt med hänsyn till att tillståndshavare påförs vissa avgifter kopplade till tillståndsinnehavet.

I avsnitt 5.16.2 behandlas de nuvarande bestämmelserna om olämplighetstid. I prop. 1997/98:63 s. 75 angavs att en bestämmelse om olämplighetstid skulle införas även vid avslag på en ansökan om tillstånd

att bedriva yrkesmässig trafik. Regeringen anförde att det vid en ansökan kan vara svårare att bedöma hur lång tid som kvarstår innan en ny ansökan bör komma i fråga, eftersom orsaken till olämpligheten kan ligga långt tillbaka i tiden. Den kortaste tiden som den prövade ska anses olämplig borde därför i den situationen bestämmas till en kortare period än vid en återkallelse. Den kortaste tiden sattes till 6 månader. Regeringen anser att de nuvarande tiderna bör bestå.

Olämplighetstid efter återkallelse grundas på att vandelskravet inte längre är uppfyllt. Vandelskravet anses inte uppfyllt om den prövade har gjort sig skyldig till allvarlig eller upprepad brottslighet. I dessa fall går det att överblicka hur lång olämplighetstiden bör vara och med hänsyn till att det rör sig om allvarlig eller upprepad brottslighet bör den inte vara för kort. De nuvarande tiderna, lägst tre och högst fem år, bör därför bestå.

### 7.3 Frågor om taxiförarlegitimation

#### 7.3.1 Definition av begreppet taxiförarlegitimation

<b>Regeringens förslag:</b> Med taxiförarlegitimation avses en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.
--

**Vägverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Länsrätten i Stockholms län, Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten Utvecklingscentrum Malmö och Länsstyrelsen Västmanlands län har tillstyrkt förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Frågor om taxiförarlegitimation prövas av Transportstyrelsen. Taxiförarlegitimation får ges till den som uppfyller kraven i nuvarande 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen (föreslagna 3 kap. 3 § taxitrafiklagen [xxxx:xx]). Om ansökan bifalls registreras detta i vägtrafikregistret och ett underlag för underskrift och bifogande av foto skickas till sökanden. Legitimationen utfärdas sedan av Transportstyrelsen när sökanden har undertecknat underlaget och bifogat ett välliknande fotografi av sig själv (nuvarande 3 kap. 8 § yrkestrafikförordningen och 3 kap. 11 § taxitrafikförordningen [xxxx:xx]). Begreppet taxiförarlegitimation är inte definierat i den nuvarande yrkestrafiklagen. Med legitimation kan i allmänt språkbruk avses både ett beslut om behörighet och en handling som ger behörighet. Det kan därför råda osäkerhet om när en sökande får behörighet att föra fordon i taxitrafik. I fråga om körkort sägs i 1 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) att lagen innehåller bestämmelser om handlingar, körkort och traktorkort, som ger behörighet att köra vissa typer av fordon. För tydlighets skull anser regeringen att en motsvarande definition av begreppet taxiförarlegitimation bör införas i taxitrafiklagen. Med definitionen blir det den utfärdade legitimationshandlingen som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.



### 7.3.2 Giltighet och förnyelse

**Regeringens förslag:** En taxiförläggning ska gälla från och med den tidpunkt då den lämnats ut och endast tillsammans med ett giltigt körkort.

En taxiförläggning ska inte gälla om den inte har förnyats efter föreläggande eller om den är återkallad eller omhändertagen. Legitimationen ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

En taxiförläggning ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

**Vägverkets förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Enligt Vägverkets förslag ska taxiförläggningen gälla från och med den dag då den utfärdas.

**Remissinstanserna:** Länsrätten i Stockholms län, Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten Utvecklingscentrum Malmö och Länsstyrelsen Västmanlands län har tillstyrkt förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nuvarande yrkestrafiklagstiftningen innehåller inte någon bestämmelse om från vilken tidpunkt en taxiförläggning är giltig. Med den i avsnitt 7.3.1 föreslagna bestämningen av begreppet taxiförläggning bör en bestämmelse härom införas i enlighet med vad som gäller för körkort enligt 3 kap. 11 § körkortslagen (1998:488). Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas. Av prop. 2011/12:25 s. 52 framgår att regeringens uppfattning är att med begreppet utfärdas närmast får förstås en förklaring om att den körkortssökande uppfyller alla förutsättningar för körkortsinnehav enligt körkortslagen och därmed har den behörighet att framföra fordon som körkortet avser. Om motsvarande synsätt skulle tillämpas på en taxiförläggning skulle legitimationens giltighet knytas till ett beslut om att utfärda taxiförläggning. Legitimationen skulle alltså vara giltig innan den tillverkats och lämnats ut. Av nuvarande 3 kap. 9 § yrkestrafikförordningen framgår att en taxiförläggning ska medföras i taxitrafik och vara väl synlig för passagerarna samt att den på tillsägelse ska visas upp för kontrolltjänstemän. Om legitimationen skulle vara giltig från och med den dag då den utfärdas skulle den inte kunna medföras i fordonet innan den lämnats ut. Ur kontrollsynpunkt skulle detta inte välla några stora problem eftersom ett beslut om att utfärda taxiförläggning antecknas i vägtrafikregistret, vilket kontrollmyndigheten har tillgång till. Kravet på medförande av taxiförläggning syftar dock även till att informera passagerarna om vem chauffören är och att han eller hon har behörighet att föra fordon i taxitrafik. Med hänsyn till detta bör, enligt regeringens uppfattning, en taxiförläggning inte vara giltig innan den lämnats ut och kan medföras väl synlig i fordonet. Den nuvarande bestämmelsen om att en taxiförläggning endast är giltig tillsammans med ett giltigt körkort bör fortsatt gälla.

Bestämmelser om förnyelse av taxiförläggning finns i nuvarande 3 kap. 10 § yrkestrafikförordningen. I fråga om ogiltighet hänvisas till körkortslagens bestämmelser. Bestämmelserna om ogiltighet och

förnyelse av taxiförlägitimation är grundläggande för den enskildes rätt att föra fordon i taxitrafik och bör därför enligt regeringens mening regleras i lag. Regleringen bör fortsatt motsvara vad som gäller för körkort, men av tydlighetskäl bör samtliga bestämmelser om ogiltighet och förnyelse framgå direkt av taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Av nuvarande 5 kap. 6 § första stycket 4 yrkestrafiklagen framgår att en taxiförlägitimation ska återkallas på begäran av innehavaren. I den tidigare körkortslagen (1977:477) fanns motsvarande reglering beträffande körkort. I samband med införandet av den nuvarande körkortslagen ändrades dock bestämmelsen så att en begäran från körkortshavaren om att körkortet inte längre ska gälla utgör en ogiltighetsgrund, och inte en återkallelsegrund. I prop. 1997/98:124 Ny körkortslag m.m. har som skäl för ändringen anförts att det kan anföras systematiska tveksamheter mot att hänföra en körkortshavares egen begäran om att körkortet ska upphöra att gälla till bestämmelser som reglerar samhällets möjligheter att ingripa mot körkortsinnehav, dvs. återkallelse av körkort. För att undvika onödiga tillämpningsproblem borde en körkortshavares begäran om att körkortet inte längre ska gälla utgöra en formell ogiltighetsgrund i stället för en återkallelsegrund. Enligt regeringens mening finns samma systematiska tveksamheter när det gäller en begäran från en innehavare av taxiförlägitimation att lägitimationen inte längre ska gälla. En sådan begäran bör alltså utgöra en formell ogiltighetsgrund och inte en återkallelsegrund.

### 7.3.3 Olämplighetstid vid ett negativt förhandsbesked om meddelande av taxiförlägitimation

**Regeringens bedömning:** Det bör inte införas en möjlighet att besluta om s.k. olämplighetstid vid ett negativt förhandsbesked om meddelande av taxiförlägitimation.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på bedömningen. *Svenska Taxiförbundet* anser att det bör krävas ett nytt körprov för taxiförlägitimation för att återfå lägitimationen när den varit återkallad eller ogiltig på grund av att innehavarens körkort varit återkallat en längre tid än ett år.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt nuvarande 3 kap. 9 § yrkestrafiklagen kan det genom förhandsbesked prövas om det finns hinder mot att taxiförlägitimation ges. På motsvarande sätt kan, enligt 3 kap. 8 § körkortslagen (1988:488), den som avser att ansöka om körkortstillstånd få ett förhandsbesked i fråga om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd med hänsyn till sökandens personliga eller medicinska förhållanden. Vid ett negativt förhandsbesked på grund av sökandens personliga förhållanden ska, enligt 3 kap. 9 § körkortslagen, en spärrtid bestämmas före vars utgång körkort inte får meddelas.

Det är härmed befogat att fundera över om det finns skäl att behandla en taxiförlägitimation på samma sätt i fråga om spärrtid efter förhandsbesked. Inom Regeringskansliet pågår för närvarande ett arbete med att ändra körkortslagen. Regeringen har i propositionen Genomförandet av

det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25) föreslagit att möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd ska tas bort. Syftet att behandla förhandsbesked om taxiförarlegitimation på samma sätt som i fråga om körkortstillstånd är därmed eventuellt inte längre aktuellt. Vid avslag på en ansökan om taxiförarlegitimation kan en olämplighetstid bestämmas enligt nuvarande 3 kap. 8 § yrkestrafiklagen. Denna möjlighet föreslås finnas kvar i den föreslagna 3 kap. 8 § taxitrafiklagen. Det saknas därmed skäl att införa en möjlighet att besluta om olämplighetstid även efter ett negativt förhandsbesked om taxiförarlegitimation.

*Svenska Taxiförbundet* anser att det bör krävas ett nytt körprov för taxiförarlegitimation för att återfå legitimationen när den varit återkallad eller ogiltig på grund av att innehavarens körkort varit återkallat en längre tid än ett år. Promemorian behandlar inte frågan om krav på nytt körprov efter att en taxiförarlegitimation varit återkallad eller ogiltig. Det saknas därför underlag att behandla den frågan i detta lagstiftningsarbete.

#### 7.4 Tillsyn

**Regeringens förslag:** Regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslogs även att regeringen skulle utse en myndighet att utöva tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Bestämmelser om tillsyn finns i nuvarande 5 kap. 17 § YTL. Transportstyrelsen pekas i lagen ut som tillsynsmyndighet. Frågan om vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet behöver inte regleras i lag utan anges lämpligen i förordning. I lagen ska därför anges att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation följer gällande regelverk. Innehållet i andra meningen i nuvarande 5 kap. 17 § YTL utgör en allmän uppgift för tillsynsmyndigheten att verka för att vissa krav, bland annat på trafiksäkerhet och arbetsmiljö, uppfylls. Enligt regeringens mening bör denna uppgift inte regleras i lag, utan hanteras lämpligen i myndighetens instruktion.

Angående tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande hänvisas till avsnitt 5.17.

#### 7.5 Straffbestämmelser

**Regeringens förslag:** Nuvarande straffansvar avseende taxitrafik och taxiförarlegitimation ska med nödvändiga justeringar föras över till den nya taxitrafiklagen. Att uppsåtligen bedriva taxitrafik utan tillstånd ska rubriceras som olaga taxitrafik.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* anser att beställaransvar ska aktualiseras även om beställaren inte kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades. När det gäller hindrande av fortsatt färd anser styrelsen att det av lagtexten bör framgå vad polisen ska göra för att hindra färd.

**Skälen för regeringens förslag:** Som tidigare nämnts flyttas de bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen som rör taxi i princip oförändrade över till den nya taxitrafiklagen. Detsamma bör gälla de nuvarande straffbestämmelserna. Bedrivande av taxitrafik utan tillstånd, som nu bestraffas som olaga yrkesmässig trafik enligt 6 kap. 1 § YTL, bör dock rubriceras som olaga taxitrafik.

*Rikspolisstyrelsen* har haft synpunkter på två straffbestämmelser i den nya taxitrafiklagen. Att, som Rikspolisstyrelsen föreslår, införa ett strikt s.k. beställaransvar i 5 kap. 3 § taxitrafiklagen skulle innebära att en undersökningsskyldighet åläggs beställaren av en transport. Beställaren skulle innan avtal träffas behöva kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att trafikutövaren har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En sådan hantering skulle leda till ökad administration och ökade kostnader för både företag och myndighet. Om den nuvarande regleringen utgör ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är har inte utretts. Mot den bakgrunden anser regeringen att det fortsatt bör krävas att beställaren kände till eller hade skälig anledning anta att taxitrafiktillstånd saknades för att straff ska kunna utdömas.

Rikspolisstyrelsen har vidare haft synpunkter på bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd i 5 kap. 7 § taxitrafiklagen. Bestämmelsen innebär en möjlighet för en polisman att hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot bestämmelserna om taxitrafik. Frågan om vilka åtgärder polisen kan vidta för att hindra ett fordons fortsatta färd behandlas inte i promemorian *En reformerad yrkestrafiklagstiftning* (Ds 2011:20). Det saknas därför underlag att behandla den i detta lagstiftningsärende.

Som framgår ovan (avsnitt 5.18) kommer överväganden om en eventuell avkriminalisering av överträdelser på yrkestrafikområdet göras inom ramen för utredningen om användningen av straffrätt (Ju 2011:05).

## 7.6 Bemyndiganden

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om taxitrafiktillstånd, trafikansvariga, taxiförarlegitimation och kontroll av taxitrafik.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska vidare få meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha, taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning, skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**Regeringens bedömning:** Bemyndiganden avseende registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation bör inte föras in i taxitrafiklagen.

I taxitrafiklagen bör inte tas in en möjlighet för regeringen att föreskriva att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller krigsfara som riket befunnit sig i.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till promemorians förslag har bemyndigandena att meddela föreskrifter preciserats.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget eller bedömningen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Enligt den nuvarande yrkestrafiklagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen samt meddela föreskrifter om taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha, taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning, registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation, körprov för taxiförarlegitimation, samt avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordningen, yrkestrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning. Slutligen får regeringen, om Sverige är i krig eller under liknande förhållanden, föreskriva att yrkestrafiklagen helt eller delvis inte ska tillämpas.

Enligt regeringens uppfattning finns det fortsatt behov av att ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Av tydlighetsskäl bör det dock, liksom föreslås i avsnitt 5.20 beträffande den nya yrkestrafiklagen, preciseras i vilka avseenden ytterligare föreskrifter kan komma att meddelas. I lagen ska därför anges att ytterligare föreskrifter får meddelas om taxitrafiktillstånd, trafikansvariga, taxiförarlegitimation och kontroll av taxitrafik. Med ytterligare föreskrifter om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation avses föreskrifter i fråga om kraven för att få tillstånd eller legitimation, om ansökan och utfärdande

av tillstånd eller legitimation samt om återkallelse av tillstånd eller legitimation, dock endast i den mån det inte rör sig om grunder för återkallelse.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska fortsatt få meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha, taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning, körprov för taxiförarlegitimation, samt avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt taxitrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Av 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § taxitrafiklagen framgår att skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation ska utformas respektive anordnas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer. Den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela ytterligare föreskrifter om de skriftliga proven i yrkeskunnande på motsvarande sätt som kan ske i fråga om körprovet för taxiförarlegitimation. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation ska därför införas.

Det nuvarande bemyndigandena för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation bör enligt regeringens mening inte föras över till den nya taxitrafiklagen eftersom möjlighet att meddela sådana föreskrifter redan finns med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Enligt regeringen saknas det anledning att föra in en möjlighet, motsvarande den som i dag finns enligt nuvarande 8 kap. 3 § YTL, för regeringen att föreskriva att taxitrafiklagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller vid liknande situationer.

## 7.7 Vissa registerfrågor

**Regeringens förslag:** Vägtrafikregistret ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon enligt taxitrafiklagen och annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett taxitrafikärende. Registret ska även ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva taxitrafik.

I vägtrafikregistret ska föras in uppgifter som avser behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva taxitrafik samt det som i övrigt behövs för tillämpningen av taxitrafiklagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Vägtrafikregistret har till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon enligt yrkestrafiklagen och annan person

om det behövs för att underlätta handläggningen av ett yrkestrafikärende. Registret ska vidare tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen. Begreppet yrkesmässig trafik kommer, som angetts i avsnitt 5.1, inte längre att omfatta taxitrafik. Vidare kommer villkoren för att bedriva taxitrafik regleras i en ny taxitrafiklag, i stället för i yrkestrafiklagen. Bestämmelserna i lagen (2001:558) om vägtrafikregister om ändamålen med registret och de uppgifter som ska föras in i registret måste anpassas till detta förhållande. Det blir dock inte fråga om någon ändring i sak.

## 7.8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den nya taxitrafiklagen ska träda i kraft den 1 maj 2012.

Trafiktillstånd för taxitrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla. Även villkor och begränsningar som har meddelats i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av äldre bestämmelser och som gäller när den nya lagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen.

Om det i lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i den nuvarande yrkestrafiklagen som har ersatts genom en föreskrift i den nya lagen ska i stället den nya föreskriften tillämpas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Ikraftträdandet av taxitrafiklagen (xxxx:xx) har samband med ikraftträdandet av trafiktillståndsförordningen den 4 december 2011. Med hänsyn härtill är det av vikt med ett så tidigt ikraftträdandedatum som möjligt. Taxitrafiklagen bör därför i likhet med den nya yrkestrafiklagen träda i kraft den 1 maj 2012.

Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla. Trafiktillstånd för taxitrafik kommer därmed att gälla på motsvarande sätt som ett taxitrafiktillstånd. Även villkor och begränsningar som har meddelats i dessa tillstånd med stöd av äldre bestämmelser ska fortsatt gälla. Detta gäller exempelvis om det enligt äldre bestämmelser har beslutats att ett tillstånd ska gälla endast under viss tid.

Ett antal föreskrifter har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen. För att undvika tillämpningsproblem bör det i en övergångsbestämmelse till taxitrafiklagen anges att föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av den nuvarande yrkestrafiklagen och som gäller när taxitrafiklagen träder i kraft ska anses meddelade enligt den nya lagen.

I många författningar finns hänvisningar till den nuvarande yrkestrafiklagen. Dessa hänvisningar bör i de fall det är aktuellt ändras till hänvisningar till taxitrafiklagen. För det fall någon sådan ändring förbises bör det i en övergångsbestämmelse till taxitrafiklagen anges att om det i lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift i den

nuvarande yrkestrafiklagen som har ersatts genom en föreskrift i taxi-  
trafiklagen, ska i stället den nya föreskriften tillämpas.

## 8 Konsekvenser

### 8.1 Allmänt

Bestämmelser som tidigare har följt av EU-direktiv och som genomförts i svensk rätt kommer nu i stor utsträckning att följa direkt av de tre EU-förordningarna om villkoren för tillträde till vägtransportmarknaden, det s.k. vägtransportpaketet. Flertalet förslag som lämnas är därför enbart av lagteknisk natur för att undvika dubbelreglering. För dessa förslag lämnas ingen konsekvensanalys.

I och med att trafiktillståndsförordningen direkt kommer att ange vilka bestämmelser om tillståndskrav som ska gälla minskar möjligheten att besluta om nationella undantag.

Förslagen som lämnas bedöms varken få några konsekvenser för privatpersoner eller konsekvenser för miljön. Sammantaget bör inte förslagen innebära någon större ändring på nuvarande förhållanden rörande den yrkesmässiga trafiken på väg.

### 8.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

#### *Transportstyrelsen*

Förslagen innebär att Transportstyrelsen måste se över föreskrifter, avgifter och berörd verksamhet. Även styrelsens rutiner/handlägningsinstruktion för yrkestrafikärenden och hanteringen av ärenden om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och taxitrafik måste ses över.

Transportstyrelsens tillsynsansvar förtydligas och utökas något vilket kan föranleda viss ökad resursåtgång. Även det ökade antalet uppgifter som ska tas in i vägtrafikregistret, ändringen av sökbegrepp i registret och utökat utbyte av uppgifter med andra medlemsländer bedöms initialt kunna innebära viss ökad resursåtgång för myndigheten. Samtidigt bedöms Transportstyrelsens hantering av ärenden om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik och kostnader för detta minska som en följd av att endast ett tillstånd, gemenskapstillståndet, kan användas både nationellt och internationellt. Transportstyrelsen förutsätts tillämpa bestämmelserna på bästa sätt och fortsatt effektivisera sin verksamhet.

Transportstyrelsens tillstånds- och tillsynsverksamhet är avgiftsfinansierad och avgiftsinstäkten ska motsvara myndighetens kostnader för sådan verksamhet. Avgifterna redovisas brutto på statsbudgeten. Sammantaget bedöms inte förslagen föranleda en ändring av Transportstyrelsens anslag.



**Tabell 1            Antal trafik tillstånd 31 december 2010**

<b>Län</b>	<b>gods</b>	<b>taxi</b>	<b>buss</b>	<b>linje</b>	<b>Tillståndshavare</b>
AB	2616	3191	96	9	6151
C	630	276	33	5	1015
D	457	127	17	3	654
E	781	233	70	2	1165
F	601	200	65	2	945
G	448	91	37		614
H	515	142	52	4	793
I	121	54	25	4	237
K	26	84	24	1	419
M	2408	993	112	1	3665
N	701	151	40	2	961
O	3136	1134	156	8	4705
S	639	146	59		934
T	576	154	46	2	879
U	518	161	28		752
W	750	82	52	2	1008
X	627	192	42		936
Y	681	177	42	1	975
Z	442	97	62	3	746
AC	588	138	59	1	883
BD	674	245	61	3	1086
<b>Totalt</b>	<b>18177</b>	<b>8068</b>	<b>1178</b>	<b>53</b>	<b>27499</b>

#### *Trafikverket*

Förslagen bedöms inte innebära några merkostnader för Trafikverket. Trafikverket anordnar redan idag skriftliga prov i yrkeskunnande.

#### *Polisen*

Förslagen bedöms inte innebära några merkostnader för Polisen. Polisens möjlighet att kontrollera giltigheten av tillstånd för yrkesmässig trafik på väg och taxitrafik via vägtrafikregistret ändras inte.

#### *Sveriges Domstolar*

De föreslagna ändringarna innebär inte några förändringar för de allmänna domstolarna.

Inte heller för de allmänna förvaltningsdomstolarna blir det fråga om några större förändringar. Nytt är att det införs en möjlighet att tillfälligt dra in ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (artikel 13 i trafik-tillståndsförordningen). Detta är ett alternativ till återkallelse av tillståndet.

Förslagen bedöms inte innebära någon större ökning av arbetsbelastningen för domstolarna. Det bedöms handla om en marginell ökning av antalet mål per år vilket inte borde medföra en sådan belastning för domstolsväsendet att den motiverar ökade anslag.

### 8.3 Konsekvenser för kommuner och landsting

Förslagen innebär att dagens trafikhuvudmän, från och med den 1 januari 2012 regionala kollektivtrafikmyndigheter, inte längre kommer att kunna undantas från tillståndsplikt om man bedriver yrkesmässig trafik. Förslagen bedöms inte innebära några merkostnader för de kommuner och landsting som idag helt eller delvis finansierar trafikhuvudmän som har tillstånd för länsgränsöverskridande linjetrafik. Endast ett fåtal trafikhuvudmän saknar idag sådant tillstånd. Kravet på tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik gäller generellt och därmed gäller inte den kommunala finansieringsprincipen.

### 8.4 Konsekvenser för företag

Den 1 april 2011 fanns det 27 499 tillståndshavare som bedriver yrkesmässig trafik på väg i Sverige. Av dessa bedriver 52 linjetrafik, 8 117 taxitrafik, 1 173 beställningstrafik med buss och 18 157 godstrafik.

Flera förslag bedöms underlätta för näringen och i viss mån minska kostnader i form av avgifter och administrativa kostnader. Transportstyrelsens avgifter för yrkesmässig trafik på väg bedöms behöva ses över. Idag är Transportstyrelsens avgift för tillstånd för yrkesmässig trafik 3 200 kronor.

Förslaget om att den som ansöker om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska kunna ansöka om ett gemenskapstillstånd som ska gälla både nationellt och inom unionen bedöms minska kostnaderna något i form av färre avgifter och administrativa kostnader och förhoppningsvis även uppmuntra gränsöverskridande verksamhet för svenska tillståndshavare. Idag måste den som vill ansöka om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik inom unionen först ansöka om ett nationellt tillstånd och därefter om ett gemenskapstillstånd. Möjligheten att ansöka om ett helt nationellt tillstånd behålls dock.

Anpassningen till förordning (EG) nr 1071/2009 av uppräknningen av transporter som inte ska anses utgöra yrkesmässig trafik innebär att persontransporter med terrängfordon och traktorer som hittills har varit tillståndspliktiga nu undantas från sådana krav. Godstransporter för egen räkning kommer som idag inte att omfattas av tillståndsplikt.

För taxinäringen bedöms en separat taxitrafiklag underlätta tillgängligheten till och därmed regelefterlevnaden av de bestämmelser som rör den egna branschen. Samtidigt förtydligas att bestämmelserna om taxitrafik och taxiförarlegitimation inte följer av EU-rätten.

## 9 Författningskommentar

### 9.1 Inledning

Även i detta avsnitt benämns förordningarna

1. (EG) nr 1071/2009 – trafiktillståndsförordningen,
2. (EG) nr 1072/2009 – godsförordningen, och
3. (EG) nr 1073/2009 – bussförordningen.

### 9.2 Förslaget till yrkestrafiklag

#### 1 kap.

##### 1 §

Paragrafen innehåller en upplysning om de EU-förordningar som reglerar villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik och villkoren för tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss.

##### 2 §

I paragrafen anges lagens innehåll. Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen och vissa bestämmelser om internationella vägtransporter.

##### 3 §

Paragrafen behandlar trafiktillståndsförordningens och denna lags tillämpningsområde. I enlighet med artikel 1.4 a i trafiktillståndsförordningen utökas förordningens tillämpningsområde till att även omfatta godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.3.3.

##### 4 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § första stycket YTL och behandlar innebörden av de fordonsbegrepp som används i lagen.

Ett nytt *andra stycke* läggs till paragrafen. Stycket innehåller en upplysning om att EU-definitioner av ytterligare begrepp finns i artikel 2 i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.3.3.

##### 5 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 1 kap. 3 § YTL. I paragrafen definieras de former under vilka yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas. Sådana transporter kan bedrivas som linjetrafik eller

beställningstrafik. Vad som avses med att bedriva yrkesmässig trafik samt yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg anges i artikel 2 i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.4.

## 6 §

Paragrafen behandlar frågan om vilken myndighet som ska pröva frågor på yrkestrafikområdet.

Av bestämmelsen framgår att regeringen utser den myndighet som ska vara behörig myndighet enligt trafiktillståndsförordningen. Enligt förordningen ska myndigheten bland annat utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt tillfälligt dra in eller återkalla sådana tillstånd. Den behöriga myndigheten ska även fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 26 i samma förordning.

Den behöriga myndigheten ska också pröva frågor enligt denna lag. Myndigheten ska därvid pröva sådana frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik som regleras i lagen samt frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket. Vidare ska myndigheten pröva frågor om olämplighetsförklaring och om åtgärder för återupprättande av gott anseende enligt fjärde kapitlet i lagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.5.

## 2 kap.

### 1 §

I paragrafen behandlas frågan om tillståndsplikt för att bedriva yrkesmässig trafik.

Av *första stycket* framgår att yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har ett gemenskapstillstånd utfärdat av den behöriga myndigheten eller ett yrkestrafiktillstånd. Det nuvarande trafiktillståndet ersätts således av två alternativa tillstånd. Ett gemenskapstillstånd ger tillståndshavaren rätt att bedriva yrkesmässig trafik både i Sverige och, i den omfattning som tillåts enligt EU-lagstiftningen, inom EU. Med stöd av ett yrkestrafiktillstånd har innehavaren endast rätt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige.

I *andra stycket* tas möjligheten bort för en trafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet att bedriva linjetrafik utan särskilt tillstånd. Vidare anges att alla som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Denna möjlighet gäller således inte längre bara trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till antingen yrkesmässig trafik för persontransporter på väg, dvs. tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik med buss, eller taxitrafik. Detta motsvarar vad som gäller enligt den nuvarande yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.7.3.

## 2 §

I *första stycket* görs en hänvisning till artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen. Av hänvisningen följer att prövningen av kravet på gott anseende ska avse företaget, varmed avses både fysiska och juridiska personer, och de trafikansvariga. Artikeln ger även en möjlighet att nationellt reglera vilka övriga relevanta personer som ska omfattas av prövningen av gott anseende.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en uppräknig av de övriga relevanta personer vars goda anseende ska prövas. Stycket motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 6 § andra stycket YTL. I förhållande till dagens bestämmelse ska prövningen av övriga relevanta personer gälla i fråga om en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i stället för i fråga om en utomlands bosatt näringsidkare.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.10.

## 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 7 § YTL.

## 4 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 kap. 11 § YTL.

I *första stycket* anges vad som ska beaktas vid prövningen av kravet på gott anseende. I likhet med den nuvarande bestämmelsen ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

I *andra stycket* anges situationer när kravet på gott anseende inte ska anses uppfyllt.

I *punkten 1* hänvisas till överträdelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen. Det rör sig om allvarliga överträdelser av nationella regler inom områden som avser handelsrätt, insolvensrätt, löne- och anställningsförhållanden i branschen, vägtrafiklagstiftning, yrkesansvar samt människohandel och narkotikahandel. Vidare avses allvarliga överträdelser av EU-regler som i huvudsak rör transporter på väg och fordons beskaffenhet. Bestämmelsen omfattar både brott mot de angivna bestämmelserna och överträdelser som sanktioneras på annat sätt, t.ex. genom sanktionsavgifter.

*Punkten 2* motsvarar nuvarande punkten 1. Här framgår att även andra allvarliga brott än de som anges i punkten 1 påverkar bedömningen av kravet på gott anseende. Här kan särskilt nämnas olika våldsbrott och brott mot skattelagstiftningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.10.

## 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 12 § YTL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.2.

## 6 §

I paragrafen, som är ny, anges att regeringen utser den myndighet som ska utforma respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i trafiktillståndsförordningen. Det görs alltså skillnad mellan uppgifterna att utforma respektive att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande. Uppgifterna kan tilldelas olika myndigheter. Med begreppet anordna avses att erbjuda provtillfällen och att examinera provdeltagare.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.5.

## 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 13 § YTL, med tillägget att villkoren ska vara förenliga med artikel 3.2 i trafiktillståndsförordningen. Detta innebär att villkoren ska vara proportionerliga och icke-diskriminerande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.13.

## 8 §

Paragrafen behandlar yrkestrafiktillståndets giltighet och motsvarar första meningen i nuvarande 2 kap. 14 § YTL. Tillståndet gäller tills vidare.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.13.

## 9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 18 § YTL, med följande tillägg. Möjligheten att frakta gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter förutsätter att den huvudsakliga delen av transportverksamheten utgörs av persontransporter. Genom tillägget tydliggörs att det inte är tillåtet att huvudsakligen utföra godstransporter med stöd av ett tillstånd till persontransporter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.14.

## 10 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 kap. 10 § YTL. Av artikel 2 i trafiktillståndsförordningen följer att traktortåg och tung terrängvagn endast anses föras i yrkesmässig trafik vid transport av gods. Paragrafen begränsas därför till att behandla sådana transporter. Som en följd av detta begränsas även kravet på förarbehörighet till körkort med behörigheten C eller CE, dvs. behörighet för tung lastbil eller personbil över 3,5 ton, med eller utan släpfordon.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.15.

## 11 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar nuvarande 3 kap. 11 § YTL.

Ett nytt *andra stycke* läggs till paragrafen. Stycket innehåller en upplysning om att särskilda bestämmelser gäller för internationella

transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Sådana bestämmelser finns i gods- och bussförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.15.

### **3 kap.**

#### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 1 § YTL. I *andra stycket* anges uttryckligen att de särskilda bestämmelser som gäller för internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns i gods- och bussförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.22.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen ersätts begreppet trafik tillstånd med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.22.

#### 3–8 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 4 kap. 3–8 §§ YTL.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 5.22.

### **4 kap.**

#### 1 §

I paragrafen, som är ny, införs en uttrycklig möjlighet att förklara en s.k. övrigt prövad person olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Motsvarande gäller för trafikansvariga enligt artikel 14 i trafik tillståndsförordningen. Möjligheten att förklara en person olämplig att bedriva yrkesmässig trafik enligt den nuvarande yrkestrafiklagen framgår endast av bestämmelsen om olämplighetstid i 5 kap. 3 §. Ett beslut om olämplighetsförklaring ska meddelas om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas för att den prövade inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.2.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 kap. 3 § YTL. Om någon har förklarats olämplig att bedriva yrkesmässig trafik på grund av att kravet på gott anseende inte längre är uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas, för en trafikansvarig enligt punkten 1 och för någon övrigt prövad enligt punkten 2. Under denna tid anses den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik och kan exempelvis inte inneha uppdrag som trafikansvarig i ett transportföretag. Om den trafikansvarige har ålagts att

avlägga ett skriftligt examensprov enligt 3 § på grund av bristande yrkeskunskap i något avseende ska en olämplighetstid inte beslutas.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.2.

### 3 §

I paragrafen, som är ny, införs en möjlighet för den behöriga myndigheten att i samband med en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig ålägga denne att avlägga ett examensprov i yrkeskunnande, eller delar av ett sådant prov, i stället för att besluta en olämplighetstid. Detta får endast ske om förlusten av den trafikansvariges goda anseende bedöms ha sin grund i bristande kunskap i något eller några av de ämnen som omfattas av kunskapskraven i bilaga I till trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.2.

### 4 §

I paragrafen, som är ny, ges den behöriga myndigheten möjlighet att bevilja ett företag en tidsfrist för att hitta en ersättare för en person som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket yrkestrafiklagen och som inte längre uppfyller kravet på gott anseende. Tillståndet behöver alltså inte tillfälligt dras in eller återkallas direkt. I enlighet med artikel 13.3 i trafiktillståndsförordningen ska dock tillståndet, inom den beviljade tidsfristen, tillfälligt dras in eller återkallas om företaget inte lyckas återupprätta det goda anseendet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.2.

### 5 §

I paragrafen, som är ny, införs en uttrycklig möjlighet att återkalla ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik när transportverksamheten ska upphöra och tillståndshavaren begär det.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.1.

### 6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 13 § YTL. Genom ett tillägg till paragrafen införs ett krav att tillfälligt dra in ett företags transporttillstånd när tillståndshavarens tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik tillfälligt dras in. Motsvarande gäller sedan tidigare i fråga om återkallelse av tillstånd.

Även i övrigt ska bestämmelserna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik tillämpas även i fråga om transporttillstånd. Det medför bland annat att bestämmelserna om tidsfrister och olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon övrigt prövad blir tillämpliga även vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett transporttillstånd.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.1.



## 7 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 5 kap. 14 § YTL, med tillägget att bestämmelsen även ska tillämpas vid tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.3.

## 8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 15 § YTL.

## 9 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 kap. 16 § YTL. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller av ett transporttillstånd ska oförändrat delges den som beslutet gäller. Nytt är att även beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller ett transporttillstånd och om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § ska delges den som beslutet gäller. Vidare så ersätts kravet på delgivning av ett beslut om varning med ett krav på delgivning av en underrättelse om att ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven för att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.1 i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.16.3.

## 10 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 17 § första stycket första meningen YTL. Av paragrafen framgår att regeringen utser den myndighet som ska utöva tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Bestämmelser om tillsyn finns också i artikel 12 i trafiktillståndsförordningen. Av artikeln framgår att den behöriga myndigheten ska kontrollera att företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven för tillstånd enligt artikel 3 i förordningen. Föreskriften i lagen kompletterar trafiktillståndsförordningens bestämmelser om tillsyn.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.17.

## 11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 18 § YTL.

## **5 kap.**

### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Även den som uppsåtligen

bedriver yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen utan tillstånd döms således för olaga yrkesmässig trafik. Att bedriva yrkesmässig trafik utan tillstånd innefattar även tid då tillståndet är tillfälligt indraget.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.18.

## 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 2 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Även den som slutit avtal om en transport med en trafikutövare som bedrivit yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen utan tillstånd omfattas således av beställaransvaret. Att bedriva yrkesmässig trafik utan tillstånd innefattar även tid då tillståndet är tillfälligt indraget.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.18.

## 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 4 § YTL.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 5 § YTL.

## 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 6 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. En polisman eller tulltjänsteman kan därmed även hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.18.

## 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 8 § YTL.

## **6 kap.**

### 1 §

Paragrafen motsvarar i sak 7 kap. 2 § YTL i dess lydelse enligt SFS 2010:1069. I förhållande till den bestämmelsen anges inte uttryckligen den behöriga myndighetens namn, eftersom denna myndighet utses av regeringen enligt 1 kap. 6 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.19.

### 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 7 kap. 6 § 1 YTL och innebär att beslut i fråga om skriftliga examensprov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik inte får överklagas.

I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har beslut om prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation förts över till taxitrafiklagen (xxxx:xx). Vidare så hänvisas i fråga om provet i yrkeskunnande till gällande bestämmelse i trafiktillståndsförordningen. Slutligen anges inte uttryckligen den behöriga myndighetens namn, eftersom denna myndighet utses av regeringen enligt 1 kap. 6 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.19.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 7 kap. 5 § YTL och behandlar frågan om överklagande av beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen anges inte uttryckligen den behöriga myndighetens namn, eftersom denna myndighet utses av regeringen enligt 1 kap. 6 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.19.

### 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 6 a § YTL. Även beslut enligt trafiktillståndsförordningen ska omfattas av bestämmelsen, vilket anges i paragrafen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.19.

### 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 7 § YTL.

### 6 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 7 kap. 8 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen anges inte uttryckligen den behöriga myndighetens namn, eftersom denna myndighet utses av regeringen enligt 1 kap. 6 §.

### 7 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 7 kap. 9 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Även beslut enligt trafiktillståndsförordningen ska alltså gälla omedelbart om inte annat förordnas.

## **7 kap.**

### 1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 1 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även meddela föreskrifter om eller medge undantag från trafiktillståndsförordningens bestämmelser.

Undantag får endast beslutas om det är förenligt med trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.20.

## 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 8 kap. 2 § YTL och avser bemyndiganden att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i trafiktillståndsförordningen och lagen. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har bemyndigandet att meddela ytterligare föreskrifter preciserats.

Enligt *punkten 1* får ytterligare föreskrifter meddelas i fråga om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik. Härmed avses kraven på etablering i en medlemsstat, gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande enligt artikel 3 i trafiktillståndsförordningen.

Av *punkten 2* framgår att ytterligare föreskrifter får meddelas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Med stöd av denna punkt kan ytterligare föreskrifter meddelas om ansökan och utfärdande av tillstånd. Även föreskrifter om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd omfattas av denna punkt, dock endast i den mån det inte rör sig om grunder för återkallelse eller tillfällig indragning av tillstånd. Vidare får ytterligare föreskrifter endast meddelas i den mån trafiktillståndsförordningen inte behandlar frågan.

Enligt *punkten 3* får ytterligare föreskrifter meddelas i fråga om trafikansvariga i företag som bedriver yrkesmässig trafik.

Ytterligare föreskrifter i fråga om prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik får meddelas enligt *punkten 4*. Bestämmelser om prov i yrkeskunnande finns i artikel 8 i trafiktillståndsförordningen.

Enligt *punkten 5* får ytterligare föreskrifter meddelas i fråga om kontroll av yrkesmässig trafik. Bestämmelser om kontroll av att företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven enligt trafiktillståndsförordningen finns i artikel 12 i förordningen. Vidare finns bestämmelser om tillsyn i 4 kap. 10 §.

Av *punkten 6* framgår att ytterligare föreskrifter får meddelas i fråga om de internationella vägtransporter som behandlas i kapitel 3.

Ytterligare föreskrifter får endast meddelas om det är förenligt med trafiktillståndsförordningen.

## 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 2 § 4 och 5 YTL och avser bemyndiganden att meddela föreskrifter om vissa kunskapskrav och avgifter. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen får föreskrifter enligt *punkten 2* även meddelas om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt trafiktillståndsförordningen.

De nuvarande *punkterna 1 och 2* förs över till taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Vidare tas den nuvarande *punkten 3* om registrering bort, eftersom möjligheten att meddela sådana föreskrifter följer av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.20.

## **Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 5.23.

### **9.3 Förslaget till taxitrafiklag**

#### *Generellt i detta lagförslag*

När det anges att bestämmelser i denna lag motsvarar bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen gäller detta bestämmelsernas innehåll i fråga om taxitrafik. Vidare har begreppen yrkesmässig trafik respektive trafik-tillstånd ersatts med begreppen taxitrafik respektive taxitrafiktillstånd.

#### **1 kap.**

##### 1 §

Paragrafen anger lagens innehåll.

##### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § första stycket YTL.

##### 3 §

I paragrafen, som är ny, definieras begreppet taxitrafik. Paragrafen utgör en sammanslagning av delar av nuvarande 1 kap. 1 § och 3 § 2 YTL. Definitionen av taxitrafik innefattar även sådan trafik med personbil eller lätt lastbil som utgör linjetrafik enligt beskrivningen i den nya 1 kap. 5 § 1 YTL. Av den nya 2 kap. 1 § YTL framgår att linjetrafik kan utföras med stöd av ett taxitrafiktillstånd.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

##### 4 §

I paragrafen, som är ny, införs en definition av begreppet taxiförar-legitimation. Enligt definitionen är det den utfärdade legitimations-handlingen som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.3.1.

#### **2 kap.**

##### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 1 § första stycket YTL. Av den nya 2 kap. 1 § YTL framgår att linjetrafik kan utföras med stöd av ett taxitrafiktillstånd.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

## 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen anges inte prövningsmyndigheten direkt i paragrafen. I stället anges att regeringen utser en sådan myndighet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.1.

## 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 3 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har i *andra stycket* utomlands bosatta näringsidkare ersatts med en näringsidkare bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.2.

## 4 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 4 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har i *första stycket punkten* 7 utomlands bosatta näringsidkare ersatts med näringsidkare bosatta utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.2.

## 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 5 § YTL.

## 6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 6 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har i *första och andra styckena* utomlands bosatta näringsidkare ersatts med näringsidkare bosatta utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.2.

## 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 7 § YTL.

## 8 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 8 § första och andra styckena YTL.

I förhållande till den nuvarande bestämmelsen görs i *första stycket* en skillnad mellan uppgifterna att utforma respektive att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation. Med begreppet anordna avses att erbjuda provtillfällen och att examinera provdeltagare.

Den myndighet som regeringen bestämmer ansvarar för de olika uppgifterna. Uppgifterna kan tilldelas olika myndigheter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.1.

## 9 och 10 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 9 och 10 §§ YTL.

## 11 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 11 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har i *andra stycket 2 b)* överträdelse av författningar och föreskrifter om förarens körtider tagits bort eftersom några sådana inte gäller för taxitrafik.

## 12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 12 § YTL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.4.

## 13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 13 § YTL. Ett villkor kan avse en begränsning till vissa typer av transporter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.2.

## 14 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 kap. 14 § YTL. Den nuvarande uttryckliga möjligheten att begränsa ett tillstånd till vissa transporter tas bort, eftersom en sådan begränsning kan ske med stöd av 2 kap. 13 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.2.

## 15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 15 § YTL.

## 16 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 18 § YTL, med följande tillägg. Möjligheten att frakta gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd förutsätter att den huvudsakliga delen av transportverksamheten utgörs av persontransporter. Genom tillägget tydliggörs att det inte är tillåtet att huvudsakligen utföra godstransporter med stöd av ett tillstånd till persontransporter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.3.

## 17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 19 § YTL.

### 3 kap.

#### 1 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 3 kap. 1 § YTL. Definitionen av taxitrafik i 1 kap. 3 § innefattar även linjetrafik som sker med personbil eller lätt lastbil. I paragrafen anges därför inte uttryckligen att taxiförarlegitimation krävs för att föra en personbil eller en lätt lastbil i linjetrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 3 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen anges dock inte prövningsmyndigheten uttryckligen i paragrafen. I stället anges att regeringen utser den myndighet som ska pröva frågor om taxiförarlegitimation.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.1.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 3 kap. 3 § YTL. Nuvarande fjärde stycket första meningen har dock flyttats till 10 §.

#### 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 4 § YTL.

#### 5 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 3 kap. 5 § YTL. Prövningsmyndigheten anges inte uttryckligen i paragrafen eftersom denna utses av regeringen enligt 2 §. I *andra stycket* har begreppet körkortshavare ersatts med en innehavare av taxiförarlegitimation.

#### 6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 3 kap. 6 § YTL. Möjligheten för prövningsmyndigheten att förelägga den enskilde att ge in läkarintyg i ett mål om taxiförarlegitimation har tagits bort eftersom myndigheten endast handlägger ärenden.

#### 7 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 kap. 7 § YTL. Skillnad görs mellan uppgifterna att utforma respektive att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation. Med begreppet anordna avses att erbjuda provtillfällen och att examinera provdeltagare.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för de olika uppgifterna. Uppgifterna kan tilldelas olika myndigheter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.1.



8 och 9 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 3 kap. 8 och 9 §§ YTL.

10 §

*Första delen* av paragrafen är ny och reglerar den tidpunkt från vilken en taxiförlägitimation gäller. Giltigheten knyts till tidpunkten för utlämnande av legitimationen. *Andra delen* av paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 3 § fjärde stycket första meningen och anger att en taxiförlägitimation är giltig endast tillsammans med ett giltigt körkort.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.3.2.

11 §

I paragrafen, som är ny, behandlas taxiförlägitimationens giltighet.

Av *första stycket* framgår att en taxiförlägitimation är ogiltig om den inte har förnyats efter föreläggande eller om den är återkallad eller omhändertagen.

Enligt *andra stycket* ska en taxiförlägitimation även förklaras ogiltig på innehavarens begäran.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.3.2.

12 §

Paragrafen är ny och behandlar frågan om förnyelse av taxiförlägitimation. Innehållet i paragrafen motsvarar de två första meningarna i 3 kap. 10 § yrkestrafikförordningen (1998:779).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.3.2.

13 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 3 kap. 11 § YTL. De fordon som är aktuella vid taxitrafik, personbil eller lätt lastbil, anges uttryckligen i paragrafen.

#### **4 kap.**

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § YTL, med den skillnaden att prövningsmyndigheten inte uttryckligen anges i paragrafen.

2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 2 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har i *punkten 2 b)* överträdelse av föreskrifter om förarens körtider tagits bort eftersom några sådana inte gäller för taxitrafik.

### 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 3 § YTL.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.4.

### 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 4 § YTL.

### 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § YTL med ett tillägg. En uttrycklig möjlighet införs att återkalla ett tillstånd på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.4.

### 6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 6 § YTL. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen anges inte längre linjetrafik uttryckligen i *punkten 1*. Skälet är att linjetrafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil innefattas i definitionen av taxitrafik i 1 kap. 3 §.  
Bestämmelsen i 1 kap. 3 § behandlas i avsnitt 7.1.

### 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 7 § YTL.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.4.

### 8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 8 § YTL.

### 9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 9 § första stycket YTL. Andra stycket i den nuvarande paragrafen har flyttats till den nya 3 kap. 11 § 2.

### 10 och 11 §§

Paragraferna motsvarar i sak nuvarande 5 kap. 10 och 11 §§ YTL. Prövningsmyndigheten anges dock inte längre uttryckligen i paragraferna.  
Frågan om prövningsmyndighet behandlas i avsnitt 7.2.1.

### 12–15 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 5 kap. 12 och 14–16 §§ YTL.

## 16 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 17 § YTL. Prövningsmyndigheten anges dock inte längre uttryckligen i paragrafen, utan utses av regeringen. Vidare utgår den nuvarande andra meningen i första stycket.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.4.

## 17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 18 § YTL.

## 5 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar i fråga om taxitrafik och i sak nuvarande 6 kap. 1 § YTL. Brottet ska dock benämnas olaga taxitrafik i stället för olaga yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.5.

### 2–4 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 6 kap. 1 a–3 §§ YTL.

### 5 och 6 §§

Paragraferna motsvarar i huvudsak nuvarande 6 kap. 4 och 5 §§ YTL. Hänvisningen till den nuvarande 3 kap. 11 § har dock ingen motsvarighet i taxitrafiklagen (xxxx:xx).

### 7–9 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 6 kap. 6–8 §§ YTL.

## 6 kap.

### 1 §

I paragrafen behandlas frågan om överklagande av prövningsmyndighetens beslut i frågor om taxitrafik och taxiförarlegitimation. Paragrafen utgör en sammanslagning av innehållet i nuvarande 7 kap. 2 § YTL i dess lydelse enligt SFS 2010:1069 och nuvarande 7 kap. 4 § YTL. Prövningsmyndigheten anges inte längre uttryckligen i paragrafen, utan utses av regeringen.

### 2–6 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 7 kap. 6–9 §§ YTL.

## 7 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 1 § YTL.

### 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 8 kap. 2 § YTL och avser bemyndiganden att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen har bemyndigandet att meddela ytterligare föreskrifter preciserats.

Enligt *punkten 1* får ytterligare föreskrifter meddelas i fråga om taxitrafiktillstånd. Med stöd av denna punkt kan ytterligare föreskrifter meddelas om ansökan och utfärdande av tillstånd. Även föreskrifter om återkallelse av tillstånd omfattas av denna punkt, dock endast i den mån det inte rör sig om grunder för återkallelse av tillståndet.

Ytterligare föreskrifter i fråga om trafikansvariga i företag som bedriver taxitrafik får meddelas enligt *punkten 2*.

Av *punkten 3* framgår att ytterligare föreskrifter får meddelas i fråga om taxiförarlegitimation. Med stöd av denna punkt kan ytterligare föreskrifter meddelas om ansökan och utfärdande av taxiförarlegitimation. Även föreskrifter om återkallelse av en sådan legitimation omfattas av denna punkt, dock endast i den mån det inte rör sig om grunder för återkallelse av legitimationen.

Enligt *punkten 4* får ytterligare föreskrifter meddelas i fråga om kontroll av taxitrafik och innehavare av taxiförarlegitimation. Bestämmelser om kontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation finns i 4 kap. 16 §.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 2 § 4 och 5 YTL och avser bemyndiganden att meddela föreskrifter om vissa angivna förhållanden.

*Punkten 1* motsvarar nuvarande 8 kap. 2 § 1 och anger att föreskrifter får meddelas om prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha.

*Punkten 2* motsvarar nuvarande 8 kap. 2 § 2 och anger att föreskrifter får meddelas om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Enligt *punkten 3* får föreskrifter meddelas om körprov för taxiförarlegitimation, vilket motsvarar vad som gäller enligt nuvarande 8 kap. 2 § 5. Av ett tillägg till punkten framgår att föreskrifter även får meddelas om skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation.

*Punkten 4* motsvarar nuvarande 8 kap. 2 § 6 och anger att föreskrifter får meddelas om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning.

Den nuvarande *punkten 3* om registrering har tagits bort, eftersom möjligheten att meddela sådana föreskrifter följer av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Den nuvarande *punkten 4* har förts till den nya yrkestrafiklagen.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.6.

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 7.8.

- 9.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

#### 2 §

Paragrafens *tredje stycke* behandlar möjligheten för en kommun att ta ut avgift för särskilda uppställningsplatser för fordon som används i yrkesmässig trafik för persontransporter. Taxitrafik omfattas inte längre av begreppet yrkesmässig trafik. I paragrafens tredje stycke görs därför ett tillägg för taxitrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

- 9.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

#### 6 §

I *andra stycket 4* ersätts hänvisningen till yrkestrafiklagen (1998:490) med en hänvisning till den nya yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

- 9.6 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

### **4 kap.**

#### 1 §

En definition av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg återfinns i artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen. Hänvisningen till den nuvarande yrkestrafiklagen ersätts därför med en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Vidare görs ett tillägg för taxitrafik, eftersom taxitrafik inte längre omfattas av begreppet yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.7 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

**8 kap.**

15 §

I den nuvarande paragrafen hänvisas till persontransporter i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490). Eftersom hänvisningen har samband med förvärv eller hyra av personbilar eller motorcyklar ska den ersättas med en hänvisning till transporter enligt den nya taxitrafiklagen (xxxx:xx). Trafiktillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen omfattar inte persontransporter med personbilar eller motorcyklar.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

16 §

I den nuvarande paragrafen hänvisas till persontransporter i yrkesmässig trafik. Eftersom hänvisningen har samband med hyra av personbilar eller motorcyklar ska den ersättas med en hänvisning till transporter i taxi-trafik. Begreppet yrkesmässig trafik omfattar inte persontransporter med personbilar eller motorcyklar.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

6 §

Vad som är att anse som yrkesmässig trafik framgår av artikel 2 i trafik-tillståndsförordningen. Av 1 kap. 3 § i den nya yrkestrafiklagen framgår att trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen även ska tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Hänvisningen i *tredje stycket* till den nuvarande yrkestrafiklagen ska därför ersättas med hänvisningar till trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.9 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

**1 kap.**

1 §

Särskilda bestämmelser om krav på förarbehörighet i vissa fall finns i de nya 2 kap. 10 och 11 §§ yrkestrafiklagen och i 3 kap. 13 § taxitrafiklagen (xxxx:xx). Hänvisningen i *andra stycket* till den nuvarande yrkestrafik-

lagen ska därför ersättas med hänvisningar till den nya yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

#### 9.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister

##### 11 §

Paragrafen behandlar möjligheten att lämna uppgifter ur belastningsregistret till bland annat en utländsk myndighet. Ett tillägg till paragrafen görs för att möjliggöra att uppgifter ur registret kan lämnas till en utländsk myndighet om det följer av en EU-rättsakt. I vissa fall kan en sådan rättsakt vara direkt tillämplig, exempelvis när den har formen av en EU-förordning, medan den i andra fall kan behöva genomföras i nationell rätt för att ett utlämnande ska kunna ske enligt bestämmelsen. Ett sådant genomförande kan ske inte bara genom lag utan även genom förordning.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.6.

#### 9.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

##### 5 §

I *punkten 1 b* ersätts hänvisningen till yrkestrafiklagen (1998:490) med en hänvisning till den nya taxitrafiklagen (xxxx:xx). Den behörighet att framföra fordon som avses är behörigheten att föra fordon i taxitrafik med stöd av en taxiförarlegitimation.

I *punkten 1 c* görs ett tillägg för taxitrafikärenden.

Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik regleras av trafiktillståndsförordningen med kompletterande bestämmelser i den nya yrkestrafiklagen. I *punkten 1 d* hänvisas därför även till trafiktillståndsförordningen. Eftersom taxitrafik inte längre omfattas av begreppet yrkesmässig trafik görs även ett tillägg för tillstånd att bedriva taxitrafik enligt taxitrafiklagen.

##### 6 §

I *punkten 3 a* ersätts behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik med behörighet att föra fordon i taxitrafik. Den behörighet som avses är den som följer av taxiförarlegitimationen. Eftersom taxitrafik inte längre omfattas av begreppet yrkesmässig trafik görs även ett tillägg för rätten att bedriva taxitrafik.

*Punkten 3 b* utökas med hänvisningar till trafiktillståndsförordningen och taxitrafiklagen (xxxx:xx).

## 8 a §

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten för den svenska kontaktpunkten att göra sökningar i andra staters register över vägtransportföretag i enlighet med artikel 16 i trafiktillståndsförordningen.

Sökningar får göras efter de uppgifter om vägtransportföretag som anges i artikel 16.2 a–f i trafiktillståndsförordningen. Uppgifterna får göras tillgängliga för den behöriga myndigheten och andra myndigheter som har befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner på vägtransportområdet. Med undantag för uppgifter om överträdelse och personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet, får uppgifterna även tillhandahållas allmänheten.

En förutsättning för att en sökning ska få göras är att motsvarande behandling hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. Möjligheterna att söka efter information kan också begränsas av den andra statens lagstiftning.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.7.

## 27 §

I paragrafen görs ett tillägg för taxitrafik. Någon ändring i sak är inte avsedd.

## 9.12 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

### 2 kap.

## 10 §

Taxitrafik omfattas inte längre av begreppet yrkesmässig trafik. För att flygande inspektion av fordon som används i taxitrafik fortsatt ska kunna ske i företagets lokaler eller liknande görs ett tillägg för taxitrafik i *tredje stycket*.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

### 4 kap.

## 2 h §

Krav på tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik framgår av trafiktillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen. Hänvisningen i *första stycket punkten 3* till den nuvarande yrkestrafiklagen ska därför ersättas med en hänvisning till trafiktillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen.

En *ny femte punkt* läggs till *första stycket* i paragrafen. Taxitrafik omfattas inte längre av begreppet yrkesmässig trafik. För att bestämmelsen fortsatt ska omfatta taxitrafik görs ett tillägg för sådan trafik i den nya punkten.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.



9.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

6 §

Vad som är att anse som yrkesmässig trafik framgår av artikel 2 i trafik-tillståndsförordningen. Av 1 kap. 3 § i den nya yrkestrafiklagen framgår att trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen även ska tillämpas på företag som yrkesmässig bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Hänvisningen i *andra stycket* till den nuvarande yrkestrafiklagen ska därför ersättas med hänvisningar till trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen (xxxx:xx). Vidare omfattas taxitrafik inte längre av begreppet yrkesmässig trafik. För att bestämmelsen fortsatt ska omfatta taxitrafik görs ett tillägg för sådan trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.14 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

**2 kap.**

2 §

Vad som är att anse som yrkesmässig trafik framgår av artikel 2 i trafik-tillståndsförordningen. Av 1 kap. 3 § i den nya yrkestrafiklagen framgår att trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen även ska tillämpas på företag som yrkesmässig bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Hänvisningen i *första stycket punkten 2* till den nuvarande yrkestrafik-lagen ska därför ersättas med hänvisningar till trafik-tillståndsförordningen och den nya yrkestrafiklagen. Vidare omfattas taxitrafik inte längre av begreppet yrkesmässig trafik. För att bestämmelsen fortsatt ska omfatta taxitrafik görs ett tillägg för sådan trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

1 §

I *första stycket* ersätts hänvisningen till den nuvarande yrkestrafiklagen i fråga om begreppet linjetrafik med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i den nya yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.16 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

**1 kap.**

2 §

Hänvisningen till den nuvarande yrkestrafiklagen ersätts med en hänvisning till den nya yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.17 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

**29 kap.**

5 §

Bestämmelser om taxiförarlegitimation regleras i den nya taxitrafiklagen. Hänvisningen i *första stycket* till den nuvarande yrkestrafiklagen ska därför ersättas med en hänvisning till taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.18 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

**3 kap.**

3 §

I *andra stycket* ersätts hänvisningen till den nuvarande yrkestrafiklagen i fråga om begreppet linjetrafik med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i den nya yrkestrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

9.19 Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659)

**6 kap.**

15 §

I körkortslagen (1998:488) anges uttryckligen att Transportstyrelsen prövar frågor om körkort och traktorkort. Av den nya taxitrafiklagen framgår i stället att frågor om taxiförarlegitimation prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Prövningsmyndigheten ska därför inte uttryckligen anges i *punkten 6*, utan framgår av den nya taxitrafik-

förordningen såvitt gäller frågor om taxiförlägitimation och av körkortslagen såvitt gäller frågor om körkort och traktorkort.

Bestämmelserna om taxiförlägitimation regleras i den nya taxitrafiklagen. Hänvisningen i *punkten 6* till den nuvarande yrkestrafiklagen ska därför ersättas med en hänvisning till taxitrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

## 9.20 Förslag till lag om ändring i skatteförlädelagen (xxxx:xx)

### **39 kap.**

#### 5 §

Taxitrafik regleras av den nya taxitrafiklagen. Hänvisningen i *första stycket punkten 3* till den nuvarande yrkestrafiklagen ersätts därför med en hänvisning till taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.21.

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR 1071/2009

av den 21 oktober 2009

## om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av den europeiska datatillsynsmannens yttrande <sup>(2)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Förverkligandet av en inre marknad för transporter på väg med rättvisa konkurrensvillkor kräver en enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser för rätt att yrkesmässigt bedriva gods- eller persontransporter på väg ("bedriva yrkesmässig trafik"). Sådana gemensamma bestämmelser kommer att bidra till att höja nivån på yrkeskunnandet i vägtransportföretagen, rationalisera marknaden, förbättra kvaliteten på tjänster, i vägtransportföretagens, deras kunders och hela näringslivets intresse, samt öka trafiksäkerheten. De kommer också att göra det lättare för vägtransportföretagen att effektivt utnyttja sin etableringsrätt.
- (2) I rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter <sup>(4)</sup>

fastställs minimivillkor för rätten att bedriva yrkesmässig trafik och för ömsesidigt erkännande av de dokument som krävs i detta syfte. Erfarenheterna, konsekvensanalysen och olika studier visar dock att det direktivet tillämpas inkonsekvent av medlemsstaterna. En sådan varierande tillämpning får flera negativa konsekvenser, särskilt snedvridning av konkurrensen samt bristande insyn i marknaden och harmoniserad övervakning samt risk för att företag som anställer personal med svagt yrkeskunnande uppträder oaktsamt eller blir mindre benägna att följa trafiksäkerhetsreglerna och de sociala bestämmelserna, vilket kan skada sektorns anseende.

- (3) Dessa konsekvenser är särskilt allvarliga eftersom de kan störa en väl fungerande inre marknad för transporter på väg, eftersom företag i hela gemenskapen har tillträde till marknaden för internationella godstransporter och vissa cabotagetransporter. Det enda villkoret för dessa företag är att de innehar ett gemenskapstillstånd, som de kan erhålla när de uppfyller villkoren för rätten att bedriva yrkesmässig trafik enligt 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 <sup>(5)</sup>, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss <sup>(6)</sup>.

- (4) De nuvarande bestämmelserna för rätten att bedriva yrkesmässig trafik bör därför moderniseras, för att se till att dessa regler tillämpas mer enhetligt och effektivt. Eftersom efterlevnaden av dessa bestämmelser utgör det huvudsakliga villkoret för att få tillträde till gemenskapsmarknaden och de gemenskapsinstrument som är tillämpliga på detta område är förordningar, förefaller en förordning vara det mest lämpade instrumentet för att reglera rätten att bedriva yrkesmässig trafik.

- (5) Medlemsstaterna bör tillåtas att anpassa de villkor som ska uppfyllas av personer för att bedriva yrkesmässig trafik i de randområden som avses i artikel 299.2 i fördraget, på grund av dessa områdens särskilda egenskaper och begränsningar. Företag som är etablerade i dessa områden och som uppfyller de villkor som ska uppfyllas av personer som endast bedriver yrkesmässig trafik till följd av sådan anpassning, bör dock inte kunna få något gemenskapstillstånd. Anpassningen av de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik bör inte

<sup>(1)</sup> EUT C 151, 17.6.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> EUT C 14, 19.1.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 21 maj 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 januari 2009 (EUT C 62 E, 17.3.2009, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 september 2009.

<sup>(4)</sup> EGT L 124, 23.5.1996, s. 1.

<sup>(5)</sup> Se sidan 72 i detta nummer av EUT.

<sup>(6)</sup> Se sidan 88 i detta nummer av EUT.

- hindra företag som skulle ha haft rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg, och som uppfyller de allmänna villkor som fastställs i denna förordning, att utföra transporter i randområdena.
- (6) För att få rättvisa konkurrensvillkor bör de gemensamma reglerna för rätten att bedriva yrkesmässig trafik i största möjliga mån tillämpas på alla företag. Det är emellertid onödigt att, i denna förordnings tillämpningsområde, inkludera företag som endast bedriver transporter med obetydlig påverkan på transportmarknaden.
- (7) Det bör åligga etableringsmedlemsstaten att kontrollera att ett företag alltid uppfyller villkoren enligt denna förordning, så att dess behöriga myndigheter när så krävs kan besluta att tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som gör det möjligt för företaget i fråga att agera på marknaden. För att det ska vara möjligt att garantera god efterlevnad och tillförlitlig kontroll av villkoren för rätten att bedriva yrkesmässig trafik, måste företagen ha ett faktiskt och fast driftsställe.
- (8) Fysiska personer som har det goda anseende och det yrkeskunnande som krävs bör identifieras och registreras vid de behöriga myndigheterna. Dessa personer ("trafikansvariga") bör ha sin hemvist i en medlemsstat och faktiskt och fortlöpande leda vägtransportföretagens transportverksamhet. Det bör därför fastställas under vilka omständigheter en person ska anses faktiskt och fortlöpande leda ett företags transportverksamhet.
- (9) Kravet på gott anseende innebär att den trafikansvarige inte får ha dömts för ett allvarligt brott eller ådragit sig sanktioner för allvarliga överträdelser, särskilt av gemenskapens lagstiftning på vägtransportområdet. En fällande dom eller sanktion som den trafikansvarige eller vägtransportföretaget ådragit sig i en eller flera medlemsstater för de allvarligaste överträdelsena av gemenskapslagstiftningen bör leda till att det goda anseendet förloras, förutsatt att den behöriga myndigheten har förvisat sig om att en undersökning som säkerställer processuella rättigheter har genomförts och dokumenterats på ett korrekt sätt innan det slutliga beslutet fattades samt att rätten att överklaga har respekterats.
- (10) Det är nödvändigt att ett vägtransportföretag har minst den finansiella kapacitet som krävs för att säkerställa att företaget kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt. En bankgaranti eller en ansvarsförsäkring kan utgöra en enkel och kostnadseffektiv metod för att styrka företagens ekonomiska resurser.
- (11) En hög nivå på yrkeskunnande bör öka vägtransportsektorns samhällsekonomiska effektivitet. Därför bör de personer som söker tjänster som trafikansvariga ha mycket goda yrkeskunskaper. För att säkerställa enhetligare examineringsvillkor och främja en hög utbildningskvalitet bör medlemsstaterna få möjlighet att godkänna examinations- och utbildningscentrum enligt de kriterier som de själva fastställer. Trafikansvariga bör besitta erforderlig kunskap för att leda både nationella och internationella transportuppdrag. Förteckningen över vilka kunskaper som krävs för att få intyg om yrkeskunnande, liksom förfarandena för anordnande av examsproven, kommer sannolikt att förändras i takt med den tekniska utvecklingen och åtgärder bör vidtas för att kunna uppdatera dem. Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att bevilja undantag från examsprov för personer som kan bevisa att de har fortlöpande erfarenhet av att leda transportverksamhet.
- (12) För rättvisa konkurrensvillkor och transporter på väg som helt överensstämmer med reglerna krävs det enhetlig övervakning i medlemsstaterna. De nationella myndigheter som övervakar företagen och tillståndens giltighet spelar en avgörande roll i detta avseende, och det bör säkerställas att de vidtar lämpliga åtgärder vid behov, särskilt när det gäller att i de allvarligaste fallen tillfälligt dra in eller återkalla tillstånd eller att olämpligförklara transportansvariga som visar prov på upprepad försumlighet eller som agerar i ond tro. Detta måste ske efter en vederbörlig avvägning av åtgärderna med beaktande av proportionalitetsprincipen. Ett företag bör dock alltid informeras i förväg och ha rätt till en rimlig frist för att åtgärda situationen, innan det ådrar sig sådana sanktioner.
- (13) Ett mer organiserat administrativt samarbete mellan medlemsstaterna skulle medföra effektivare övervakning av företag som är verksamma i flera medlemsstater och minska de administrativa kostnaderna i framtiden. På gemenskapsnivå sammankopplade elektroniska register över företagen, som följer gemenskapsbestämmelserna om skydd av personuppgifter, skulle underlätta samarbetet och samtidigt minska kontrollkostnaderna för både företag och myndigheter. Nationella register existerar redan i flera medlemsstater. Infrastruktur har också inrättats för att främja sammankoppling mellan medlemsstaterna. Ett mer systematiskt utnyttjande av elektroniska register skulle därför kunna bidra till att väsentligt minska de administrativa kostnaderna för kontroll samtidigt som kontrollerna blir mer effektiva.
- (14) Vissa uppgifter i nationella elektroniska register rörande överträdelser och sanktioner utgör personuppgifter. Medlemsstaterna bör därför vidta nödvändiga åtgärder för att följa Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>(1)</sup>, framför allt när det gäller myndigheternas kontroll av behandling av dessa

(<sup>1</sup>) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- personuppgifter, berörda personers rätt till information, deras rätt till åtkomst och att göra invändningar. Vid tillämpningen av denna förordning förefaller det vara nödvändigt att spara denna typ av uppgifter under minst två år för att undvika att obehöriga företag etablerar sig i andra medlemsstater.
- (15) För att förbättra insynen och göra det möjligt för ett transportföretags kunder att kontrollera om det företaget har det tillstånd som krävs bör vissa uppgifter i det nationella elektroniska registret göras tillgängliga för allmänheten, förutsatt att de relevanta bestämmelserna om uppgiftsskydd följs.
- (16) Successiv sammankoppling av de nationella elektroniska registren är absolut nödvändigt för ett snabbt och effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna och för att kunna garantera att vägtransportföretagen inte frestas, eller tar risken, att begå allvarliga överträdelser i andra medlemsstater än den de är etablerade i. Sammankopplingen kräver att ett exakt format för de uppgifter som ska utbytas och de tekniska förfarandena för utbyte av sådana uppgifter fastställs gemensamt.
- (17) För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna bör nationella kontaktpunkter utses och vissa gemensamma förfaranden bör fastställas som åtminstone avser tidsfrister och vilken typ av uppgifter som ska översändas.
- (18) För att kunna främja etableringsfriheten bör det som bevis på det goda anseende som krävs för att den trafikansvarige ska ha rätt att bedriva yrkesmässig trafik i etableringsmedlemsstaten vara tillräckligt att uppvisa lämpliga handlingar som utfärdats av en behörig myndighet i den medlemsstat där vägtransportföretaget tidigare var etablerat, under förutsättning att de berörda personerna inte har förklarats vara olämpliga att utöva det yrket i en annan medlemsstat.
- (19) När det gäller yrkeskunnande bör, för att främja etableringsfriheten, ett intyg som har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erkännas som tillräckligt bevis av etableringsmedlemsstaten.
- (20) Det behövs bättre uppföljning på gemenskapsnivå av tillämpningen av denna förordning. Detta förutsätter regelbundna rapporter till kommissionen på grundval av uppgifter ur de nationella registren, om det goda anseendet, de ekonomiska resurserna och yrkeskunnandet hos företag inom vägtransportsektorn.
- (21) Medlemsstaterna bör fastställa sanktioner för överträdelser av denna förordning. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (22) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att modernisera de bestämmelser som reglerar rätten att bedriva yrkesmässig trafik så att reglerna kan tillämpas på ett mer enhetligt och effektivt sätt i medlemsstaterna, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdernas omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (<sup>1</sup>).
- (24) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att upprätta en förteckning över kategori, typ och grad av allvar för överträdelser som innebär att vägtransportföretag förlorar sitt goda anseende, att i takt med den tekniska utvecklingen anpassa bilagorna I, II och III till denna förordning beträffande vilka kunskaper medlemsstaterna ska beakta för erkännande av yrkeskunnande samt modellen för intyget om yrkeskunnande, att upprätta en förteckning över överträdelser som, utöver dem som anges i bilaga IV till denna förordning, kan medföra ett förlorat gott anseende. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (25) Direktiv 96/26/EG bör upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL 1

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. Denna förordning reglerar rätten att bedriva yrkesmässig trafik samt utövandet av detta yrke.
2. Denna förordning ska tillämpas på alla företag som är etablerade i gemenskapen och som bedriver yrkesmässig trafik. Den ska också tillämpas på företag som har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik. Hänvisningar till företag som bedriver yrkesmässig trafik ska i förekommande fall anses inbegripa företag som har för avsikt att utöva detta yrke.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

3. Vad beträffar de regioner som avses i artikel 299.2 i fördraget får de berörda medlemsstaterna anpassa de villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik i den mån dessa transporter fullständigt bedrivs i de regionerna av företag som är etablerade där.

4. Med avvikelse från punkt 2 ska denna förordning, förutsatt att inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning, inte tillämpas på följande:

- a) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Medlemsstaterna får dock sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av vägtransportverksamhet.
- b) Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg.
- c) Företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/tim.

5. Medlemsstaterna får undanta från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i denna förordning endast sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av

- a) det transporterade godsets karaktär, eller
- b) det korta transportavståndet.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning avses med

1. *yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg*: verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning,
2. *yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg*: verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören,
3. *bedriva yrkesmässig trafik*: yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg,
4. *företag*: en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanslutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller

är beroende av en myndighet som är juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter,

5. *trafikansvarig*: fysisk person som är anställd av ett företag eller, om företaget självt är en fysisk person, denna eller, i förekommande fall, en annan fysisk person som företaget utser enligt avtal, och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet,
6. *tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik*: ett förvaltningsbeslut som innebär att ett företag som uppfyller villkoren enligt denna förordning får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
7. *behörig myndighet*: en nationell, regional eller lokal myndighet i en medlemsstat som i syfte att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kontrollerar om ett företag uppfyller villkoren enligt denna förordning och som har behörighet att bevilja, tillfälligt dra in eller återkalla ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
8. *etableringsmedlemsstat*: medlemsstat där ett företag är etablerat, oberoende av om företagets trafikansvarige kommer från ett annat land.

#### Artikel 3

#### Krav för att bedriva yrkesmässig trafik

1. Företag som bedriver yrkesmässig trafik ska
  - a) vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat,
  - b) ha gott anseende,
  - c) ha tillräckliga ekonomiska resurser, och
  - d) ha erforderligt yrkeskunnande.
2. Medlemsstaterna får besluta att införa ytterligare krav, vilka ska vara proportionerliga och icke-diskriminerande, som företagen ska uppfylla för att tillåtas att bedriva yrkesmässig trafik.

#### Artikel 4

#### Trafikansvarig

1. Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska utse minst en fysisk person, den trafikansvarige, som uppfyller kraven i artikel 3.1 b och d och som
  - a) faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet,

b) har verklig anknytning till företaget, dvs. är anställd, styrelseledamot, ägare eller aktieägare, eller förvaltar det, eller, om företaget är en fysisk person, är denna person, och

KAPITEL II

**VILLKOR FÖR ATT UPPFYLLA KRAVEN I ARTIKEL 3**

c) är bosatt i gemenskapen.

Artikel 5

**Villkor rörande etableringskravet**

2. Om ett företag inte uppfyller kraven beträffande yrkeskunskande enligt artikel 3.1 d, får den behöriga myndigheten ge det tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik utan att ha utsett en trafikansvarig i enlighet med punkt 1 i den här artikeln, förutsatt att

För att uppfylla kravet i artikel 3.1 a ska företaget i den berörda medlemsstaten

a) företaget utser en fysisk person som är bosatt i gemenskapen och som uppfyller kraven enligt artikel 3.1 b och d och enligt avtal har befogenhet att genomföra uppdrag som trafikansvarig för företagets räkning,

a) förfoga över ett driftställe i den medlemsstaten med lokaler där det bevarar sin centrala företagsinformation, särskilt alla räkenskaper, personalhandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren enligt denna förordning är uppfyllda; medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorium vid varje tidpunkt även ska ha andra handlingar tillgängliga i sina lokaler,

b) det i avtalet mellan företaget och den person som avses i a anges vilka uppdrag som faktiskt och fortlöpande ska utföras av den personen samt hans eller hennes åligganden som trafikansvarig; de uppdrag som ska anges ska särskilt omfatta uppdrag knutna till fordonsunderhåll, kontroll av transportavtal och transportdokument, grundläggande räkenskaper, transportplanering för förare och fordon samt kontroll av säkerhetsrutiner,

b) så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal eller avbetalningsköpeavtal, förfoga över ett eller flera fordon som ska vara registrerade i eller på annat sätt använda i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning,

c) den person som avses i a, i dennes egenskap av trafikansvarig, får leda transportverksamheten för upp till fyra olika företag med en fordonspark på sammanlagt högst 50 fordon; medlemsstaterna får besluta om minskning av antalet företag och/eller det högsta antalet fordon i den fordonspark som får ledas av den personen, och

c) effektivt och kontinuerligt med nödvändig administrativ utrustning och lämplig teknisk utrustning och andra hjälpmedel bedriva sin verksamhet med de fordon som avses i b, vid ett driftscentrum som är beläget i den medlemsstaten.

d) den person som avses i a utför de angivna uppgifterna enbart i företagets intresse och utövar sitt ansvar oberoende av varje företag som ger företaget i uppdrag att utföra transporter.

Artikel 6

**Villkor rörande kravet på gott anseende**

3. Medlemsstaterna får besluta att en trafikansvarig som utsetts i enlighet med punkt 1 inte dessutom får utses i enlighet med punkt 2, eller endast får utses för ett begränsat antal företag eller för en fordonspark som är mindre än den som anges i punkt 2 c.

1. Om inte annat följer av punkt 2 i den här artikeln ska medlemsstaterna fastställa de villkor som ett företag och en trafikansvarig ska uppfylla för att uppfylla kravet på gott anseende i artikel 3.1 b.

4. Företaget ska underrätta den behöriga myndigheten om vem eller vilka som utsetts till trafikansvariga.

När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelse ska omfatta fällande domar, sanktioner eller överträdelse mot eller av företaget, dess trafikansvariga och alla övriga berörda enligt vad medlemsstaten fastställer.



De villkor som avses i första stycket ska minst omfatta följande krav:

- a) Det ska inte finnas några tvingande skäl att ifrågasätta den trafikansvariges eller ett transportföretags goda anseende, till exempel på grund av en fällande dom eller sanktioner för allvarlig överträdelse av nationella regler som är tillämpliga inom de områden som avser
  - i) handelsrätt,
  - ii) insolvensrätt,
  - iii) löne- och anställningsförhållanden i branschen,
  - iv) vägtrafiklagstiftning,
  - v) yrkesansvar,
  - vi) människohandel och narkotikahandel.
- b) Den trafikansvarige eller transportföretaget får inte ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner i en eller flera medlemsstater för allvarliga överträdelser av gemenskapsreglerna, särskilt vad gäller
  - i) förarnas kör- och vilotider, arbetstid samt installation och användning av registreringsutrusning,
  - ii) maximivikt och maximimått för kommersiella fordon i internationell trafik,
  - iii) förarnas grundutbildning och fortbildning,
  - iv) kommersiella fordons tekniska beskaffenhet, inklusive den obligatoriska kontrollbesiktningen av motorfordon,
  - v) tillträde till marknaden för internationella godstransporter på väg eller, i tillämpliga fall, tillträde till marknaden för persontransporter på väg,
  - vi) säkerhet vid transport av farligt gods på väg,
  - vii) installation och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon,
  - viii) körkort,
  - ix) rätt att utöva yrket,
  - x) djurtransport.

2. Vid tillämpning av punkt 1 tredje stycket b gäller följande:

- a) När den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har dömts för en allvarlig överträdelse eller ådragit sig sanktioner för någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV, ska den

behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten på lämpligt sätt och i rätt tid genomföra och vederbörligen fullborda ett administrativt förfarande, som om det är lämpligt ska innebära en kontroll i det berörda företags lokaler.

Genom detta förfarande ska det fastställas huruvida förlusten av gott anseende skulle vara oskälig i det enskilda fallet på grund av särskilda omständigheter. Ett sådant undersökningsresultat ska vederbörligen motiveras.

Om den behöriga myndigheten anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig, får den besluta att det goda anseendet inte ska påverkas. Skälen ska i så fall noteras i det nationella registret. Antalet sådana beslut ska anges i den rapport som avses i artikel 26.1.

Om den behöriga myndigheten inte anser att förlusten av gott anseende skulle utgöra en oskälig åtgärd ska den fällande domen eller sanktionen leda till förlust av gott anseende.

- b) Kommissionen ska upprätta en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om allvarliga överträdelser av gemenskapsregler, utöver dem som anges i bilaga IV, som kan leda till förlust av gott anseende. Medlemsstaterna ska beakta upplysningar om dessa överträdelser, inklusive upplysningar från andra medlemsstater, när de fastställer prioriteringarna för kontroller enligt artikel 12.1.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, och som har samband med denna förteckning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

Kommissionen ska i detta syfte

- i) fastställa vilka kategorier och typer av överträdelser som oftast förekommer,
- ii) fastställa överträdelsernas allvarlighetsgrad med beaktande av den risk för dödsfall eller svåra skador som de medför, och
- iii) ange den överträdelsefrekvens över vilken upprepade överträdelser ska betraktas som mer allvarliga och därvid ta hänsyn till antalet förare verksamma inom den transportverksamhet som leds av den trafikansvarige.

3. Kravet i artikel 3.1 b ska inte anses ha uppfyllts förrän det har återupprättats eller någon annan åtgärd med likvärdig verkan har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning.

## Artikel 7

**Villkor rörande kravet avseende ekonomiska resurser**

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 c ska ett företag fortlöpande kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska därför, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna bevisa att det varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 EUR om endast ett fordon används och minst 5 000 EUR för varje ytterligare fordon som används.

Vid tillämpning av denna förordning ska värdet av euron i valutorna i de medlemsstater som inte deltar i den tredje etappen av den ekonomiska och monetära unionen fastställas varje år. De kurser som tillämpas ska vara de som erhålls den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. De ska gälla från och med den 1 januari följande kalenderår.

De räkenskapsposter som avses i första stycket ska vara de som anges i rådets fjärde direktiv 78/660/EEG av den 25 juli 1978 grundat på artikel 54.3 g i fördraget om årsbokslut i vissa typer av bolag <sup>(1)</sup>.

2. Den behöriga myndigheten får genom undantag från punkt 1 godta eller kräva att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg, exempelvis en bankgaranti eller en försäkring, inbegripet en yrkesansvarsförsäkring, från en eller flera banker eller andra finansinstitut, inklusive försäkringsföretag, som går i borgen för företaget för de belopp som anges i punkt 1 första stycket.

3. De årliga räkenskaper som avses i punkt 1 och den garanti som avses i punkt 2, vilka ska kontrolleras, ska gälla den ekonomiska enhet som är etablerad i den medlemsstat i vilken tillstånd har sökts och inte eventuella andra enheter som är etablerade i en annan medlemsstat.

## Artikel 8

**Villkor rörande kravet på yrkeskunnande**

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 d ska den eller de berörda personerna besitta kunskaper som svarar mot den nivå som anges i avsnitt I i bilaga I i de ämnen som förtecknas upp där. Dessa kunskaper ska styrkas genom ett obligatoriskt skriftligt examensprov som får kompletteras med ett muntligt prov om medlemsstaten beslutar detta. Dessa prov ska anordnas i enlighet med avsnitt II i bilaga I. För detta ändamål får medlemsstaterna besluta att föreskriva utbildning inför examensprovet.

2. De berörda personerna ska genomgå examensprovet i den medlemsstat där de har sin normala hemvist eller i den medlemsstat där de arbetar.

Med *normal hemvist* avses den plats där en person stadigvarande vistas, dvs. minst 185 dygn per kalenderår, på grund av personlig anknytning som visar på nära kopplingar mellan personen och platsen.

Normal hemvist för en person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den han har personlig anknytning till och som följaktligen bor omväxlande på olika platser, belägna i två eller flera medlemsstater, ska anses vara den plats till vilken han har personlig anknytning, förutsatt att vederbörande regelbundet återvänder dit. Det senare villkoret behöver inte vara uppfyllt när personen bor i en medlemsstat för att genomföra en uppgift av bestämd varaktighet. Vistelse för studier vid ett universitet eller en skola medför inte att byte av normal hemvist ska anses ha skett.

3. Endast myndigheter eller organ som vederbörligen godkänts för detta ändamål av en medlemsstat enligt kriterier som fastställts av denna får anordna och bestyrka de skriftliga och muntliga prov som avses i punkt 1. Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att de förhållanden under vilka dessa myndigheter eller organ anordnar dessa prov är förenliga med bilaga I.

4. Medlemsstaterna får, i enlighet med av dem fastställda kriterier, vederbörligen godkänna organ för att erbjuda sökandena kvalitetsutbildning som förbereder dem för examensprovet, samt fortbildning som ger de trafikansvariga som så önskar möjlighet att uppdatera sina kunskaper. I sådana fall ska medlemsstaterna regelbundet kontrollera att organen fortfarande uppfyller de kriterier som låg till grund för godkännandet.

5. Medlemsstater får främja att det med tioårsintervaller anordnas fortbildning om de ämnen som anges i bilaga I för att se till att transportansvariga är medvetna om utvecklingen inom sektorn.

6. Medlemsstaterna får kräva att personer som innehar ett intyg om yrkeskunnande men som inte har lett vägtransportföretag för gods- eller persontransporter under de senaste fem åren ska genomgå en repetitionskurs för att uppdatera sina kunskaper om den aktuella utvecklingen av den lagstiftning som avses i avsnitt I i bilaga I.

7. En medlemsstat får bevilja särskilt angivna innehavare av vissa bevis avseende högre utbildning eller teknisk utbildning, som i detta syfte uttryckligen har utfärdats i den medlemsstaten och motsvarar kunskaper i alla de ämnen som förtecknas i bilaga I, undantag från examensprov i de ämnen som omfattas av utbildningsbeviset. Undantaget ska endast vara tillämpligt på de avsnitt i del I i bilaga I för vilka beviset omfattar samtliga ämnen som anges under rubriken till varje avsnitt.

En medlemsstat får bevilja innehavare av intyg om yrkeskunnande som gäller för nationella transporter i den medlemsstaten undantag från vissa delar av examensprovet.

<sup>(1)</sup> EGT L 222, 14.8.1978, s. 11.

8. Ett intyg utfärdat av den myndighet eller det organ som avses i punkt 3 ska uppvisas som bevis på yrkeskunnande. Intyget får inte överlåtas till en annan person. Det ska upprättas i enlighet med de säkerhetskomponenter och den modell för intyget som återfinns i bilagorna II och III och ska vara försett med den utfärdande vederbörligen godkända myndighetens eller organets stämpel.

9. Kommissionen ska anpassa bilagorna I, II och III till den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

10. Kommissionen ska uppmuntra till och underlätta utbyte av erfarenheter och information mellan medlemsstaterna, eller genom ett organ som kommissionen får utse, om utbildning, examensprov och godkännande.

#### Artikel 9

##### Befrielse från examensprov

Medlemsstaterna får bevilja undantag från det examensprov som avses i artikel 8.1 för personer som kan bevisa att de fortlöpande har lett vägtransportföretag för gods- eller persontransporter i en eller flera medlemsstater under tioårsperioden före den 4 december 2009.

#### KAPITEL III

##### TILLSTÅND OCH TILLSYN

#### Artikel 10

##### Behöriga myndigheter

1. Varje medlemsstat ska utse en eller flera behöriga myndigheter för att säkerställa att denna förordning genomförs på rätt sätt. Dessa behöriga myndigheter ska ha följande befogenheter:

- Att granska de ansökningar som lämnas in av företagen.
  - Att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt att tillfälligt dra in eller återkalla dessa tillstånd.
  - Att förklara en fysisk person olämplig att i egenskap av trafikansvarig leda transportverksamheten i ett företag.
  - Att utföra de kontroller som krävs för att fastställa att ett företag uppfyller kraven i artikel 3.
2. De behöriga myndigheterna ska offentliggöra alla de krav som ställs enligt denna förordning, eventuella andra nationella bestämmelser, de förfaranden som ska följas av sökandena samt förklaringar till dessa.

#### Artikel 11

##### Granskning och registrering av ansökningar

1. Transportföretag som uppfyller kraven i artikel 3 ska, efter ansökan, beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Den behöriga myndigheten ska förvissa sig om att ett ansökande företag uppfyller kraven i den artikeln.

2. Den behöriga myndigheten ska registrera uppgifter enligt artikel 16.2 första stycket a-d om de företag som beviljas tillstånd i det nationella elektroniska register som avses i artikel 16.

3. Den behöriga myndighetens granskning av en tillståndsansökan ska ske så snabbt som möjligt och får inte pågå längre än tre månader efter det att den behöriga myndigheten har mottagit alla handlingar som behövs för att bedöma ansökan. Den behöriga myndigheten får förlänga denna tidsfrist med en månad i vederbörligt motiverade fall.

4. Fram till och med den 31 december 2012 ska den behöriga myndigheten vid sin bedömning av ett företags goda anseende i tveksamma fall kontrollera att, vid tidpunkten för ansökan, den eller de utsedda trafikansvariga inte i någon medlemsstat har förklarats olämpliga att i enlighet med artikel 14 leda ett företags transportverksamhet.

Från och med den 1 januari 2013 ska den behöriga myndigheten vid sin bedömning av ett företags goda anseende genom tillgång till de uppgifter som avses i artikel 16.2 första stycket f, antingen genom direkt säker tillgång till de relevanta delarna av nationella register eller på begäran, kontrollera att, vid tidpunkten för ansökan, den eller de som utsetts till trafikansvariga inte i någon medlemsstat har förklarats olämpliga att i enlighet med artikel 14 leda ett företags transportverksamhet.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning rörande förlängning med högst tre år av de tidsfrister som avses i denna punkt ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

5. Företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska inom en tidsperiod på 28 dagar, eller en kortare tidsperiod som fastställs av etableringsmedlemsstaten, underrätta den behöriga myndighet som utfärdat tillståndet om ändringar av uppgifterna enligt punkt 2.

#### Artikel 12

##### Kontroller

1. De behöriga myndigheterna ska kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3. Medlemsstaterna ska därför genomföra kontroller inriktade på företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som medlemsstaterna inrättat enligt artikel 9 i 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 <sup>(1)</sup> till att omfatta alla överträdelse som anges i artikel 6 i den här förordningen.

2. Till och med den 31 december 2014 ska medlemsstaterna genomföra kontroller minst vart femte år för att säkerställa att företagen uppfyller kraven i artikel 3.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning rörande förlängning av den tidsfrist som avses i första stycket ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

3. Medlemsstaterna ska på uppmaning av kommissionen i vederbörligen motiverade fall utföra enskilda kontroller för att konstatera att ett företag uppfyller villkoren för att få bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaten ska underrätta kommissionen om resultatet av sådana kontroller samt om de åtgärder som har vidtagits om det har konstaterats att företaget inte längre uppfyller kraven i denna förordning.

#### Artikel 13

##### Förfarande för tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd

1. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven i artikel 3 ska den underrätta företaget om detta. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett eller flera av dessa krav inte längre är uppfyllda, får den bevilja företaget en av följande tidsfrister för att åtgärda situationen:

- a) Högst sex månader för rekrytering av en ersättare för den trafikansvarige om denne inte längre uppfyller kraven på gott anseende eller yrkeskunnande; denna tid kan förlängas med tre månader om den trafikansvarige avlider eller är fysiskt oförmögen att sköta sitt uppdrag.
- b) Högst sex månader om företaget måste åtgärda situationen genom att styrka en faktisk och fast företagsetablering.
- c) Högst sex månader om kravet avseende ekonomiska resurser inte är uppfyllt, i syfte att visa att kravet återigen varaktigt kommer att vara uppfyllt.

2. Den behöriga myndigheten får kräva att företag vars tillstånd tillfälligt har dragits in eller återkallats ser till att deras trafikansvariga avlägger det examensprov som avses i artikel 8.1 innan andra åtgärder för återupprättande vidtas.

3. Om den behöriga myndigheten konstaterar att företaget inte längre uppfyller ett eller flera av kraven i artikel 3, ska den inom de tidsfrister som anges i punkt 1 i den här artikeln tillfälligt dra in eller återkalla tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik.

<sup>(1)</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

#### Artikel 14

##### Olämplighetsförklaring av trafikansvarig

1. Om en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende i enlighet med artikel 6 ska den behöriga myndigheten förklara denne olämplig att leda ett företags transportverksamhet.

2. Så länge som ingen åtgärd för återupprättande har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning, ska det intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 8.8 och innehas av den trafikansvarige som förklarats olämplig inte längre vara giltigt i någon medlemsstat.

#### Artikel 15

##### De behöriga myndigheternas beslut samt överklagande

1. Negativa beslut som medlemsstaternas behöriga myndigheter fattar med stöd av denna förordning, inklusive avslag på en ansökan, tillfällig indragning eller återkallande av ett befintligt tillstånd eller en olämplighetsförklaring av den trafikansvarige, ska vara motiverade.

För sådana beslut ska hänsyn tas till tillgängliga uppgifter om överträdelse som företaget eller den trafikansvarige har begått och som kan skada företagets goda anseende samt till all annan information som står till den behöriga myndighetens förfogande. I besluten ska anges vilka åtgärder för återupprättande som är tillämpliga vid indragning av tillstånd eller olämplighetsförklaring.

2. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att berörda företag och personer har möjlighet att överklaga de beslut som avses i punkt 1 vid åtminstone en oberoende och opartisk instans eller vid domstol.

#### KAPITEL IV

##### FÖRENKLING OCH ADMINISTRATIVT SAMARBETE

#### Artikel 16

##### Nationella elektroniska register

1. För att kunna tillämpa denna förordning, särskilt artiklarna 11-14 och 26, ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som av en behörig myndighet utsedd av medlemsstaten har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Behandlingen av uppgifterna i detta register ska genomföras under kontroll av den offentliga myndighet som har utsetts för detta. Uppgifter av betydelse i det nationella elektroniska registret ska vara tillgängliga för alla behöriga myndigheter i den berörda medlemsstaten.

Kommissionen ska senast den 31 december 2009 anta ett beslut om minimikrav för de uppgifter som ska införas i det nationella elektroniska registret från den dag det upprättas för att underlätta registrens framtida sammankoppling. Kommissionen får rekommendera att fordonens registreringsnummer ska ingå, utöver de uppgifter som nämns i punkt 2.

2. Nationella elektroniska register ska åtminstone innehålla följande uppgifter:

- a) Företagets namn och rättsliga status.
- b) Etableringsställets adress.
- c) Namn på de trafikansvariga som har utsetts och uppfyller villkoren i fråga om gott anseende och yrkeskunnande, eller i förekommande fall, en legal företrädares namn.
- d) Typ av tillstånd, antal fordon som tillståndet omfattar och i förekommande fall gemenskapstillståndets och de bestyrkta kopiornas serienummer.
- e) Antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser enligt artikel 6.1 b vilka har resulterat i en fällande dom eller en sanktion under de senaste två åren.
- f) Namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet, så länge som dessa personers goda anseende inte har återupprättats i enlighet med artikel 6.3, samt tillämpliga åtgärder för återupprättande.

För tillämpningen av led e får medlemsstaterna under tiden till och med den 31 december 2015 välja att endast låta det nationella elektroniska registret omfatta de allvarligaste överträdelserna enligt bilaga IV.

Medlemsstaterna får välja att bevara de uppgifter som avses i första stycket e och f i separata register. Berörda uppgifter ska i så fall, direkt eller på begäran, göras tillgängliga för samtliga behöriga myndigheter i medlemsstaten i fråga. Begärda uppgifter ska lämnas inom 30 arbetsdagar efter det att begäran har mottagits. De uppgifter som avses i första stycket a–d ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

De uppgifter som avses i första stycket e och f ska endast göras tillgängliga för andra myndigheter än de behöriga myndigheterna om dessa vederbörligen har fått befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner inom vägtransportområdet, och om tystnadsplikt eller liknande formell sekretesskyldighet gäller för deras tjänstemän.

3. Uppgifter om ett företag som har fått tillståndet tillfälligt indraget eller återkallat ska finnas kvar i det nationella elektroniska registret i två år från och med den tidpunkt då den tillfälliga indragningen eller återkallandet upphörde att gälla, varefter de omedelbart ska tas bort.

Uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att bedriva yrkesmässig trafik ska finnas kvar i det nationella elektroniska registret så länge som deras goda anseende inte har återupprättats i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.3. Efter ett sådant återupprättande eller efter det att liknande åtgärder har vidtagits, ska uppgifterna omedelbart tas bort.

Skälen till att tillståndet tillfälligt drogs in eller återkallades eller till olämplighetsförklaringen, i tillämpliga fall, liksom åtgärdens varaktighet, ska ingå i de uppgifter som avses i första och andra stycket.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret är uppdaterade och korrekta, särskilt de uppgifter som avses i punkt 2 första stycket e och f.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de nationella elektroniska registren är sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter enligt artikel 18. Tillgängligheten genom nationella kontaktpunkter och sammankoppling ska vara genomförd senast den 31 december 2012 på ett sätt som gör att varje medlemsstats behöriga myndighet har åtkomst till samtliga medlemsstaters nationella elektroniska register.

6. De gemensamma bestämmelserna för genomförandet av punkt 5, till exempel gällande formatet för de uppgifter som utbyts, de tekniska förfarandena för elektronisk åtkomst till de andra medlemsstaternas nationella elektroniska register och för främjande av dessa registers interoperabilitet med andra berörda databaser, ska antas av kommissionen i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 25.2, och för första gången före den 31 december 2010. I de gemensamma bestämmelserna ska fastställas vilken myndighet som ansvarar för åtkomst, vidare användning och uppdatering av uppgifterna efter åtkomst och de ska i detta syfte innefatta regler för loggning och tillsyn av uppgifterna.

7. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning rörande förlängning av de tidsfrister som avses i punkterna 1 och 5 ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

#### Artikel 17

#### Skydd av personuppgifter

När det gäller tillämpningen av direktiv 95/46/EG ska medlemsstaterna framför allt se till att

- a) alla personer får information när uppgifter som berör dem registreras eller kommer att överlämnas till tredje part; i informationen ska ingå vilken myndighet som ansvarar för uppgiftsbehandlingen, vilken typ av uppgifter som har behandlats och skälen till behandlingen,
- b) alla personer ska ha rätt att ta del av uppgifter som berör dem hos den myndighet som ansvarar för behandlingen av dessa uppgifter; det ska säkerställas att denna rätt kan utövas utan restriktioner, med skäliga tidsintervall och utan överdrivna dröjsmål eller kostnader för sökanden,
- c) alla personer vars uppgifter är ofullständiga eller felaktiga ska ha rätt att få dessa uppgifter korrigerade, raderade eller blockerade,

- d) alla personer ska ha rätt att av legitima och tvingande skäl motsätta sig behandling av uppgifter som berör dem; i berättigade fall får dessa uppgifter inte längre behandlas,
- e) företag i förekommande fall uppfyller relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.

#### Artikel 18

##### Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av denna förordning. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 4 december 2011. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.
2. Medlemsstater som utbyter information inom ramen för denna förordning ska använda de nationella kontaktpunkter som utses i enlighet med punkt 1.
3. Medlemsstater som utbyter information om överträdelse som avses i artikel 6.2, eller om trafikansvariga som förklarats olämpliga, ska följa det förfarande och iaktta de frister som avses i artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller, beroende på omständigheterna, i artikel 23.1 i förordning (EG) nr 1073/2009. En medlemsstat som mottar ett meddelande om en allvarlig överträdelse som har resulterat i en fällande dom eller en sanktion från en annan medlemsstat, ska föra in den anmälda överträdelsen i sitt nationella elektroniska register.

#### KAPITEL V

##### ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV INTYG OCH ANDRA HANDLINGAR

#### Artikel 19

##### Intyg och andra handlingar som styrker gott anseende

1. Utan att artikel 11.4 åsidosätts ska etableringsmedlemsstaten som tillräckligt bevis på det goda anseende som krävs för rätten att bedriva yrkesmässig trafik, godta utdrag ur belastningsregistret eller, i avsaknad av sådant, en likvärdig handling, utfärdad av en behörig rättslig eller administrativ myndighet i den medlemsstat där den trafikansvarige eller andra relevanta personer tidigare var bosatta.

2. När en medlemsstat ställer vissa krav på sina egna medborgare i fråga om gott anseende och om den handling som avses i punkt 1 inte kan styrka att dessa krav uppfylls, ska medlemsstaten när det gäller medborgare i andra medlemsstater som tillräckligt bevis godta ett intyg utfärdat av en behörig rättslig eller administrativ myndighet i den eller de medlemsstater där den trafikansvarige eller andra relevanta personer tidigare var bosatta, av vilket framgår att dessa krav är uppfyllda. Ett sådant intyg ska gälla de särskilda omständigheter som etableringsmedlemsstaten beaktar.

3. Om den medlemsstat där den trafikansvarige eller andra relevanta personer senast var bosatta inte har utfärdat den handling som avses i punkt 1 eller det intyg som avses i punkt 2, får denna handling eller detta intyg ersättas av en försäkran under ed, eller på heder och samvete, av den trafikansvarige eller andra relevanta personer inför en rättslig eller administrativ myndighet eller, i förekommande fall, inför notarius publicus i den medlemsstat där den trafikansvarige eller andra relevanta personer tidigare var bosatta. Myndigheten eller notarius publicus ska utfärda ett intyg som styrker att denna försäkran har avgetts.

4. En handling som avses i punkt 1 och ett intyg som avses i punkt 2 ska inte godtas om de ges in mer än tre månader efter utfärdandet. Detta villkor ska även tillämpas på en försäkran som gjorts i enlighet med punkt 3.

#### Artikel 20

##### Intyg om ekonomiska resurser

Om en medlemsstat kräver att dess medborgare ska uppfylla vissa villkor avseende ekonomiska resurser utöver kraven i artikel 7, ska medlemsstaten när det gäller medborgare i andra medlemsstater som tillräckligt bevis godta ett intyg utfärdat av en behörig myndighet i den eller de medlemsstater där den trafikansvarige eller andra relevanta personer tidigare var bosatta, av vilket framgår att dessa krav är uppfyllda. Ett sådant intyg ska gälla den särskilda information som den nya etableringsmedlemsstaten beaktar.

#### Artikel 21

##### Intyg om yrkeskunnande

1. Medlemsstaterna ska som tillräckligt bevis för yrkeskunnande godta ett intyg som överensstämmer med mallen i bilaga III och har utfärdats av den myndighet eller det organ som vederbörligen godkänts för detta.

2. Ett intyg som före den 4 december 2011 har utfärdats om bevis på yrkeskunnande i enlighet med de bestämmelser som var i kraft fram till och med den dagen, ska likställas med ett intyg som överensstämmer med mallen i bilaga III och ska erkännas som bevis på yrkeskunnande i alla medlemsstater. Medlemsstaterna får kräva att innehavare av sådana intyg om yrkeskunnande som endast gäller för nationell transport avlägger de examensprov, eller delar av examensprov, som avses i artikel 8.1.

## KAPITEL VI

### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 22

##### Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av denna förordning och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 4 december 2011, och ska utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna. Medlemsstaterna ska se till att alla sådana bestämmelser tillämpas utan diskriminering på grund av företagets nationalitet eller etableringsort.

2. Sanktioner enligt punkt 1 ska särskilt omfatta tillfällig indragning av tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik, återkallande av tillståndet samt olämplighetsförklaring av den trafikansvarige.

#### Artikel 23

##### Övergångsbestämmelser

Företag som före den 4 december 2009 har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska rätta sig efter bestämmelserna i denna förordning senast den 4 december 2011.

#### Artikel 24

##### Ömsesidigt bistånd

Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska nära samarbeta och ge varandra ömsesidigt bistånd vid tillämpningen av denna förordning. De ska utbyta upplysningar om fällande domar och sanktioner i fråga om allvarliga överträdelse och andra specifika omständigheter som riskerar att få konsekvenser för rätten att bedriva yrkesmässig trafik. Informationsutbytet ska genomföras i enlighet med bestämmelserna för skydd av personuppgifter.

#### Artikel 25

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter <sup>(1)</sup>.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

#### Artikel 26

##### Rapporter

1. Medlemsstaterna ska vartannat år upprätta en rapport om de behöriga myndigheternas verksamhet och översända den till kommissionen. Rapporten ska innehålla följande:

- a) En översikt av sektorn vad gäller gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande.
- b) Uppgift, per typ och år, om antalet tillstånd som utfärdats, tillfälligt dragits in och återkallats samt om antalet olämplighetsförklaringar, liksom skälen till dessa.
- c) Antalet intyg om yrkeskunnande som utfärdas per år.
- d) Väsentlig statistik rörande de nationella elektroniska registren och hur de används av de behöriga myndigheterna.
- e) En översyn av informationsutbytet med andra medlemsstater enligt artikel 18.2, med uppgift bland annat om antalet konstaterade överträdelse varje år som meddelats andra medlemsstater och svar som tagits emot samt antalet frågor och svar som varje år tagits emot i enlighet med artikel 18.3.

2. På grundval av de rapporter som avses i punkt 1 ska kommissionen vartannat år överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om att bedriva yrkesmässig trafik. I rapporten ska bland annat ingå en utvärdering av hur informationsutbytet mellan medlemsstaterna fungerar och en översyn av hur de nationella elektroniska registren fungerar samt deras innehåll. Den ska offentliggöras samtidigt med den rapport som avses i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

<sup>(2)</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

*Artikel 27***Förteckning över behöriga myndigheter**

Varje medlemsstat ska senast den 4 december 2011 till kommissionen översända en förteckning över de behöriga myndigheter den har utsett för att bevilja personer tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt en förteckning över de godkända myndigheter eller organ som ansvarar för att anordna examensprov enligt artikel 8.1 och utfärda intyg. Kommissionen ska offentliggöra en konsoliderad förteckning över alla sådana myndigheter och organ i gemenskapen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 28***Anmälan av nationella åtgärder**

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i lagar och andra författningar i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av denna

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 21 oktober 2009.

På Europaparlamentets vägnar  
Ordförande  
J. BUZEK

förordning, senast 30 dagar efter att de har antagits och första gången senast den 4 december 2011.

*Artikel 29***Upphävande**

Direktiv 96/26/EG ska upphöra att gälla.

*Artikel 30***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 4 december 2011.

På rådets vägnar  
Ordförande  
C. MALMSTRÖM



## BILAGA I

## I. FÖRTECKNING ÖVER DE ÄMNINGEN SOM AVSES I ARTIKEL 8

De kunskaper som ska beaktas när yrkeskunnandet fastställs av medlemsstaterna ska omfatta åtminstone de ämnen som ingår i denna förteckning, när det gäller gods- respektive persontransporter på väg. Den som söker tillstånd att yrkesmässigt bedriva gods- och persontransporter på väg ska besitta den nivå av kunskaper och praktiska färdigheter i dessa ämnen som krävs för att leda ett transportföretag.

Den lägsta kunskapsnivån i de ämnen som anges nedan får inte underskrida nivå 3 enligt de utbildningsnivåer som anges i bilagan till rådets beslut 85/368/EEG <sup>(1)</sup>, det vill säga den kunskapsnivå som uppnås genom fullföljd obligatorisk skolgång, kompletterad med antingen en yrkesutbildning och en kompletterande teknisk utbildning, eller med en teknisk skolutbildning eller annan utbildning på högstadie- och gymnasienivå.

A. **Civilrätt**

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg,

1. känna till de vanligaste avtalsformerna för transporter på väg samt rättigheter och skyldigheter enligt dessa avtal,
2. vara i stånd att ingå ett giltigt transportavtal, särskilt vad gäller transportvillkor,

i fråga om godstransport på väg

3. kunna behandla ett krav från uppdragsgivaren på ersättning för förlust av eller skada på godset under transporten, eller för försenad leverans samt förstå hur ett sådant krav förhåller sig till det avtalsmässiga skadeståndsansvaret,
4. känna till de regler och skyldigheter som följer av konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbehandling på väg (CMR),

i fråga om persontransporter på väg

5. kunna behandla ett krav från uppdragsgivaren på ersättning för skada som åsamkats passagerarna eller deras bagage vid en olycka som inträffat under transporten eller på ersättning för förseningar samt förstå hur ett sådant krav förhåller sig till det avtalsmässiga skadeståndsansvaret.

B. **Handelsrätt**

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg,

1. känna till krav och formaliteter för att få utöva yrket, de allmänna skyldigheterna vid transporter (registrering, handelsböcker m.m.) samt följderna av en konkurs,
2. ha erforderliga kunskaper om olika former av bolag samt reglerna för hur de bildas och drivs.

C. **Socialrätt**

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg, ha kännedom om

1. vilka sociala institutioner som förekommer inom vägtransportsektorn samt vilka uppgifter de har (fackföreningar, organ för samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagare, personalrepresentanter, arbetsinspektörer m.fl.),
2. arbetsgivarnas skyldigheter enligt socialförsäkringslagstiftningen,

<sup>(1)</sup> Rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstater inom EG (EGT L 199, 31.7.1985, s. 56).

3. de regler som gäller för anställningsavtal för olika kategorier av arbetstagare inom vägtransportföretag (avtalsformer, parternas skyldigheter, arbetsvillkor och arbetstid, betald semester, lön, avtalets upphörande m.m.),
4. bestämmelser om förarens kör- och vilotider samt arbetstid, särskilt bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3821/85, förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG <sup>(1)</sup> och direktiv 2006/22/EG samt de praktiska tillämpningsföreskrifterna för denna lagstiftning,
5. bestämmelserna för förarens grundutbildning och fortbildning, särskilt i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG <sup>(2)</sup>.

#### D. Skatterätt

Sökande ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg, känna till reglerna för

1. mervärdesskatt på transporttjänster,
2. fordonsskatt,
3. skatt på vissa fordon som används vid godstransport på väg samt vägtullar och vägavgifter,
4. inkomstskatt.

#### E. Kommersiell och ekonomisk ledning av ett företag

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg,

1. känna till rättsliga och praktiska bestämmelser om användningen av checkar, växlar, reverser, kreditkort samt andra betalningsmedel och betalningsätt,
2. känna till olika kreditformer (bankkrediter, rembuser, borgen, inteckning, leasing, renting, factoring m.m.) samt de kostnader och förpliktelser som är förbundna med dessa,
3. veta vad en balansräkning är, hur den ställs upp och hur den ska tolkas,
4. kunna läsa och tolka en resultaträkning,
5. kunna analysera företagets finansiella situation och lönsamhet, särskilt med ledning av nyckeltalen,
6. kunna upprätta en budget,
7. känna till de olika delarna i en kostnadsberäkning (fasta kostnader, rörliga kostnader, arbetande kapital, avskrivningar m.m.) samt kunna räkna ut detta per fordon, per kilometer, per resa eller per ton,
8. kunna upprätta ett organisationsschema över företagets personalstyrka och utarbeta arbetscheman m.m.,
9. känna till grunderna för marknadsföring, reklam och PR när det gäller transporttjänster, säljfrämjande åtgärder, upprättande av kundregister m.m.,
10. känna till de olika slag av försäkringar som förekommer vid transport på väg (ansvars-, person-, gods- och bagageförsäkringar) och de garantier och skyldigheter som är förbundna med dessa,
11. känna till de olika formerna för användningen av telematik på vägtransportområdet,

i fråga om godstransport på väg

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

12. kunna tillämpa reglerna för fakturering vid godstransporttjänster på väg samt känna till innebörden och betydelsen av Incoterms,
13. känna till olika stödnärningar inom transportområdet, deras roll, funktionssätt samt, i förekommande fall, deras rättsliga ställning,

i fråga om persontransporter på väg

14. kunna tillämpa reglerna för avgifter och prissättning vid offentliga och privata persontransporter på väg,
15. kunna tillämpa reglerna för fakturering vid persontransporter på väg.

#### F. Marknadstillträde

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg, ha kännedom om

1. de bestämmelser som gäller vid transport på väg för annans räkning, för hyra av fordon för yrkestrafik och för anlitanande av underleverantörer; särskilt bestämmelser rörande yrkets offentlighetsrättsliga reglering, tillträde till yrket, tillståndsgivning för transport på väg inom och utom gemenskapen samt kontroll och sanktioner,
2. de bestämmelser som gäller vid etableringen av ett vägtransportföretag,
3. vilka dokument som erfordras för tillhandahållande av transporter på väg samt kunna utforma kontrollförfaranden för att se till att godkända handlingar rörande varje enskild transport, särskilt dokument rörande fordonet, föraren, godset eller bagaget, finns tillgängliga såväl i fordonet som inom företagets lokaler,

i fråga om godstransport på väg

4. reglerna för organisationen av marknaden för godstransporter på väg, spedition och logistik,
5. förfarandet vid gränspassager, betydelsen av T-dokument och TIR-carnet samt de skyldigheter och det ansvar som följer med användningen av dessa,

i fråga om persontransporter på väg

6. reglerna för organisationen av marknaden för persontransporter på väg,
7. reglerna för utbudande av transporttjänster samt kunna upprätta transportplaner.

#### G. Tekniska normer och tekniska driftsförhållanden

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg,

1. känna till reglerna i medlemsstaterna för fordons vikter och dimensioner samt förfarandena vid sådana särskilda transporter för vilka undantag görs från dessa regler,
2. kunna välja fordon och fordonskomponenter (chassi, motor, kraftöverföringssystem, bromssystem m.m.) efter företagets behov,
3. känna till förfarandet vid typgodkännande, registrering och besiktning av fordon,
4. kunna bedöma vilka åtgärder som erfordras för att minska buller och bekämpa luftföroreningar genom avgasutsläpp från motorfordon,
5. kunna upprätta planer för regelbundet underhåll av fordonen och deras utrustning,

i fråga om godstransport på väg

6. känna till de olika slagen av verktyg och hjälpmedel för godshantering och lastning (billuckor, containrar, lastpallar m.m.) och kunna upprätta rutiner och föreskrifter för lastning och lossning av gods (viktfördelning, stapling, stuvning, stöttning och kilning m.m.),
7. känna till de olika teknikerna för kombinerade transporter med piggy-back och med roll-on roll-off,
8. kunna införa förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av farligt gods och avfall, särskilt de regler som följer av direktiv 2008/68/EG <sup>(1)</sup> och förordning (EG) nr 1013/2006 <sup>(2)</sup>,
9. kunna införa förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av lättfördärliga livsmedel, särskilt de regler som följer av avtalet om internationella transporter av lättfördärliga livsmedel och om specialutrustning för sådana transporter (ATP-avtalet),
10. kunna införa förfaranden för iakttagande av föreskrifterna om transport av levande djur.

#### H. Trafiksäkerhet

Sökanden ska särskilt, i fråga om gods- och persontransporter på väg,

1. känna till vilka krav förarna ska uppfylla (körkort, läkarintyg, intyg om kompetens m.m.),
2. kunna vidta erforderliga åtgärder för att säkerställa att förarna iakttar de trafikregler, förbud och begränsningar som gäller inom de olika medlemsstaterna (hastighetsbegränsningar, regler om företräde, uppehåll och parkering, användning av ljus, vägskytning m.m.),
3. kunna utarbeta föreskrifter till förarna för kontroll av säkerhetsnormerna rörande fordonets, utrustningens och lastens skick samt förebyggande åtgärder,
4. kunna utarbeta förhållningsregler vid olyckshändelser samt vidta lämpliga åtgärder för att undvika att olyckor eller allvarliga trafikförseelser upprepas,
5. kunna upprätta nödvändiga förfaranden för att under iakttagande av full säkerhet fastgöra godset och vara förtrogen med metoderna för detta,

i fråga om persontransporter på väg

6. besitta grundläggande kunskaper om vägnätet i medlemsstaterna.

#### II. UTFORMNING AV EXAMENSPROVET

1. Medlemsstaterna ska anordna ett obligatoriskt skriftligt examensprov som de kan komplettera med ett muntligt examensprov för att kontrollera om de sökande vägtransportörerna besitter kunskaper i de ämnen och på den nivå som anges i del I och framför allt om de har förmåga att använda de verktyg och de metoder som behövs och att utföra de verkställande och samordnande arbetsuppgifter som föreskrivs.
  - a) Det obligatoriska skriftliga examensprovet kommer att bestå av följande två delprov:
    - i) Skriftliga frågor antingen i form av flervalsfrågor (fyra svarsalternativ) eller frågor med öppna svar eller en kombination av båda frågeformerna.
    - ii) Skriftliga uppgifter/fallstudier.

Provtiden ska vara minst två timmar för varje delprov.

  - b) Om ett muntligt examensprov anordnas, får medlemsstaterna föreskriva att godkänt resultat på det skriftliga examensprovet är en förutsättning för att få delta i det muntliga provet.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (EUT L 190, 12.7.2006, s. 1).

2. Om medlemsstaterna även anordnar ett muntligt examensprov ska de för vart och ett av de tre delproven fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 25 % och inte överstiga 40 % av antalet möjliga poäng för provet i dess helhet.

Om medlemsstaterna endast anordnar ett skriftligt examensprov ska de för varje delprov fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 40 % och inte överstiga 60 % av antalet möjliga poäng på provet i dess helhet.

3. Sökandena ska sammanlagt för alla delprov uppnå ett genomsnitt på minst 60 % av det totala antalet poäng medan antalet erhållna poäng i varje delprov inte får understiga 50 % av antalet möjliga poäng. En medlemsstat får för endast ett delprov minska procenttalet från 50 % till 40 %.
-

*BILAGA II***Säkerhetskomponenter för gemenskapsintyg för yrkeskunnande**

Intyget måste innehålla minst två av följande säkerhetskomponenter:

- Ett hologram.
  - Specialfibrer i papperet vilka blir synliga i ultraviolett ljus.
  - Minst en rad med mikrotext (text synlig enbart med förstoringsglas och som inte återges vid fotokopiering).
  - Tecken, symboler eller mönster med taktil effekt.
  - Dubbel numrering: serienummer och utfärdandenummer.
  - En säkerhetsutformad bakgrund med fint guillochemönster och iristryck.
-

## BILAGA III

## Mall för intyget om yrkeskunnande

## EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(Kraftigt beigefärgat (Pantone) papper – Format: DIN A4 cellulosapapper 100 g/m<sup>2</sup> eller mer)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar intyget)

Landsbeteckning för den berörda medlemsstaten <sup>(1)</sup>Namn på myndighet eller organ som bemyndigats att utfärda intyg <sup>(2)</sup>INTYG OM YRKESKUNNANDE FÖR GODSTRANSPORT/PERSONTRANSPORT <sup>(3)</sup> PÅ VÄG

Nr .....

Härmed intygar .....

att <sup>(4)</sup> .....

född den ..... i .....

har godkänt resultat i de examensprov (år: ....; period: ....) <sup>(5)</sup> som anordnats för erhållande av intyg om yrkeskunnande för godstransport/persontransport <sup>(3)</sup> på väg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den . om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik <sup>(6)</sup>.

Detta intyg utgör tillräckligt bevis på det yrkeskunnande som avses i artikel 21 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Utfärdat i ..... den <sup>(7)</sup>

<sup>(1)</sup> Medlemsstaternas landsbeteckningar: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjeckien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (IRL) Irland, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungern, (M) Malta, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

<sup>(2)</sup> Myndighet eller organ som av varje medlemsstat i Europeiska gemenskapen i förväg utsetts till att utfärda detta intyg.

<sup>(3)</sup> Stryk det som ej är tillämpligt.

<sup>(4)</sup> Efternamn och förnamn; födelseort och födelsedatum.

<sup>(5)</sup> Närmare uppgifter om examensprovet.

<sup>(6)</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51

<sup>(7)</sup> Stämpel och underskrift av den behöriga myndighet eller organ som utfärdar intyget.

## BILAGA IV

**De allvarligaste överträdelserna enligt artikel 6.2 a**

1. a) Att överskrida den maximala körtiden per sex dagar eller per två veckor med 25 % eller mer.  
b) Att under en arbetsdag överskrida den maximala körtiden per dag med 50 % eller mer utan rast eller utan oavbruten vila under minst 4,5 timmar.
  2. Att färdskrivare och/eller fartbegränsare saknas eller att utrustning används som bedrägligt kan ändra de uppgifter som har registrerats av färdskrivaren och/eller fartbegränsaren eller att diagramblad eller uppgifter som har kopierats från färdskrivaren och/eller förarkortet förfalskas.
  3. Att köra utan giltigt intyg om trafikvärdighet om ett sådant intyg krävs enligt gemenskapslagstiftningen och/eller att köra med mycket allvarliga fel på bland annat bromssystem, styrsystem, hjul/däck, fjädring eller chassi som skulle kunna medföra en sådan omedelbar risk för trafiksäkerheten att det leder till ett beslut om att belägga fordonet med körförbud.
  4. Att medföra farligt gods som är förbjudet att transportera, eller att medföra farligt gods i förbjudna eller icke-tillåtna förpackningar eller utan att skyltas på fordonet att godset är farligt och därigenom riskera människors liv eller miljö i sådan utsträckning att det medför beslut om att förbjuda fortsatt färd.
  5. Att transportera passagerare eller gods utan att inneha ett giltigt körkort eller ett giltigt gemenskapstillstånd.
  6. Att köra med ett förarkort som har förfalskats eller som föraren inte är innehavare av eller som har erhållits med hjälp av falska utsagor och/eller förfalskade handlingar.
  7. Att vid godstransport överskrida högsta tillåtna totalvikt med 20 % eller mer för fordon med en tillåten totalvikt på mer än 12 ton och med 25 % för fordon med en tillåten totalvikt på högst 12 ton.
-



**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****(omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téens yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Ett antal betydande ändringar kommer att göras i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier <sup>(3)</sup>, i rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade <sup>(4)</sup> och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/94/EG av den 12 december 2006 om fastställande av gemensamma regler för vissa godstransporter på väg <sup>(5)</sup>. Av tydlighetsskäl och förenklingsskäl bör dessa rättsakter omarbetas och sammanföras till en enda förordning.

(2) Införandet av en gemensam transportpolitik innebär bl.a. fastställande av gemensamma regler 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. Dessa regler måste avfattas så att de bidrar till att den inre marknaden för transporter fungerar väl.

<sup>(1)</sup> EUT C 204, 9.8.2008, s. 31.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 21 maj 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 januari 2009 (EUT C 62 E, 17.3.2009, s. 46), Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 september 2009.

<sup>(3)</sup> EGT L 95, 9.4.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 374, 27.12.2006, s. 5.

(3) För att säkerställa ett sammanhängande ramverk för internationella godstransporter på väg inom hela gemenskapen bör denna förordning tillämpas på alla internationella transporter på gemenskapens territorium. Transport från medlemsstater till tredjeländer regleras fortfarande till stor del genom bilaterala överenskommelser mellan de medlemsstater och tredjeländer som berörs. Där nödvändiga avtal inte har ingåtts mellan gemenskapen och de berörda tredjeländerna bör därför den här förordningen inte tillämpas på den del av transporten som företas på den medlemsstats territorium där lastning och lossning sker. Den bör emellertid tillämpas i en medlemsstat som är transitland.

(4) Fastställandet av en gemensam transportpolitik innebär att de som tillhandahåller transporttjänster befrias från alla begränsningar på grund av nationalitet eller på grund av att de är etablerade i en annan medlemsstat än den i vilken tjänsterna är avsedda att tillhandahållas.

(5) För att detta ska uppnås på ett smidigt och flexibelt sätt bör övergångsbestämmelser införas om cabotagetransporter så länge som harmoniseringen av marknaden för godstransporter på väg ännu inte genomförts fullt ut.

(6) Det gradvisa fullbordandet av EU:s inre marknad bör leda till att begränsningarna för tillträdet till medlemsstaternas nationella marknader upphävs. I samband härmed bör man dock ta hänsyn till kontrollernas effektivitet och utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket, harmoniseringen av regler inom, bland annat, områdena genomförande och vägavgifter samt social- och säkerhetslagstiftning. Kommissionen bör noggrant övervaka marknadssituationen liksom ovan nämnda harmonisering och, om så är lämpligt, föreslå ett ytterligare öppnande av de inhemska vägtransportmarknaderna, inklusive cabotagetransporter.

(7) I enlighet med direktiv 2006/94/EG är ett visst antal transporttyper undantagna från gemenskapstillstånd och från andra transporttillstånd. Inom ramen för den organisation av marknaden som föreskrivs i denna förordning bör man behålla en ordning med undantag från gemenskapstillståndet och varje annat transporttillstånd för några av de transporttyperna på grund av deras speciella art.

- (8) Enligt direktiv 2006/94/EG undantas godstransport med fordon med en högsta totalvikt på mellan 3,5 ton och 6 ton från kravet på gemenskapstillstånd. I allmänhet är emellertid gemenskapens regler om transport av gods på väg tillämpliga på fordon med en totalvikt på mer än 3,5 ton. Bestämmelserna i denna förordning bör därför anpassas till det allmänna tillämpningsområdet för gemenskapens transportregler och undantag bör endast föreskrivas för fordon med en totalvikt på högst 3,5 ton.
- (9) Gemenskapstillstånd bör krävas för internationella gods-transporter på väg. Transportföretagen bör åläggas att medföra en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ombord på varje fordon för att förenkla de kontroller som utförs av kontrollmyndigheter, särskilt de kontroller som utförs utanför den medlemsstat där transportföretaget är etablerat. Det är därför nödvändigt att fastställa mer detaljerade specifikationer för utformningen och andra aspekter när det gäller gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna.
- (10) Vägkontroller bör utföras utan direkt eller indirekt diskriminering på grundval av transportföretagens nationalitet eller etableringsland eller fordonets registreringsland.
- (11) Villkor för utfärdande och återkallande av gemenskapstillstånden, vilka typer av transporter som de avser, giltighetstid och närmare regler för deras användning bör fastställas.
- (12) Ett förartillstånd bör också skapas som gör det möjligt för medlemsstaterna att på ett effektivt sätt kontrollera om förare från tredjeländer har en laglig anställning eller står till förfogande för det transportföretag som ansvarar för en viss transport.
- (13) Transportföretag som innehar det gemenskapstillstånd som föreskrivs i denna förordning och transportföretag som har tillstånd att utföra vissa typer av internationella vägtransporter, bör tillåtas att utföra tillfälliga inrikes transporttjänster i en medlemsstat i enlighet med denna förordning, utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerade i den staten. När sådana cabotagettransporter utförs bör de omfattas av gemenskapslagstiftning, t.ex. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet<sup>(1)</sup> och av den nationella lagstiftning som rör vissa områden och som gäller i värdmedlemsstaten.
- (14) Bestämmelser bör antas för att möjliggöra åtgärder som ska kunna vidtas om allvarliga störningar uppstår på berörda transportmarknader. För detta ändamål är det nödvändigt att införa ett lämpligt beslutsförfarande och att inhämta nödvändiga statistiska uppgifter.
- (15) Utan att det påverkar fördragets bestämmelser om etableringsrätten innebär cabotagettransporter att transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där de inte är etablerade och dessa bör inte förbjudas så länge de inte genomförs på ett sätt som skapar en permanent eller kontinuerlig verksamhet i den medlemsstaten. För att bidra till efterlevnaden av detta krav bör cabotagettransporternas frekvens och den period under vilken de kan utföras tydligare fastställas. Tidigare har sådana transporter varit tillåtna om det har rört sig om inrikestransporter av tillfällig karaktär. I praktiken har det varit svårt att avgöra vilka transporter som är tillåtna. Det behövs därför tydliga och genomförbara regler.
- (16) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna för ankommande eller avgående transport av gods på väg inom ramen för en del av en kombinerad transport som fastställs i rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna<sup>(2)</sup>. De nationella körningar inom en värdmedlemsstat som inte utförs inom ramen för kombinerad transport i enlighet med direktiv 92/106/EEG omfattas av definitionen för cabotagettransport och bör därför också omfattas av kraven i denna förordning.
- (17) Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster<sup>(3)</sup> är tillämpliga på transportföretag som utför cabotagettransporter.
- (18) För att kontrollmyndigheterna i värdmedlemsstaterna ska kunna utföra effektiva kontroller av cabotagettransporterna bör de åtminstone ha tillgång till de uppgifter från fraktsedlar och färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>(4)</sup>.
- (19) Medlemsstaterna bör ömsesidigt bistå varandra för att denna förordning ska kunna tillämpas effektivt.

<sup>(1)</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

<sup>(3)</sup> EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

- (20) Administrativa formaliteter bör begränsas så långt som möjligt utan att de kontroller och sanktioner avskaffas som garanterar en korrekt och effektiv tillämpning av denna förordning. Därför bör nuvarande regler om återkallande av gemenskapstillstånd tydliggöras och förstärkas. De nuvarande reglerna bör anpassas för att möjliggöra ett effektivt beivrande av allvarliga överträdelse som begåtts i värdmedlemsstaten. Sanktionerna bör vara icke-diskriminerande och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är. Det bör vara möjligt att överklaga varje ålagd sanktion.
- (21) Medlemsstaterna bör i sina nationella elektroniska register över vägtransportföretag registrera alla allvarliga överträdelse som begåtts av transportföretag och för vilka det ålagts sanktioner.
- (22) För att underlätta och förbättra informationsutbytet mellan de nationella myndigheterna bör medlemsstaterna utbyta relevant information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik <sup>(1)</sup>.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.
- (24) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anpassa bilagorna I, II och III till denna förordning till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (25) Medlemsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra denna förordning, särskilt när det gäller effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.
- (26) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att säkerställa ett sammanhängande ramverk för internationella godstransporter på väg inom hela gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av dess omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik inom gemenskapens territorium.
2. Vid transporter från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt ska denna förordning tillämpas på den del av transporten som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Den ska inte tillämpas på den del av transporten som företas på den medlemsstats territorium där lastning eller lossning sker, så länge som nödvändiga avtal inte har ingåtts mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet.
3. I avvaktan på att de avtal som avses i punkt 2 ingås ska denna förordning inte påverka
  - a) bestämmelser om transport från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt som avses i bilaterala överenskommelser mellan medlemsstater och dessa tredjeländer,
  - b) bestämmelser om transport från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt som avses i bilaterala överenskommelser mellan medlemsstater och som genom bilaterala tillstånd eller genom andra avreglerande åtgärder medger att lastning och lossning i en medlemsstat utförs av transportföretag som inte är etablerade i den medlemsstaten.
4. Denna förordning ska tillämpas på inrikes godstransport på väg som tillfälligt utförs av ett utlandsetablerat transportföretag i enlighet med kapitel III.
5. Följande typer av transporter med och utan last i samband med sådana transporter, ska vara undantagna från gemenskapstillstånd och från andra transporttillstånd:
  - a) Posttrafik som genomförs inom ramen för allmännyttiga tjänster.
  - b) Transport av skadade eller trasiga fordon.
  - c) Godstransport med fordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, inte överstiger 3,5 ton.
  - d) Godstransport med motorfordon när följande villkor är uppfyllda:
    - i) Det transporterade godset är företagets egendom eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget.

<sup>(1)</sup> Se sidan 51 i detta nummer av EUT.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- ii) Syftet är att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk.
  - iii) Motorfordon körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter.
  - iv) Motorfordon som används för transporten tillhör företaget, har köpts på kredit eller hyrts av företaget, under förutsättning att de i sådana fall uppfyller de villkor som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg <sup>(1)</sup>.
  - v) Sådana transporter utgör endast sidoverksamhet inom företagets verksamhet.
- e) Transport av läkemedel, medicinsk apparatur, utrustning och annat som krävs för sjukvård i akuta nödsituationer, särskilt vid naturkatastrofer.
- d) en transport utan last i samband med transport av det slag som avses i a, b och c,
3. *värdmedlemsstat*: en medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat,
4. *utlandsetablerat transportföretag*: ett transportföretag som utför godstransporter på väg i en värdmedlemsstat,
5. *förare*: varje person som framför fordonet, även under en kort tid, eller som åker i ett fordon, som ett led i sitt tjänsteutövande, för att vid behov kunna framföra det,
6. *cabotagettransport*: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med denna förordning,
7. *allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning*: en överträdelse som kan leda till att det goda anseendet går förlorat i enlighet med artikel 6.1 och 6.2 i förordning (EG) nr 1071/2009 och/eller till tillfälligt eller permanent återkallande av ett gemenskapstillstånd.

Led d iv i första stycket gäller inte för ersättningsfordon som används kortvarigt i samband med att det fordon som normalt sett används är funktionsodugligt.

6. Bestämmelserna i punkt 5 ska inte påverka de villkor som en medlemsstat uppställer för sina egna medborgare för att bedriva sådan verksamhet som avses i samma punkt.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning avses med

1. *fordon*: ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat eller ett fordonståg där åtminstone motorfordonet är registrerat i en medlemsstat, om motorfordonet eller fordonståget uteslutande används för godstransporter,
2. internationell transport:
  - a) en transport med last som företas med ett fordon där avreseorten och bestämmelseorten ligger i två olika medlemsstater, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
  - b) en transport med last som företas med ett fordon från en medlemsstat till ett tredjeland eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
  - c) en transport med last som företas med ett fordon mellan tredjeländer, med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorier, eller

<sup>(1)</sup> EUT L 33, 4.2.2006, s. 82.

#### KAPITEL II

#### INTERNATIONELL TRANSPORT

#### Artikel 3

#### Allmän princip

För internationella transporter krävs innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd.

#### Artikel 4

#### Gemenskapstillstånd

1. Ett gemenskapstillstånd ska utfärdas av en medlemsstat i enlighet med denna förordning för varje transportföretag som bedriver godstransport på väg i yrkesmässig trafik och som
  - a) är etablerat i den medlemsstaten i enlighet med gemenskapslagstiftningen och den nationella lagstiftningen i medlemsstaten, och
  - b) i etableringsmedlemsstaten har rätt att, i enlighet med gemenskapslagstiftningen och medlemsstatens nationella lagstiftning om yrkesmässig trafik, bedriva internationell godstransport på väg.
2. Gemenskapstillstånd ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten för förnybara perioder om högst tio år.

Gemenskapstillstånd och bestyrkta kopior som har utfärdats före den dag då denna förordning börjar tillämpas ska gälla till och med deras sista giltighetsdag.

Kommissionen ska anpassa giltighetstiden för gemenskapstillståndet efter den tekniska utvecklingen, särskilt de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag i enlighet med artikel 16 i förordning nr 1071/2009. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.2.

3. Etableringsmedlemsstaten ska till tillståndshavaren utfärda ett gemenskapstillstånd i original, vilket ska förvaras av transportföretaget, samt så många bestyrkta kopior som motsvarar det antal fordon som innehavaren av gemenskapstillståndet förfogar över såsom ägare eller på någon annan grund, t.ex. i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal.

4. Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna ska överensstämma med den mall som finns i bilaga II; i bilagan anges också villkor för hur tillståndet får utnyttjas. Det ska innehålla åtminstone två av de säkerhetskomponenter som förtecknas i bilaga I.

Kommissionen ska anpassa bilagorna I och II efter den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.2.

5. Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna av detta ska undertecknas och märkas med ett serienummer och med den utfärdande myndighetens stämpel. Serienumren på gemenskapstillstånden och på de bestyrkta kopiorna ska registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag som en del av de uppgifter som registreras om ett transportföretag.

6. Gemenskapstillståndet ska utfärdas i transportföretagets namn och får inte överlåtas. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska medföras i transportföretagets samtliga fordon och visas upp på begäran av en behörig kontrollant.

För fordonståg gäller att den bestyrkta kopian ska följa motorfordonet. Den ska omfatta fordonståg även om släpvagnen eller påhängsvagnen inte är registrerad eller inte har tillstånd att framföras på väg i tillståndshavarens namn eller om den är registrerad eller har tillstånd att framföras på väg i en annan stat.

#### Artikel 5

#### Förartillstånd

1. Förartillstånd ska utfärdas av en medlemsstat, i enlighet med denna förordning, till varje transportföretag som

- a) innehar ett gemenskapstillstånd, och
- b) i den medlemsstaten, i enlighet med gällande bestämmelser, antingen anställer en förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatt i den mening som avses i rådets direktiv 2003/109/EG av den 25 november 2003 om

varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning <sup>(1)</sup> eller använder en förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatt i den mening som avses i det direktivet, och som står till transportföretagets förfogande i överensstämmelse med de anställningsvillkor och den yrkesutbildning som fastställs för förare i samma medlemsstat

i) i bestämmelser i lagar och andra författningar, eller, i förekommande fall,

ii) i kollektivavtal, enligt tillämpliga regler i den medlemsstaten.

2. Förartillståndet ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat på begäran av innehavaren av gemenskapstillståndet för varje förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatt i den mening som avses i direktiv 2003/109/EG och som enligt gällande bestämmelser är anställd av transportföretaget eller för varje förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatt i den mening som avses i det direktivet och som står till dennes förfogande. Varje förartillstånd ska intyga att den förare som namnges i tillståndet är anställd på de villkor som anges i punkt 1.

3. Förartillståndet ska överensstämma med mallen i bilaga III. Det ska innehålla åtminstone två av de säkerhetskomponenter som förtecknas i bilaga I.

4. Kommissionen ska anpassa bilaga III efter den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.2.

5. Förartillståndet ska undertecknas och märkas med ett serienummer och med den utfärdande myndighetens stämpel. Serienumret på förartillståndet får registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag som en del av de uppgifter som registreras om det transportföretag som ställer förartillståndet till förfogande för den angivna föraren.

6. Förartillståndet ska tillhöra transportföretaget som ska överlämna det till den förare som namnges i tillståndet när föraren framför ett fordon i en transport som omfattas av ett gemenskapstillstånd som utfärdats till detta transportföretag. En bestyrkt kopia av förartillståndet, som utfärdats av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat ska förvaras i transportföretagets lokaler. Förartillståndet ska visas upp på begäran av en behörig kontrollant.

7. Ett förartillstånd ska utfärdas med en giltighetstid som ska fastställas av den utfärdande medlemsstaten; giltighetstiden får dock inte överstiga fem år. Förartillstånd som har utfärdats före den dag då denna förordning ska börja tillämpas ska gälla till och med deras sista giltighetsdag.

<sup>(1)</sup> EUT L 16, 23.1.2004, s. 44.

Förartillståndet är giltigt endast om villkoren för dess utfärdande är uppfyllda. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att transportföretaget omedelbart lämnar tillbaka dessa tillstånd till de utfärdande myndigheterna om dessa villkor inte längre uppfylls.

#### Artikel 6

### Kontroll av om villkoren uppfylls

1. När en ansökan om gemenskapstillstånd eller om förnyelse av gemenskapstillståndet i enlighet med artikel 4.2 görs ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten kontrollera att transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren i artikel 4.1.
2. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska regelbundet genom årliga kontroller av åtminstone 20 % av de gällande förartillstånden som utfärdats i den medlemsstaten kontrollera om de villkor för utfärdande av förartillstånd som avses i artikel 5.1 fortfarande uppfylls.

#### Artikel 7

### Avslag på ansökan om utfärdande av och återkallelse av gemenskapstillstånd och förartillstånd

1. Om villkoren i artikel 4.1 eller artikel 5.1 inte är uppfyllda, ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten genom ett motiverat beslut avslå ansökan om utfärdande eller förnyande av ett gemenskapstillstånd eller utfärdande av ett förartillstånd.
2. De behöriga myndigheterna ska återkalla gemenskapstillståndet eller förartillståndet om innehavaren
  - a) inte längre uppfyller villkoren i artikel 4.1 eller artikel 5.1, eller
  - b) har lämnat oriktiga uppgifter i samband med ansökan om ett gemenskapstillstånd eller ett förartillstånd.

#### KAPITEL III

### CABOTAGETRANSPORT

#### Artikel 8

### Allmän princip

1. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter.
2. Ett transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordons-tåg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en

cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.

Inom den tidsgräns som anges i första stycket får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts enligt det stycket i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium.

3. Inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag ska endast anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har utförts.

Det bevismaterial som avses i första stycket ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- a) Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- b) Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- c) Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
- d) Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.
- e) Gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna.
- f) Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
- g) Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

4. Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i denna artikel har uppfyllts.

5. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och som har tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat, enligt den medlemsstatens lagstiftning, att utföra sådana transporter på väg som anges i artikel 1.5 a, b och c ska ha rätt att utföra dels cabotagetransporter av samma slag, dels cabotagetransporter med fordon av samma kategori, enligt villkoren i detta kapitel.

6. Tillstånd att utföra cabotagetransporter vid de transporter som avses i artikel 1.5 d och 1.5 e ska vara utan restriktioner.

## Artikel 9

**Tillämpliga regler för cabotagetransporter**

1. Utförandet av cabotagetransporter ska, om inte annat föreskrivs i gemenskapslagstiftningen, omfattas av de lagar och andra bestämmelser som gäller i värdmedlemsstaten i följande avseenden:

- a) Villkor för transportavtal.
- b) Vikt och mått på vägfordon.
- c) De krav som ställs på transporter av vissa godskategorier, särskilt farligt gods, lättförgängliga livsmedel och levande djur.
- d) Kör- och vilotider.
- e) Mervärdesskatt på transporttjänster.

Sådana vikter och dimensioner som avses i första stycket b får när det är lämpligt överskrida dem som tillämpas i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat, men de får under inga omständigheter överskrida de gränsvärden som värdmedlemsstaten fastställt för nationell trafik eller de tekniska egenskaper som föreskrivs i det bevis som avses i artikel 6.1 i rådets direktiv 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 <sup>(1)</sup>.

2. De lagar och andra bestämmelser som avses i punkt 1 ska tillämpas på utlandsetablerade transportföretag på samma villkor som de som tillämpas på transportföretag som är etablerade i värdmedlemsstaten i syfte att förhindra diskriminering på grund av nationalitet eller etableringsort.

## Artikel 10

**Förfarande för skyddsåtgärder**

1. Om det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område på grund av, eller förvärrade av, cabotagetransporter, får varje medlemsstat hänvisa ärendet till kommissionen i syfte att vidta skyddsåtgärder och ska därvid förse kommissionen med nödvändiga uppgifter och underrätta den om de åtgärder som den avser att vidta beträffande transportföretag etablerade i medlemsstaterna.

2. I punkt 1 avses med

*allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område*: uppkomsten av konkreta problem på marknaden, exempelvis att ett allvarligt och potentiellt varaktigt överskott i förhållande till efterfrågan innebär ett hot mot den ekonomiska stabiliteten och överlevnaden för ett väsentligt antal transportföretag,

<sup>(1)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

*geografiskt område*: ett område som omfattar hela eller en del av en medlemsstats territorium eller som utsträcker sig till hela eller delar av andra medlemsstaters territorium.

3. Kommissionen ska undersöka situationen, särskilt med utgångspunkt från relevanta uppgifter och, efter att ha hört den kommitté som avses i artikel 15.1, inom en månad från det att kommissionen har tagit emot medlemsstaternas begäran besluta om huruvida skyddsåtgärder är nödvändiga eller ej och, om de bedöms som nödvändiga, vidta dem.

Sådana åtgärder får ha till följd att berörda områden tillfälligt upphör att omfattas av denna förordning.

Åtgärder som vidtas enligt denna artikel ska gälla under högst sex månader och kunna förlängas en gång inom den tidsgränsen.

Kommissionen ska utan dröjsmål underrätta medlemsstaterna och rådet om varje beslut som fattas i enlighet med denna punkt.

4. Om kommissionen beslutar att vidta skyddsåtgärder i fråga om en eller flera medlemsstater ska de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna vara skyldiga att vidta åtgärder av samma omfattning i fråga om i medlemsstaterna etablerade transportföretag och anmäla detta till kommissionen. Dessa åtgärder ska tillämpas senast från och med samma datum som de skyddsåtgärder som kommissionen vidtar.

5. En medlemsstat får till rådet anmäla ett beslut som fattats av kommissionen i enlighet med punkt 3 inom 30 dagar efter det att den underrättats. Rådet får med kvalificerad majoritet och inom 30 dagar efter anmälan från en medlemsstat eller, om anmälningar från flera medlemsstater förekommer, efter den första anmälan fatta ett annat beslut.

Den tidsgräns som föreskrivs i punkt 3 tredje stycket ska tillämpas på rådets beslut. De behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna ska vara skyldiga att vidta åtgärder av samma omfattning i fråga om i medlemsstaterna etablerade transportföretag och anmäla detta till kommissionen. Om rådet inte fattar beslut inom den tidsgräns som föreskrivs i första stycket ska kommissionens beslut bli slutgiltigt.

6. Om kommissionen anser att de åtgärder som avses i punkt 3 behöver förlängas, ska den lägga fram ett förslag till rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet.

## KAPITEL IV

**ÖMSESIDIGT BISTÅND OCH SANKTIONER**

## Artikel 11

**Ömsesidigt bistånd**

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid säkerställandet av att denna förordning tillämpas och övervakas. De ska utbyta information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 1071/2009.

## Artikel 12

**Etableringsmedlemsstatens sanktioner vid överträdelser**

1. Om en allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning begås eller uppdagas i en medlemsstat, ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där det transportföretag som gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat vidta lämpliga åtgärder, vilket kan inkludera en varning om detta föreskrivs i nationell lagstiftning, för att behandla ärendet, vilket bland annat kan leda till följande administrativa sanktioner:

- a) Tillfällig eller permanent återkallelse av vissa eller alla bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet.
- b) Tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillståndet.

Dessa sanktioner får fastställas efter det slutliga avgörandet i ärendet varvid det ska beaktas hur allvarlig den överträdelse är som innehavaren av gemenskapstillståndet gjort sig skyldig till och med beaktande av det totala antal bestyrkta kopior av tillståndet som denne innehar för internationell trafik.

2. Om en allvarlig överträdelse begås avseende alla typer av missbruk av förartillstånd, ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där det transportföretag som gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat besluta om lämpliga sanktioner, bland annat följande:

- a) Avbryta utfärdandet av förartillstånd.
- b) Återkalla förartillstånd.
- c) Förena utfärdandet av förartillstånd med ytterligare villkor för att förhindra missbruk.
- d) Tillfälligt eller permanent återkalla vissa eller alla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.
- e) Tillfälligt eller permanent återkalla gemenskapstillståndet.

Dessa sanktioner får fastställas efter det att det slutliga avgörandet i ärendet har fattats varvid det ska beaktas hur allvarlig den överträdelse är som innehavaren av gemenskapstillståndet gjort sig skyldig till.

3. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska så snart som möjligt, och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet, underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelsen uppdagades om huruvida de sanktioner som anges i punkterna 1 och 2 har beslutats, och i så fall vilken eller vilka.

Om sådana sanktioner inte beslutats ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ange skälen för detta.

4. De behöriga myndigheterna ska se till att de sanktioner som åläggs det berörda transportföretaget i sin helhet står i proportion till den eller de överträdelser som gav upphov till sanktionerna och ta hänsyn till de eventuella sanktioner som har ålagts för samma överträdelse i den medlemsstat där överträdelsen uppdagades.

5. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat får även, enligt nationell lagstiftning, väcka talan mot transportföretaget vid en behörig nationell domstol. De ska informera den behöriga myndigheten i värdmedlemsstaten om sådana beslut.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att transportföretagen har rätt att överklaga varje administrativ påföljd som åläggs dem i enlighet med denna artikel.

## Artikel 13

**Värdmedlemsstatens sanktioner vid överträdelser**

1. När de behöriga myndigheterna i en medlemsstat får kännedom om att ett utlandsetablerat transportföretag har begått en allvarlig överträdelse av denna förordning eller av gemenskapens vägtransportlagstiftning ska den medlemsstat inom vars territorium överträdelsen uppdagades till de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten så snart som möjligt och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet översända följande information:

- a) En beskrivning av överträdelsen och när (datum och klockslag) den begicks.
- b) Kategori och typ av överträdelse och hur allvarlig den är.
- c) Sanktioner som ålagts respektive verkställts.

De behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten får begära att de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten beslutar om administrativa sanktioner i enlighet med artikel 12.

2. Utan att det påverkar ett eventuellt åtalsförfarande ska de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten ha rätt att ålägga sanktioner mot ett utlandsetablerat transportföretag som har gjort sig skyldigt till överträdelse av denna förordning eller av nationell vägtransportlagstiftning eller av gemenskapens vägtransportlagstiftning inom dess territorium vid utförande av cabotagetransport. De ska besluta om sådana sanktioner på icke diskriminerande grund. Dessa sanktioner får bland annat bestå av en varning eller, i händelse av en allvarlig överträdelse, en tidsbegränsad avstängning från att utföra cabotagetransporter inom den värdmedlemsstats territorium där överträdelsen begicks.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att transportföretagen har rätt att överklaga varje administrativ sanktion som åläggs dem i enlighet med denna artikel.



## Artikel 14

**Registrering i nationella elektroniska register**

Medlemsstaterna ska se till att uppgifter om allvarliga överträdelser av gemenskapens lagstiftning om vägtransport som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat ålagts en sanktion samt alla tillfälliga eller permanenta återkallanden av gemenskapstillståndet eller den bestyrkta kopian av detta registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag. Uppgifter i registret om tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillstånd ska ligga kvar i databasen under två år, räknat från den tidpunkt då återkallelsen löper ut, om det rör sig om tillfällig återkallelse, eller från och med dagen för återkallelsen, om det rör sig om permanent återkallelse.

## KAPITEL V

**GENOMFÖRANDE**

## Artikel 15

**Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

## Artikel 16

**Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 4 december 2011 och ska utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

Medlemsstaterna ska se till att alla sådana bestämmelser tillämpas utan diskriminering på grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 21 oktober 2009.

På Europaparlamentets vägnar  
Ordförande  
J. BUZEK

## Artikel 17

**Rapportering**

1. Vartannat år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många transportföretag som innehade gemenskapstillstånd den 31 december det föregående året samt om antalet bestyrkta kopior för fordon som var i trafik den dagen.
2. Medlemsstaterna ska också underrätta kommissionen om hur många förartillstånd som utfärdades under det föregående kalenderåret samt om hur många förartillstånd som var i omlopp den 31 december det året.
3. Kommissionen ska utarbeta en rapport om läget för gemenskapens vägtransportmarknad senast före utgången av 2013. Rapporten ska innehålla en analys av marknadssituationen, inklusive en utvärdering av kontrollernas effektivitet och av utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket, samt en bedömning av huruvida harmoniseringen av regler inom, bland annat, områdena genomförande och vägavgifter liksom social- och säkerhetslagstiftning har gjort sådana framsteg att ett ytterligare öppnande av de inhemska vägtransportmarknaderna, inklusive cabotagetransporter, kan komma i fråga.

## KAPITEL VI

**SLUTBESTÄMMELSER**

## Artikel 18

**Upphävanden**

Förordningarna (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 och direktiv 2006/94/EG ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna och det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV.

## Artikel 19

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 4 december 2011, med undantag för artiklarna 8 och 9 som ska tillämpas från och med den 14 maj 2010.

På rådets vägnar  
Ordförande  
C. MALMSTRÖM

*BILAGA I***Säkerhetskomponenter för gemenskapstillståndet och förartillståndet**

Gemenskapstillståndet och förartillståndet måste innehålla minst två av följande säkerhetskomponenter:

- Ett hologram.
  - Särskilda fibrer i papperet vilka blir synliga i UV-belysning.
  - Minst en rad i mikrotryck (tryck enbart synligt med förstoringsglas och som inte återges av fotokopieringsmaskiner).
  - Tecken, symboler eller mönster med taktil effekt.
  - Dubbel numrering: serienummer på gemenskapstillståndet, på den bestyrkta kopian av detta eller på förartillståndet liksom, i varje fall, utfärdandenumret.
  - En säkerhetsutformad bakgrund med fint guillochemönster och iristryck.
-

## BILAGA II

## Mall för gemenskapstillståndet

## EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(a)

(Ljusblått (Pantone) papper, format DIN A4 cellulosapapper, 100 g/m<sup>2</sup> eller mer)

(Tillståndets första sida)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning <sup>(1)</sup> för den stat som utfärdar tillståndet
--

Namn på behörig myndighet eller behörigt organ
--

TILLSTÅND nr ...

(eller)

BESTYRKT KOPIA nr ...

för internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik

Detta tillstånd ger <sup>(2)</sup> .....

.....

.....

rätt att, i enlighet med 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 och i enlighet med de allmänna bestämmelserna i detta tillstånd, bedriva internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik utmed alla rutter (hela eller delar av transporten) inom gemenskapens territorium.

Särskilda anmärkningar: .....	
.....	
Tillståndet gäller fr.o.m. ....	t.o.m. ....
Utfärdat i .....,	den .....
..... <sup>(3)</sup>	

<sup>(1)</sup> Följande landsbeteckningar används: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjeckien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungern, (MT) Malta, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

<sup>(2)</sup> Transportföretagets namn eller firma och fullständiga adress.

<sup>(3)</sup> Underskrift och stämpel från utfärdande myndighet eller behörigt organ.

(b)

(Tillståndets andra sida)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

Detta tillstånd är utfärdat i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009.

Det ger tillståndshavaren rätt att utmed alla rutter (hela eller delar av transporten) inom gemenskapens territorium på de villkor som här anges bedriva internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik

- från en medlemsstat till en annan medlemsstat, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
- från en medlemsstat till ett tredjeland eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
- från ett tredjeland till ett annat tredjeland med transitering genom en eller flera medlemsstater,

samt för resor utan last i samband med sådan transport.

Vid transporter från en medlemsstat till ett tredjeland eller omvänt gäller detta tillstånd för den del av transporten som företas på gemenskapens territorium. Det ska gälla på den medlemsstats territorium där lastning eller lossning sker endast efter det att ett avtal om detta har träffats mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet enligt förordning (EG) nr 1072/2009.

Tillståndet är personligt och får inte överlåtas.

Det får återkallas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat det, särskilt om transportföretaget

- har underlåtit att uppfylla alla de villkor som gäller för tillståndet,
- har lämnat oriktiga uppgifter om förhållanden av betydelse för att utfärda eller förlänga tillståndet.

Tillståndshandlingen i original ska förvaras av transportföretaget.

En bestyrkt kopia av tillståndet ska medföras i fordonet <sup>(1)</sup>. För fordonskombinationer gäller att tillståndet ska följa motorfordonet. Det omfattar fordonskombinationer även om släpvagnen eller påhängsvagnen inte är registrerad eller har tillstånd att framföras på väg i tillståndshavarens namn eller om den är registrerad eller har tillstånd att framföras på väg i en annan stat.

Tillståndet ska visas upp på begäran av varje behörig kontrollant.

Tillståndshavaren ska inom varje medlemsstats territorium följa de lagar och andra författningar som gäller i denna stat, särskilt sådana författningar som avser transporter och vägtrafik.

---

<sup>(1)</sup> Med "fordon" avses ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat, eller en kombination av fordon av vilka åtminstone motorfordonet är registrerat i en medlemsstat, och som endast används för godstransport.

## BILAGA III

## Mall för förartillståndet

## EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(a)

(Rosa (Pantone) färg, format DIN A4 cellulosapapper, 100 g/m<sup>2</sup> eller mer)

(Tillståndets första sida)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning för den medlemsstat som utfärdar tillståndet <sup>(1)</sup>
---

Namn på behörig myndighet eller behörigt organ
--

FÖRARTILLSTÅND nr ...

för yrkesmässig godstransport på väg som omfattas av gemenskapstillstånd

(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)

Genom detta tillstånd intygas att med hänvisning till de handlingar som uppvisats av

.....<sup>(2)</sup>

är nedan angivne förare:

Efternamn och förnamn .....	
Födelsedatum och födelseort .....	Nationalitet .....
Identitetshandlingens typ och nummer: .....	
utfärdad den .....	i .....
Körkortets nummer .....	
utfärdad den .....	i .....
Personnummer eller motsvarande .....	

anställd i enlighet med bestämmelser i lagar och andra författningar och, i förekommande fall, i kollektivavtal, enligt tillämpliga regler i följande medlemsstat, om de anställningsvillkor och den yrkesutbildning för förare som är tillämpliga i den medlemsstaten, för att där utföra vägtransporter:

.....<sup>(3)</sup>

Särskilda anmärkningar: .....

Detta tillstånd ska gälla från och med .....	till och med .....
Utfärdat i .....	den .....
..... <sup>(4)</sup>	

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjeckien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungern, (MT) Malta, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

<sup>(2)</sup> Transportföretagets namn eller firma och fullständiga adress.

<sup>(3)</sup> Namn på den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.

<sup>(4)</sup> Underskrift från utfärdande behörig myndighet eller behörigt organ samt stämpel.

(b)

(Tillståndets andra sida)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

Detta tillstånd är utfärdat i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009.

Tillståndet intygar att den förare som namnges i tillståndet är anställd, i enlighet med bestämmelserna i lagar och andra författningar, och, i förekommande fall, i kollektivavtal, enligt tillämpliga regler i den medlemsstat som anges i tillståndet, om de anställningsvillkor och den yrkesutbildning för förare som är tillämpliga i den medlemsstaten, för att där utföra vägtransporter.

Förartillståndet ska tillhöra transportföretaget som ska överlämna det till den förare som namnges i tillståndet när föraren framför ett fordon <sup>(1)</sup> i en transport som omfattas av ett gemenskapstillstånd som utfärdats till detta transportföretag. Förartillståndet får inte överlåtas. Förartillståndet är giltigt endast om villkoren för dess utfärdande är uppfyllda och måste omedelbart återlämnas av transportföretaget till de utfärdande myndigheterna om villkoren inte längre uppfylls.

Det får återkallas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat det, särskilt om innehavaren

- inte har uppfyllt de villkor som gäller för tillståndet,
- har lämnat oriktiga uppgifter om förhållanden av betydelse för att utfärda eller förnya tillståndet.

En bestyrkt kopia av tillståndet ska förvaras av transportföretaget.

Originalversionen av tillståndet ska medföras i fordonet och visas upp på begäran av varje behörig kontrollant.

---

<sup>(1)</sup> Med "fordon" avses ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat, eller en kombination av fordon av vilka åtminstone motorfordonet är registrerat i en medlemsstat, och som endast används för godstransport.

## BILAGA IV

## Jämförelsetabell

Förordning (EEG) nr 881/92	Förordning (EEG) nr 3118/93	Direktiv 2006/94/EG	Denna förordning
Artikel 1.1			Artikel 1.1
Artikel 1.2			Artikel 1.2
Artikel 1.3			Artikel 1.3
Bilaga II		Artikel 1.1 och 1.2, bilaga I; artikel 2	Artikel 1.5
		Artikel 2	Artikel 1.6
Artikel 2			Artikel 2
Artikel 3.1			Artikel 3
Artikel 3.2			Artikel 4.1
Artikel 3.3			Artikel 5.1
Artikel 4			
Artikel 5.1			Artikel 4.2
Artikel 5.2			Artikel 4.3
Artikel 5.3			Artikel 4.4
			Artikel 4.5
Artikel 5.4, bilaga I			Artikel 4.6
Artikel 5.5			Artikel 4.2
Artikel 6.1			Artikel 5.2
Artikel 6.2			Artikel 5.2
Artikel 6.3			Artikel 5.3
Artikel 6.4			Artikel 5.6
Artikel 6.5			Artikel 5.7
Artikel 7			Artikel 6
Artikel 8.1			Artikel 7.1
Artikel 8.2			Artikel 7.2
Artikel 8.3			Artikel 12.1
Artikel 8.4			Artikel 12.2
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 12.6
	Artikel 1.1		Artikel 8.1
	Artikel 1.2		Artikel 8.5
	Artikel 1.3 och 1.4		Artikel 8.6
	Artikel 2		
	Artikel 3		
	Artikel 4		
	Artikel 5		
	Artikel 6.1		Artikel 9.1
	Artikel 6.2		
	Artikel 6.3		Artikel 9.2
	Artikel 6.4		
	Artikel 7		Artikel 10

Förordning (EEG) nr 881/92	Förordning (EEG) nr 3118/93	Direktiv 2006/94/EG	Denna förordning
Artikel 10			Artikel 17.1
Artikel 11.1	Artikel 8.1		Artikel 11
Artikel 11.2			Artikel 13.1
Artikel 11.3			Artikel 12.4
Artikel 11a			
	Artikel 8.2 och 8.3		Artikel 13.2
	Artikel 8.4 första och tredje styckena		
	Artikel 8.4 andra stycket		Artikel 12.4
	Artikel 8.4 fjärde och femte styckena		Artikel 12.5
	Artikel 9		Artikel 13.3
Artikel 12			Artikel 18
Artikel 13			
Artikel 14	Artikel 10		
	Artikel 11		
Artikel 15	Artikel 12	Artikel 4	Artikel 19
		Artikel 3	
		Artikel 5	
		Bilagorna II och III	
Bilaga I			Bilaga II
Bilaga III			Bilaga III
	Bilaga I		
	Bilaga II		
	Bilaga III		
	Bilaga IV		



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1073/2009**

av den 21 oktober 2009

**om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006**

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNINGmed beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Ett antal betydande ändringar kommer att göras i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss <sup>(3)</sup> och i rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande <sup>(4)</sup>. Av tydlighetsskäl och förenklingskäl bör dessa förordningar omarbetas och sammanföras till en enda förordning.

(2) Fastställandet av en gemensam transportpolitik innebär bl.a. fastställande av gemensamma regler för internationella persontransporter på väg såväl som villkoren för att transportföretag ska få utföra nationella transporter i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

<sup>(1)</sup> EUT C 10, 15.1.2008, s. 44.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 5 juni 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 januari 2009 (EUT C 62 E, 17.3.2009, s. 25), Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 september 2009.

<sup>(3)</sup> EGT L 74, 20.3.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 4, 8.1.1998, s. 10.

(3) För att säkerställa ett sammanhängande ramverk för internationella persontransporter med buss inom gemenskapen, bör denna förordning tillämpas på alla internationella transporter på gemenskapens territorium. Transporter från medlemsstater till tredjeländer regleras fortfarande till stor del genom bilaterala avtal mellan medlemsstaterna och dessa tredjeländer. Så länge nödvändiga avtal inte har ingåtts mellan gemenskapen och de berörda tredjeländerna bör därför den här förordningen inte tillämpas på den del av resan som företas på den medlemsstats territorium där passagerare tas upp eller släpps av. Den bör emellertid tillämpas i en medlemsstat som är transitland.

(4) Friheten att tillhandahålla tjänster är en grundläggande princip för den gemensamma transportpolitiken, och den förutsätter att transportföretag från alla medlemsstater är garanterade tillträde till de internationella transportmarknaderna utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort.

(5) Gemenskapstillstånd bör krävas för internationella persontransporter med buss. Transportföretagen bör åläggas att förvara en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ombord på varje fordon för att förenkla de kontroller som utförs av kontrollmyndigheterna, särskilt de kontroller som utförs utanför den medlemsstat där transportföretaget är etablerat. Villkoren för att utfärda och återkalla gemenskapstillstånden bör fastställas, liksom deras giltighetstid och tillämpningsföreskrifter. Det är också nödvändigt att fastställa mer detaljerade specifikationer för utformningen av gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna av detta.

(6) Vägkontroller bör utföras utan direkt eller indirekt diskriminering på grundval av vägtransportföretagens nationalitet eller etableringsland eller fordonets registreringsland.

(7) För att tillgodose marknads krav bör i vissa fall en flexibel ordning för speciell linjetrafik och för viss tillfällig trafik gälla.

(8) Kravet på tillstånd för linjetrafik bör behållas men vissa regler bör ändras, särskilt när det gäller förfarandet vid tillståndsgivning.

- (9) Tillstånd för linjetrafik bör hädanefter beviljas efter ett förfarande för tillståndsgivning, förutom om det hos den sökande finns klart angivna anledningar till avslag. Anledningarna till avslag med hänvisning till den aktuella marknaden bör vara antingen att trafiken allvarligt skulle skada livskraften hos jämförbar trafik som omfattas av ett eller flera kontrakt om allmännyttiga tjänster på de direkt berörda sträckorna eller att huvudsyftet med trafiken inte är att bedriva persontransport mellan hållplatser belägna i olika medlemsstater.
- (10) Transportföretag bör ges möjlighet att bedriva inrikes persontransporter på väg i medlemsstater där de inte är hemmahörande, men hänsyn bör tas till varje transportforms särskilda förhållanden. När sådan cabotagetrafik äger rum bör den omfattas av gemenskapslagstiftningen, till exempel Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet <sup>(1)</sup> och den nationella lagstiftning som är i kraft på specificerade områden i värdmedlemsstaten.
- (11) Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster <sup>(2)</sup> är tillämpliga på transportföretag som utför cabotagetrafik.
- (12) När det gäller linjetrafik bör endast sådan trafik som bedrivs i samband med internationell linjetrafik, med undantag av stads- och förortstrafik, tillåtas för transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat, och då omfattas av vissa villkor, särskilt värdmedlemsstatens gällande lagstiftning.
- (13) Medlemsstaterna bör ge varandra ömsesidigt bistånd för att denna förordning ska kunna tillämpas effektivt.
- (14) De administrativa formaliteterna bör så långt det är möjligt minskas men utan att de kontrollmöjligheter och sanktioner avskaffas som säkerställer att denna förordning tillämpas korrekt och att efterlevnaden kontrolleras effektivt. Därför bör de befintliga reglerna om återkallande av gemenskapstillstånd tydliggöras och stärkas. De nuvarande reglerna bör anpassas för att möjliggöra effektiva sanktioner för allvarliga överträdelse som begåtts i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat. Sanktionerna bör vara icke-diskriminerande och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är. Det bör vara möjligt att överklaga sanktioner.
- (15) Medlemsstaterna bör i sina nationella elektroniska register över transportföretag som bedriver yrkesmässig trafik registrera alla allvarliga överträdelse som begåtts av transportföretag och för vilka det ålagts sanktioner.
- (16) För att underlätta och förbättra informationsutbytet mellan de nationella myndigheterna bör medlemsstaterna utbyta relevant information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik <sup>(3)</sup>.
- (17) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(4)</sup>.
- (18) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att fastställa utformningen av vissa dokument som ska användas vid tillämpningen av denna förordning och att anpassa bilagorna I och II till denna förordning till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (19) Medlemsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra denna förordning, särskilt när det gäller effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.
- (20) För att främja turism och användningen av miljövänliga transportmedel bör förordning (EG) nr 561/2006 ändras så att förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport får skjuta upp sin veckovila i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder om de utför persontransporter som normalt sett inte innebär oavbrutna och långa körperioder. Ett sådant uppskjutande bör endast tillåtas under mycket strikta villkor som tryggar trafiksäkerheten och tar hänsyn till förarens arbetsförhållanden, bl.a. skyldigheten att ta ut veckovila omedelbart före och efter transporten. Kommissionen bör noggrant övervaka hur detta undantag utnyttjas. Om den faktiska situation som motiverar ett sådant undantag ändras väsentligt och undantaget leder till att trafiksäkerheten försämras bör kommissionen vidta lämpliga åtgärder.

<sup>(1)</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> Se sidan 51 i detta nummer av EUT.

<sup>(4)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(21) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att säkerställa ett sammanhängande ramverk för internationella persontransporter med buss inom gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av dess omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla sådana internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium som utförs i yrkesmässig trafik eller för egen räkning av transportföretag, som är etablerade i en medlemsstat enligt dess lagstiftning, med fordon som är registrerade i denna medlemsstat och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpade och avsedda för transport av mer än nio personer, föraren medräknad; förordningen gäller också resor som i samband med dessa transporter företas med fordon av detta slag utan passagerare.

Ett byte av fordon eller ett avbrott i resan för att en del av den ska kunna genomföras med ett annat transportmedel påverkar inte tillämpningen av denna förordning.

2. Vid transporter från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt ska denna förordning gälla för den del av resan som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Den ska inte gälla för den del av resan som företas inom den medlemsstats territorium där passagerare tas upp eller släpps av, så länge något nödvändigt avtal inte har träffats mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet.

3. I avvaktan på att de avtal som avses i punkt 2 ingås ska denna förordning inte påverka tillämpningen av sådana bestämmelser om transport från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt som finns i bilaterala avtal mellan medlemsstaterna och dessa tredjeländer.

4. Denna förordning ska tillämpas på yrkesmässigt bedrivna, tillfälliga, nationella persontransporter på väg av ett utlandsetablerat transportföretag i enlighet med bestämmelserna i kapitel V.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning avses med

1. internationell persontransport:
  - a) en resa som företas med ett fordon där avrese- och bestämelseorten ligger i två olika medlemsstater, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
  - b) en resa som företas med ett fordon där avrese- och bestämelseorten ligger i en och samma medlemsstat, varvid passagerare tas upp eller släpps av i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland,
  - c) en resa som företas med ett fordon från en medlemsstat till ett tredjeland eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
  - d) en resa som företas med ett fordon mellan tredjeländer, med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorium,
2. *linjetrafik*: persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser,
3. *speciell linjetrafik*: linjetrafik, oavsett vem som bedriver den, för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare,
4. *tillfällig trafik*: trafik som inte utgör linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik, och som särskilt kännetecknas av befordran av grupper som har bildats av arrangören eller av transportföretaget,
5. *transporter för egen räkning*: transporter utan vinstsyfte eller kommersiellt syfte som ordnas av en fysisk eller juridisk person där
  - transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för den fysiska eller juridiska personen, och
  - de fordon som används ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts med långtidskontrakt av den fysiska eller juridiska personen samt framförs av en anställd hos den personen eller av den fysiska personen själv eller av personal som är anställd hos företaget eller ställts till företagets förfogande enligt en avtalsförpliktelse,

6. *värdmedlemsstat*: en medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat,
7. *cabotagetrafik*:
- yrkesmässiga, tillfälliga inrikes persontransporter på väg i en värdmedlemsstat, eller
- när passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med internationell linjetrafik i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, förutsatt att detta inte är huvudsyftet med denna trafik,
8. *allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning*: en överträdelse som kan leda till att det goda anseendet går förlorat i enlighet med artikel 6.1 och 6.2 i förordning (EG) nr 1071/2009 och/eller till tillfälligt eller permanent återkallande av ett gemenskapstillstånd.

#### Artikel 3

### Frihet att tillhandahålla tjänster

1. Den som bedriver sådan yrkesmässig trafik som avses i artikel 1 ska i enlighet med denna förordning ha rätt att utföra linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik och tillfällig trafik med buss, utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort, om han
- a) i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att bedriva linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik eller tillfällig trafik med buss, i enlighet med villkoren för tillträde till marknaden i den nationella lagstiftningen,
- b) uppfyller villkoren i gemenskapsreglerna om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg, och
- c) uppfyller rättsliga krav för förare och fordon, särskilt rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen <sup>(1)</sup>, rådets direktiv 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 <sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 57, 2.3.1992, s. 27.

<sup>(2)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

<sup>(3)</sup> EUT L 226, 10.9.2003, s. 4.

2. Den som bedriver sådan transportverksamhet för egen räkning som avses i artikel 1 ska ha rätt att utföra de transporter som anges i artikel 5.5 utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort, om han

- a) i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att utföra transporter med buss i enlighet med villkoren för tillträde till marknaden i nationell lagstiftning, och
- b) uppfyller gällande lagstadgade krav för förare och fordon, särskilt direktiven 92/6/EEG, 96/53/EG och 2003/59/EG.

#### KAPITEL II

### GEMENSKAPSTILLSTÅND OCH TILLTRÄDE TILL MARKNADEN

#### Artikel 4

### Gemenskapstillstånd

1. För att utföra internationella persontransporter med buss krävs innehav av ett gemenskapstillstånd, utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.

2. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska till innehavaren utfärda gemenskapstillståndet i original, vilket ska förvaras av transportföretaget, samt så många bestyrkta kopior som motsvarar det antal fordon som innehavaren av gemenskapstillståndet använder för att bedriva internationella persontransporter, antingen de disponeras i kraft av eget ägande eller på annat sätt, särskilt genom avbetalningsköp, hyra eller förfogas över enligt leasingavtal.

Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna av detta ska överensstämma med den mall som återges i bilaga II. De ska innehålla minst två av de säkerhetskomponenter som anges i bilaga I.

Kommissionen ska anpassa bilagorna I och II till den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna av detta ska vara försedda med den tillståndsgivande myndighetens stämpel, vara undertecknade och försedda med ett serienummer. Gemenskapstillståndets och de bestyrkta kopiornas serienummer ska noteras i det nationella elektroniska register över vägtransportföretag som anges i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009, som en del av uppgifterna om transportföretaget.

3. Gemenskapstillståndet ska utfärdas i transportföretagets namn och får inte överlåtas. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska medföras i transportföretagets samtliga fordon och ska visas upp på begäran av en behörig kontrollant.

4. Gemenskapstillståndet ska utfärdas för en förnybar period av högst tio år.

Gemenskapstillstånd och bestyrkta kopior av detta som har utfärdats före den dag då denna förordning börjar tillämpas ska gälla till och med deras sista giltighetsdag.

5. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska varje gång en ansökan om gemenskapstillstånd inkommer eller ett gemenskapstillstånd förnyas i enlighet med punkt 4 i den här artikeln kontrollera om transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren i artikel 3.1.

6. Om villkoren i artikel 3.1 inte är uppfyllda ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten avslå ansökan om att utfärda eller förnya gemenskapstillståndet eller återkalla tillståndet och ange skälen för sitt beslut.

7. Medlemsstaterna ska garantera att den som ansöker om eller innehar ett gemenskapstillstånd har rätt att överklaga ett avslagsbeslut eller ett beslut om att återkalla tillståndet, som har fattats av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.

8. Medlemsstaterna får besluta att gemenskapstillståndet även ska vara giltigt för utförande av nationella transporter.

#### Artikel 5

#### Tillträde till marknaden

1. Linjetrafik ska vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

Tillstånd enligt kapitel III ska krävas för sådan linjetrafik.

För linjetrafik från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt ska tillstånd krävas i enlighet med det bilaterala avtalet mellan medlemsstaten och tredjelandet och, i lämpliga fall, transitmedlemsstaten, så länge som det nödvändiga avtalet mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet inte ingåtts.

Trafikens reguljära karaktär ska inte påverkas av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

För parallell eller tillfällig trafik som betjänar samma kundkrets som befintlig linjetrafik, samt för sådana fall då befintlig linjetrafik sker utan stopp vid vissa hållplatser eller med stopp vid ytterligare hållplatser ska samma regler gälla som för den befintliga trafiken.

2. Speciell linjetrafik ska omfatta

- a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter.

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ska inte ändra dess karaktär av linjetrafik.

Tillstånd enligt kapitel III ska inte krävas för speciell linjetrafik som omfattas av ett avtal som har ingåtts mellan arrangören och transportföretaget.

3. Tillstånd enligt kapitel III ska inte krävas för tillfällig trafik.

För anordnande av parallell eller tillfällig trafik som är jämförbar med befintlig linjetrafik och som betjänar samma kundkrets som denna ska emellertid tillstånd krävas i enlighet med förfarandet i kapitel III.

Enbart det förhållandet att den tillfälliga trafiken bedrivs med vissa intervaller ska inte ändra dess karaktär av tillfällig trafik.

Tillfällig trafik får bedrivas av en grupp av transportföretag för en och samma arrangörs räkning och resenärerna får under resan byta till en sådan anslutande förbindelse på en medlemsstats territorium som betjänas av ett annat transportföretag i samma grupp.

Kommissionen ska fastställa förfarandena för att meddela de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna namnen på transportföretagen och anslutningspunkterna utmed färdvägen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

4. På samma sätt ska tillstånd för färd utan passagerare inte krävas i samband med sådan transport som avses i punkt 2 tredje stycket och i punkt 3 första stycket.

5. Transport för egen räkning ska vara undantagen från all tillståndsskyldighet, men ska vara underkastad en ordning med certifikat.

Certifikaten ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat och ska gälla hela resan inklusive transitering.

Kommissionen ska fastställa certifikatens utformning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

## KAPITEL III

## LINJETRAFIK SOM KRÄVER TILLSTÅND

## Artikel 6

## Utfärdande av tillstånd

1. Tillstånd ska utfärdas i transportföretagets namn och de får inte överlåtas. Ett transportföretag som har erhållit ett tillstånd får dock, om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där avreseorten är belägen, nedan kallad *den tillståndsgivande myndigheten*, tillåta detta, bedriva trafiken genom en underentreprenör. I detta fall ska namnet på underentreprenören och dennes roll anges i tillståndet. Underentreprenören ska uppfylla kraven i artikel 3.1. I den här punkten avses med avreseort en av linjens ändstationer.

Om flera företag har gått samman för att bedriva linjetrafik ska tillståndet utfärdas i samtliga företags namn och samtliga transportföretags namn ska anges. Tillståndet ska lämnas till det företag som leder verksamheten och kopior ska lämnas till de övriga företagen.

2. Giltighetstiden för ett tillstånd ska vara högst fem år. På begäran av den sökande eller efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där passagerarna tas upp eller sätts av, får en kortare giltighetstid bestämmas.

3. I tillståndet ska följande anges:

- a) Slag av trafik.
- b) Färdvägen med särskilt angivande av avrese- och bestämmelseort.
- c) Tillståndets giltighetstid.
- d) Tidtabell och hållplatser.

4. Kommissionen ska fastställa tillståndens format. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

5. Tillstånd ska berättiga tillståndshavaren att bedriva linjetrafik i alla de medlemsstater genom vars territorier färdvägen går.

6. Den som bedriver linjetrafik får använda extrafordon för att klara av tillfälliga situationer och undantagssituationer. Sådana extrafordon får endast användas på samma villkor som de som fastställs i det tillstånd som avses i punkt 3.

I detta fall ska transportföretaget se till att följande dokument finns i fordonet:

- a) En kopia av tillståndet för linjetrafik.

b) En kopia av avtalet mellan den som bedriver linjetrafiken och det företag som tillhandahåller extrafordon, eller motsvarande dokument.

c) En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet utfärdat till den som tillhandahåller extrafordonen för trafiken.

## Artikel 7

## Ansökan om tillstånd

1. Ansökan om tillstånd för linjetrafik ska göras hos den tillståndsgivande myndigheten.

2. Kommissionen ska fastställa ansökningarnas utformning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

3. Den som söker tillstånd ska lämna de ytterligare uppgifter som han anser relevanta eller som den tillståndsgivande myndigheten begär, och särskilt en körplan som visar att linjetrafiken kommer att bedrivas i enlighet med gemenskapsbestämmelserna i fråga om kör- och vilotider, samt en kopia av gemenskapstillståndet.

## Artikel 8

## Förfarande vid tillståndsprövning

1. För att tillstånd ska kunna beviljas krävs samtycke från myndigheterna i samtliga de medlemsstater där passagerare tas upp eller sätts av. Den tillståndsgivande myndigheten ska till dessa myndigheter, liksom till de behöriga myndigheterna i medlemsstater vars territorier passeras utan att passagerare tas upp eller sätts av, lämna en kopia av ansökan och kopior av andra handlingar av betydelse samt ange sin egen bedömning.

2. De behöriga myndigheterna i de medlemsstater vars samtycke har begärts ska yttra sig över ansökan till den tillståndsgivande myndigheten inom två månader. Denna tidsfrist ska räknas från den dag då begäran om samtycke togs emot och detta datum ska anges på mottagningsbeviset. Om beslutet från de behöriga myndigheterna i de medlemsstater vars samtycke har begärts innebär avslag, ska det innehålla en utförlig motivering. Om den tillståndsgivande myndigheten inte får något svar inom två månader ska de tillfrågade myndigheterna anses ha gett sitt samtycke och den tillståndsgivande myndigheten får bevilja tillståndet.

Myndigheterna i de medlemsstater vilkas territorier passeras utan att passagerare tas upp eller sätts av får lämna sina synpunkter till den tillståndsgivande myndigheten inom den tidsfrist som anges i första stycket.

3. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom fyra månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.

4. Tillstånd ska beviljas utom i de fall då
- den sökande inte kan bedriva den trafik som ansökan gäller med den utrustning som han direkt förfogar över,
  - den sökande har underlåtit att följa nationell eller internationell vägtransportlagstiftning, särskilt de villkor och krav som gäller tillstånd för internationell persontransport, eller har gjort sig skyldig till allvarliga överträdelser av gemenskapens vägtransportlagstiftning, särskilt de regler som gäller fordon samt kör- och vilotider för förare,
  - det gäller en ansökan om förnyat tillstånd, i ett fall där villkoren för tillståndet inte har följts,
  - en medlemsstat, på grundval av en detaljerad analys, konstaterar att trafiken i fråga allvarligt skulle påverka lönsamheten hos jämförbar trafik på de direkt berörda sträckorna, vilka omfattas av ett eller flera kontrakt om allmännyttiga tjänster i enlighet med gemenskapslagstiftningen. I detta fall ska medlemsstaten på ett icke-diskriminerande sätt fastställa kriterier för att avgöra om trafiken i fråga allvarligt skulle skada lönsamheten hos ovan nämnda jämförbara trafik och ska på kommissionens begäran förmedla dem till kommissionen,
  - en medlemsstat beslutar, på grundval av en detaljerad analys, att huvudsyftet med trafiken inte är att transportera passagerare mellan hållplatser som ligger i olika medlemsstater.

Om befintlig internationell busstrafik, på grund av exceptionella skäl som inte hade kunnat förutses då tillståndet beviljades, allvarligt påverkar lönsamheten hos jämförbar trafik på de direkt berörda sträckorna, vilka omfattas av ett eller flera kontrakt om allmännyttiga tjänster i enlighet med gemenskapslagstiftningen, får en medlemsstat, med kommissionens samtycke och efter att ha varslat transportföretaget sex månader tidigare, tillfälligt upphäva eller återkalla tillståndet att bedriva internationell busstrafik.

Den omständigheten att ett transportföretag erbjuder lägre priser än andra vägtransportföretag eller den omständigheten att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra vägtransportföretag ska inte i sig utgöra ett skäl för att avslå ansökan.

5. Den tillståndsgivande myndigheten och de behöriga myndigheterna i samtliga medlemsstater som ska delta i förfarandet för samtycke enligt punkt 1 får endast avslå ansökningar av skäl som föreskrivs i denna förordning.

6. När den tillståndsgivande myndigheten har fullföljt det förfarande som anges i punkterna 1 – 5, ska den bevilja tillståndet eller ge formellt avslag på ansökan.

Beslut att avslå en ansökan ska innehålla de skäl som ligger till grund för beslutet. Medlemsstaterna ska säkerställa att transportföretag får tillfälle att göra sin rätt gällande i fall då ansökan avslås.

Den tillståndsgivande myndigheten ska informera alla myndigheter som avses i punkt 1 om dess beslut och skicka dem en kopia av varje tillstånd.

7. Om det vid tillämpningen av förfarandet för samtycke i punkt 1 inte blir möjligt för den tillståndsgivande myndigheten att uppnå den nödvändiga enigheten för att fatta beslut, får frågan hänskjutas till kommissionen inom två månader från den dag då en eller flera av de tillfrågade medlemsstaterna i enlighet med punkt 1 meddelade ett negativt beslut.

8. Kommissionen ska, efter samråd med de berörda medlemsstaterna, inom fyra månader efter det att den har tagit emot meddelandet från den tillståndsgivande myndigheten fatta ett beslut som ska träda i kraft 30 dagar efter anmälan till de berörda medlemsstaterna.

9. Kommissionens beslut ska gälla fram till dess att en överenskommelse träffas mellan de berörda medlemsstaterna.

#### Artikel 9

### Förnyelse och ändring av tillstånd

Artikel 8 ska i tillämpliga delar också gälla ansökningar om förnyelse av tillstånd eller om ändring av de villkor för tillstånd under vilka den tjänst som omfattas av tillstånd ska tillhandahållas.

Vid mindre ändringar av villkor för tillstånd, särskilt ändringar av turtätheten, taxor och tidtabeller, behöver den tillståndsgivande myndigheten endast lämna de övriga berörda medlemsstaterna upplysningar som berör ändringen.

De berörda medlemsstaterna får komma överens om att överlåta till den tillståndsgivande myndigheten att ensam besluta om ändringar av villkor för tillstånd.

#### Artikel 10

### Upphörande av tillstånd

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg<sup>(1)</sup> ska ett linjetrafiktillstånd upphöra att gälla vid utgången av giltighetstiden eller tre månader efter det att den tillståndsgivande myndigheten har tagit emot en anmälan från tillståndshavaren om att han avser att lägga ned trafiken. En sådan anmälan ska innehålla en utförlig motivering med angivande av skälen därtill.

2. Om det inte längre finns något behov av en viss trafik ska tiden efter anmälan i punkt 1 uppgå till en månad.

3. Den tillståndsgivande myndigheten ska underrätta de behöriga myndigheterna i de övriga berörda medlemsstaterna om att tillståndet har upphört att gälla.

<sup>(1)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

4. Tillståndshavaren ska en månad i förväg på lämpligt sätt underrätta dem som utnyttjar trafiken om att den läggs ned.

#### Artikel 11

### Transportföretagens skyldigheter

1. Med undantag för force majeure ska det transportföretag som bedriver linjetrafik fram till den dag då tillståndet upphör att gälla vidta de åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla en trafik som uppfyller kraven på kontinuitet, regelbundenhet och kapacitet samt följer de övriga villkor som den behöriga myndigheten har fastställt i enlighet med artikel 6.3.

2. Transportföretaget ska informera om linjesträckningen, hållplatserna, tidtabellen, biljettpiserna och transportvillkoren på ett sådant sätt att informationen är lätt tillgänglig för alla trafikanter.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007 ska det vara möjligt för de berörda medlemsstaterna att efter överenskommelse med varandra och med tillståndshavaren ändra villkoren för trafiken på linjen.

#### KAPITEL IV

### TILLFÄLLIG TRAFIK SAMT ANNAN TRAFIK SOM INTE KRÄVER TILLSTÅND

#### Artikel 12

### Kontrolldokument

1. Tillfällig trafik, med undantag av den trafik som avses i artikel 5.3 andra stycket, ska bedrivas med stöd av ett färdblad.

2. Transportföretag som bedriver tillfällig trafik ska fylla i ett färdblad före varje resa.

3. Färdbladet ska innehålla minst följande uppgifter:

- a) Slag av trafik.
- b) Den huvudsakliga färdvägen.
- c) Berörda transportföretag.

4. Häften med färdblad ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat eller av organ som dessa myndigheter utser.

5. Kommissionen ska fastställa färdbladets och färdbladshäftets format och villkor för hur de ska användas. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

6. För speciell linjetrafik enligt artikel 5.2 tredje stycket ska avtalet eller en bestyrkt kopia av detta fungera som kontrolldokument.

#### Artikel 13

### Lokala utflykter

I samband med internationell tillfällig trafik får ett transportföretag bedriva tillfällig trafik (lokala utflykter) i en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten.

Sådan trafik ska vara avsedd för passagerare som inte är bosatta i medlemsstaten och som tidigare har transporterats av transportföretaget i sådan internationell trafik som avses i första stycket och ska ske med samma fordon eller ett annat fordon som tillhör samma transportföretag eller grupp av transportföretag.

#### KAPITEL V

### CABOTAGETRAFIK

#### Artikel 14

### Allmän princip

Varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd ska på de villkor som fastställs i detta kapitel och utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort tillåtas att utföra sådan cabotagetrafik som anges i artikel 15.

#### Artikel 15

### Tillåten cabotagetrafik

Cabotagetrafik ska vara tillåten för följande trafik:

- a) Speciell linjetrafik, förutsatt att ett avtal om denna har träffats mellan arrangören och transportföretaget.
- b) Tillfällig trafik.
- c) Linjetrafik som bedrivs av ett transportföretag som inte är hemmahörande i värdmedlemsstaten och som äger rum i samband med internationell linjetrafik enligt denna förordning, med undantag av transporter som uppfyller transportbehov i en storstad eller tätort, eller transportbehov mellan staden eller tätorten och dess ytterområden. Cabotagetrafik får inte ske annat än i samband med denna internationella trafik.

#### Artikel 16

### Regler för cabotagetrafik

1. På verksamhet med cabotagetrafik ska, då inte annat följer av gemenskapslagstiftning, gällande lagar och andra författningar i värdmedlemsstaten tillämpas på följande områden:

- a) Villkor för transportavtal.
- b) Vikt och mått på vägfordon.



- c) Särskilda krav som ställs för vissa passagerarkategorier, nämligen skolelever, barn och rörelsehindrade personer.
- d) Kör- och vilotider.
- e) Mervärdesskatt på transporttjänster.

Vikt och mått, som nämns i första stycket b, får då så är lämpligt överstiga dem som tillämpas i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat, men får under inga förhållanden överstiga de gränser som gäller för nationell trafik i värdmedlemsstaten eller de tekniska egenskaper som anges i de bevis som avses i artikel 6.1 i direktiv 96/53/EG.

2. För verksamhet med cabotage trafik för den trafik som avses i artikel 15 c ska, med förbehåll för vad som föreskrivs i gemenskapslagstiftningen, de lagar och andra författningar om krav på tillstånd, anbuds förfaranden, förbindelser, regelbundenhet, kontinuitet, frekvens och färdvägar gälla som är i kraft i värdmedlemsstaten.

3. De tekniska specifikationer för konstruktion och utrustning som ska uppfyllas av fordon som används i cabotage trafik ska vara de som fastställs för fordon som används i internationella transporter.

4. De nationella lagar och andra författningar som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas på utlandsetablerade transportföretag på samma villkor som de som tillämpas på transportföretag som är etablerade i värdmedlemsstaten, så att varje diskriminering på grund av nationalitet eller etableringsort förhindras.

#### Artikel 17

##### Kontrolldokument för cabotage trafik

1. För sådan cabotage trafik som bedrivs i form av tillfällig trafik ska det finnas ett färdblad i enlighet med artikel 12, som ska förvaras i fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrollant.
2. Följande uppgifter ska föras in i färdbladet:
  - a) Avreseort och bestämmelseort för trafiken.
  - b) De datum då transporten påbörjas respektive upphör.
3. Färdbladen ska utfärdas i häften, i enlighet med artikel 12, som har bestyrkts av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i etableringsmedlemsstaten.
4. I fråga om speciell linjetrafik ska det avtal som har slutits mellan transportföretaget och arrangören av transporten, eller en bestyrkt kopia av detta avtal, tjäna som kontrolldokument.

Ett färdblad ska dock fyllas i som en månatlig sammanställning.

5. Använda färdblad ska återsändas till den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i etableringsmedlemsstaten enligt förfaranden som ska fastställas av denna myndighet eller detta organ.

#### KAPITEL VI

##### KONTROLLER OCH SANKTIONER

#### Artikel 18

##### Färdbiljetter

1. Transportföretag som bedriver linjetrafik, dock ej speciell linjetrafik, ska utfärda antingen individuella eller kollektiva färdbiljetter som innehåller uppgifter om
  - a) avrese- och bestämmelseorter samt i förekommande fall återresan,
  - b) färdbiljettens giltighetstid,
  - c) taxan för resan.
2. Den färdbiljett som föreskrivs i punkt 1 ska på begäran uppvisas för en behörig kontrollant.

#### Artikel 19

##### Kontroll under resan och hos företagen

1. Tillståndet eller kontrolldokumentet ska medföras i fordonet och på begäran uppvisas för en behörig kontrollant.
2. Transportföretag som bedriver internationell persontransport med buss ska tillåta kontroller som är avsedda att säkerställa att verksamheten bedrivs korrekt, särskilt i fråga om kör- och vilotider. Vid tillämpningen av denna förordning ska behöriga kontrollanter ha rätt att
  - a) kontrollera bokföring och andra handlingar som har samband med transportföretagets drift,
  - b) göra kopior av eller utdrag ur bokföringen och handlingar på stället,
  - c) få tillträde till transportföretagets samtliga lokaler, anläggningar och fordon,
  - d) få tillgång till alla uppgifter som finns i bokföring, handlingar eller databaser.

#### Artikel 20

##### Ömsesidigt bistånd

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid säkerställandet av att denna förordning tillämpas och övervakas. De ska utbyta information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 1071/2009.

## Artikel 21

**Återkallelse av gemenskapstillstånd och tillstånd**

1. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat ska återkalla gemenskapstillståndet om innehavaren

- a) inte längre uppfyller villkoren i artikel 3.1,
- b) har gett felaktig information om de uppgifter som behövs för utfärdande av gemenskapstillståndet.

2. Den tillståndsgivande myndigheten ska återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte längre uppfyller de villkor som låg till grund för utfärdandet i enlighet med denna förordning, särskilt om medlemsstaten där transportföretaget är etablerat begär detta. Myndigheten ska omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten om detta.

## Artikel 22

**Sanktioner som åläggs av etableringsmedlemsstaten för överträdelser**

1. Om en allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning begås eller uppdagas i någon av medlemsstaterna, särskilt beträffande regler för fordon, kör- och vilotider för förare och bedrivande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 femte stycket, ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat vidta lämpliga åtgärder, vilket kan innebära en varning om detta föreskrivs i nationell lagstiftning, för att behandla ärendet. Detta kan bland annat leda till åläggande av följande administrativa sanktioner:

- a) Tillfällig eller permanent återkallelse av vissa eller alla bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet.
- b) Tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillståndet.

Sanktionerna får bestämmas efter det slutliga avgörandet i ärendet varvid det ska beaktas hur allvarlig den överträdelse är som innehavaren av gemenskapstillståndet har gjort sig skyldig till och det totala antal bestyrkta kopior av tillståndet som innehåller internationell trafik.

2. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska så snart som möjligt, och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet, underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelserna uppdagades om huruvida de sanktioner som anges i punkt 1 har ålagts, och i så fall vilken eller vilka.

Om sådana sanktioner inte åläggs ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ange skälen för detta.

3. De behöriga myndigheterna ska se till att de sanktioner som åläggs det berörda transportföretaget i sin helhet står i proportion till den eller de överträdelser som gav upphov till sanktionerna och ta hänsyn till eventuella sanktioner som har ålagts för samma överträdelse i den medlemsstat där överträdelserna uppdagades.

4. Denna artikel påverkar inte möjligheten för de behöriga myndigheterna i transportföretagets etableringsmedlemsstat att väcka talan vid nationell domstol. Om en sådan talan väcks ska den berörda myndigheten underrätta de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där överträdelserna uppdagades om detta.

5. Medlemsstaterna ska se till att transportföretagen har rätt att överklaga varje administrativ sanktion som ålagts dem i enlighet med denna artikel.

## Artikel 23

**Sanktioner som ålagts av värdmedlemsstaten för överträdelser**

1. När de behöriga myndigheterna i en medlemsstat får kännedom om att ett transportföretag hemmahörande i en annan medlemsstat allvarligt överträtt denna förordning eller gemenskapens vägtransportlagstiftning, ska den medlemsstat där överträdelsen uppdagades till de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten så snart som möjligt och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet, översända följande information:

- a) En beskrivning av överträdelsen och när (datum och klockslag) den begicks.
- b) Kategori och typ av överträdelse samt hur allvarlig den är.
- c) Sanktioner som ålagts respektive verkställdes.

De behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten får begära att de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ålägger administrativa sanktioner i enlighet med artikel 22.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för brottmål får de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten ålägga sanktioner mot transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat och som vid cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium överträtt denna förordning eller nationell lagstiftning eller gemenskapslagstiftning på vägtransportområdet. Dessa sanktioner ska åläggas utan diskriminering och kan bland annat utgöras av en varning eller, vid en allvarlig överträdelse, ett tidsbegränsat förbud att bedriva cabotagetrafik på den värdmedlemsstats territorium inom vilken överträdelsen begicks.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att transportföretagen har rätt att överklaga varje administrativ sanktion som ålagts dem i enlighet med denna artikel.

*Artikel 24***Registrering i nationella elektroniska register**

Varje medlemsstat ska se till att uppgifter om allvarliga överträdelser av gemenskapens vägtransportlagstiftning som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat ålagts en sanktion samt tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillståndet eller av den bestyrkta kopian av detta registreras i det nationella elektroniska registret över transportföretag. Uppgifter i registret om tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillstånd ska ligga kvar i databasen under minst två år räknat från den tidpunkt när återkallelsen löper ut, om det rör sig om tillfällig återkallelse, eller från dagen för återkallelsen, om det rör sig om permanent återkallelse.

## KAPITEL VII

## GENOMFÖRANDE

*Artikel 25***Överenskommelser mellan medlemsstater**

1. Medlemsstaterna får ingå bilaterala och multilaterala avtal om ytterligare liberalisering av sådan trafik som omfattas av denna förordning, särskilt i fråga om tillståndssystemet och om förenkling eller avskaffande av kontrolldokument, särskilt i gränsregioner.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om avtal som de ingår i enlighet med punkt 1.

*Artikel 26***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (<sup>1</sup>).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och 5a.5 b samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 27***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska besluta om sanktioner vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och de ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser senast den 4 december 2011 och ska snarast meddela alla därefter gjorda förändringar som påverkar dem.

(<sup>1</sup>) EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla sådana åtgärder vidtas utan att transportföretag diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort.

*Artikel 28***Rapportering**

1. Medlemsstaterna ska vartannat år meddela kommissionen hur många tillstånd för linjetrafik som har utfärdats föregående år och det totala antalet tillstånd för linjetrafik som är giltiga när denna rapporteringsperiod löper ut. Denna information ska lämnas in separat för varje bestämmelseland för linjetrafiken. Medlemsstaterna ska också meddela kommissionen uppgifter om den cabotage trafik i form av speciell linjetrafik och tillfällig trafik som inhemska transportbolag utför under rapporteringsperioden.

2. De behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten ska vartannat år till kommissionen översända statistik över antalet tillstånd som har utfärdats för cabotage trafik i form av linjetrafik i enlighet med artikel 15 c.

3. Kommissionen ska fastställa formatet på den tabell som ska användas vid inlämnandet av den statistik som avses i punkt 2. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 26.2.

4. Medlemsstaterna ska senast den 31 januari varje år underrätta kommissionen om hur många transportföretag som var innehavare av ett gemenskapstillstånd den 31 december föregående år och om hur många bestyrkta kopior, svarande mot antalet fordon i trafik, det fanns vid den tidpunkten.

*Artikel 29***Ändring av förordning (EG) nr 561/2006**

I artikel 8 i förordning (EG) nr 561/2006 ska följande punkt införas:

”6a. Genom undantag från punkt 6 får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss (\*), skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att

a) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland, som omfattas av denna förordning, än där transporten påbörjades,

b) föraren efter tillämpning av undantaget tar ut

i) antingen två normala veckovilor, eller

- ii) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,
- c) fordonet, efter den 1 januari 2014, är utrustat med färdskrivare enligt kraven i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85, och
- d) fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00–06.00, har fler än en förare eller den körtid som avses i artikel 7 minskas till tre timmar.

Kommissionen ska noggrant övervaka hur detta undantag utnyttjas i syfte att säkerställa att mycket strikta villkor för trafiksäkerheten upprätthålls, särskilt genom att kontrollera att den sammanlagda körtiden under den period som omfattas av undantaget inte överskrider. Senast den 4 december 2012 ska kommissionen utarbeta en rapport för att bedöma följderna av undantaget när det gäller både trafiksäkerhet och sociala aspekter. Om kommissionen bedömer detta vara lämpligt ska den föreslå att denna förordning ändras i detta hänseende.

(\*) EUT L 300, 14.11.2009, s. 88”

KAPITEL VIII  
**SLUTBESTÄMMELSER**

*Artikel 30*

**Upphävanden**

Förordningarna (EEG) nr 684/92 och (EG) nr 12/98 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

*Artikel 31*

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 4 december 2011, med undantag för artikel 29 som ska tillämpas från och med den 4 juni 2010.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 21 oktober 2009.

På Europaparlamentets vägnar  
Ordförande  
J. BUZEK

På rådets vägnar  
Ordförande  
C. MALMSTRÖM

*BILAGA I***Säkerhetskomponenter för gemenskapstillståndet**

Gemenskapstillståndet måste innehålla minst två av följande säkerhetskomponenter:

- Ett hologram.
  - Särskilda fibrer i pappret vilka blir synliga i ultraviolett ljus.
  - Minst en rad i mikrotryck (text synlig enbart med förstoringsglas och som inte återges av fotokopieringsmaskiner).
  - Tecken, symboler eller mönster med taktil effekt.
  - Dubbel numrering: serienummer och utfärdandenummer.
  - En säkerhetsutformad bakgrund med fint guillochemönster och iristryck.
-

## BILAGA II

## Mall för gemenskapstillståndet

## EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(a)

(Ljusblått (Pantone) papper, format DIN A4 cellulosapapper, 100 g/m<sup>2</sup> eller mer)

(Första sidan av tillståndet)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning för den medlemsstat <sup>(1)</sup> som utfärdar tillståndet
--

Namn på behörig myndighet eller behörigt organ
---

TILLSTÅND nr ...

(eller)

BESTYRKT KOPIA NR

för internationell persontransport på väg med buss i yrkesmässig trafik

Detta tillstånds innehavare <sup>(2)</sup> .....

.....

får utföra yrkesmässig internationell persontransport på gemenskapens territorium i enlighet med villkoren i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransport med buss och i enlighet med de allmänna bestämmelserna i detta tillstånd.

Särskilda anmärkningar: .....	
.....	
Detta tillstånd är giltigt fr.o.m. den .....	t.o.m. den .....
Utfärdat i .....	den .....
..... <sup>(3)</sup>	

<sup>(1)</sup> Följande är medlemsstaternas landsbeteckningar: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjeckien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungern, (MT) Malta, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

<sup>(2)</sup> Transportföretagets namn eller firmanamn och fullständiga adress.

<sup>(3)</sup> Underskrift och stämpel från den behöriga myndighet eller det behöriga organ som utfärdar tillståndet.

(b)

(Andra sidan av tillståndet)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

1. Detta tillstånd är utfärdat i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.
2. Detta tillstånd är utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten till ett sådant transportföretag i yrkesmässig trafik som
  - a) i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att bedriva trafik med buss i form av linjetrafik inbegripet speciell linjetrafik eller tillfällig trafik,
  - b) uppfyller villkoren i gemenskapsreglerna om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg, och
  - c) följer de rättsliga kraven för förare och fordon.
3. Detta tillstånd berättigar innehavaren att, på den sträcka av alla trafikerade linjer som ligger inom gemenskapens territorium, yrkesmässigt utföra internationella persontransporter med buss på väg
  - a) med avreseort och bestämmelseort i två olika medlemsstater, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller tredjeländer,
  - b) med avreseort och bestämmelseort i en och samma medlemsstat, varvid passagerare tas upp eller släpps av i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland,
  - c) med avreseort i en medlemsstat och bestämmelseort i tredjeland eller tvärtom, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller tredjeländer,
  - d) mellan tredjeland med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorium,samt berättigar honom till att anordna färd utan passagerare i samband med hans transporter enligt villkoren i förordning (EG) nr 1073/2009.

Vid transporter med avreseplats i en medlemsstat och med bestämmelseort i ett tredjeland och omvänt ska förordning (EG) nr 1073/2009 gälla för den del av resan som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Den gäller inte för den del av resan som företas på den medlemsstats territorium där passagerare tas upp eller släpps av, så länge nödvändiga avtal inte har träffats mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet.
4. Tillståndet är personligt och kan inte överlåtas.
5. Tillståndet kan återkallas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat det om transportföretaget
  - a) inte längre uppfyller villkoren i artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1073/2009,
  - b) har lämnat felaktiga uppgifter om förhållanden som måste redovisas för att tillståndet ska kunna utfärdas eller förnyas,
  - c) har gjort sig skyldigt till en allvarlig överträdelse eller överträdelser av, gemenskapens vägtransportlagstiftning i en medlemsstat, särskilt de regler som gäller för fordon, kör- och vilotider för förare och utförande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 femte stycket i förordning (EG) nr 1073/2009. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat kan även återkalla gemenskapstillståndet och/eller tillfälligt eller permanent återkalla en del av eller alla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.

Sanktionerna ska åläggas i förhållande till hur allvarlig den överträdelse som innehavaren av gemenskapstillståndet gjort sig skyldig till är och i förhållande till det totala antalet bestyrkta kopior som han förfogar över för sin internationella trafik.

6. Tillståndshandlingen i original ska förvaras av transportföretaget. En bestyrkt kopia av tillståndet ska medföras i varje fordon som används i en internationell transport.
7. Tillståndet ska visas upp på begäran av en behörig kontrollant.
8. Innehavaren ska, på varje medlemsstats territorium, följa den statens gällande lagar och andra författningar, särskilt dem som rör transport och trafik.
9. Med *linjetrafik* avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik ska vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

Trafikens reguljära karaktär påverkas inte av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

För linjetrafik krävs tillstånd.

Med *speciell linjetrafik* avses linjetrafik, oavsett vem som bedriver den, som befordrar särskilda kategorier av passagerare med uteslutande av andra passagerare vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

Speciell linjetrafik ska inbegripa:

- a) Transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen.
- b) Transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter.

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ändrar inte dess karaktär av linjetrafik.

Tillstånd krävs inte för speciell linjetrafik om den omfattas av ett avtal som har träffats mellan arrangören och transportföretaget.

Tillstånd krävs för parallell eller tillfällig trafik som betjänar samma kundkrets som den befintliga linjetrafiken.

Med *tillfällig trafik* avses sådan trafik som inte utgör linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik, och som särskilt är inriktad på befordran av grupper som har bildats av arrangören eller av transportföretaget. För parallell och tillfällig trafik som är jämförbar med befintlig linjetrafik och som vänder sig till linjetrafikens kundkrets gäller det förfarande för tillståndsprövning som anges i kapitel III i förordning (EG) nr 1073/2009. Denna trafik ska betraktas som tillfällig även om den sker med särskilda intervall.

Tillstånd krävs inte för tillfällig trafik.

---



## BILAGA III

## JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EEG) nr 684/92	Förordning (EG) nr 12/98	Denna förordning
Artikel 1		Artikel 1
Artikel 2.1.1	Artikel 2.1	Artikel 2.2, artikel 5.1
Artikel 2.1.2	Artikel 2.2	Artikel 2.3, artikel 5.2
Artikel 2.1.3		Artikel 5.1 femte stycket
Artikel 2.3.1	Artikel 2.3	Artikel 2.4, artikel 5.3
Artikel 2.3.3		Artikel 5.3
Artikel 2.3.4		Artikel 5.3
Artikel 2.4		Artikel 2.5, artikel 5.5
Artikel 3		Artikel 3
Artikel 3a		Artikel 4
Artikel 4		Artikel 5
Artikel 5		Artikel 6
Artikel 6		Artikel 7
Artikel 7		Artikel 8
Artikel 8		Artikel 9
Artikel 9		Artikel 10
Artikel 10		Artikel 11
Artikel 11		Artikel 12
Artikel 12		Artikel 13
Artikel 13		Artikel 5.5
	Artikel 1	Artikel 14
	Artikel 2.4	
	Artikel 3	Artikel 15
	Artikel 4	Artikel 16
	Artikel 5	Artikel 4.3
	Artikel 6	Artikel 17
	Artikel 7	Artikel 28.3
	Artikel 8	Artikel 26
	Artikel 9	
Artikel 14		Artikel 18
Artikel 15		Artikel 19
	Artikel 11.1	Artikel 20
Artikel 16.1		Artikel 21.1
Artikel 16.2		Artikel 21.2
Artikel 16.3		Artikel 22.1
Artikel 16.4		Artikel 23.1
Artikel 16.5		Artikel 22.2
	Artikel 11.2	Artikel 23.2
	Artikel 11.3	Artikel 23.2
	Artikel 11.4	
	Artikel 12	Artikel 22.5, artikel 23

Förordning (EEG) nr 684/92	Förordning (EG) nr 12/98	Denna förordning
	Artikel 13	
Artikel 16a	Artikel 10	Artikel 26
Artikel 17		
Artikel 18		Artikel 25
Artikel 19	Artikel 14	Artikel 27
Artikel 20		
Artikel 21		Artikel 30
Artikel 22	Artikel 15	Artikel 31
Bilaga		Bilaga II

## Lagtext

## Förslag till yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

**1 kap. Inledande bestämmelser**

**1 §** Bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss finns i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>1</sup>,

2. 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<sup>2</sup>, och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>3</sup>.

**2 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter.

**3 §** Förordning (EG) nr 1071/2009 och denna lag ska även tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

**4 §** Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Ytterligare definitioner finns i artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**5 §** Yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas som

- |                |  |
|----------------|--|
| 1. Linjetrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som |
|----------------|--|

<sup>1</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>3</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. Bilaga 4

2. Beställningstrafik

Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik.

### Prövningsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor enligt denna lag och är behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009. Myndigheten ska även fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 26 i samma förordning.

## 2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

### Tillståndsplikt

1 § Yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 och som har utfärdats av Transportstyrelsen, eller ett yrkestrafiktillstånd.

Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

### Gott anseende

2 § Av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 framgår vilka som omfattas av prövningen av kravet på gott anseende.

Därutöver ska prövningen av om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför EES avse den juridiska personen eller näringsidkaren och de trafikansvariga samt följande personer:

1. Den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

3 § Om någon av dem som anges i 2 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens goda anseende prövas.

**4 §** Vid prövningen av ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § i fråga om kravet på gott anseende ska beaktas deras vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, eller
2. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009.

**5 §** Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som anges i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

### **Yrkeskunnande**

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska anordna skriftliga examensprov i yrkeskunnande i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Villkor för tillstånd**

**7 §** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik får förenas med villkor i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får föreskrivas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

### **Yrkestrafiktillstånds giltighet**

**8 §** Yrkestrafiktillstånd gäller tills vidare.

### **Särskild regel för persontransporter**

**9 §** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

### **Krav på förarbehörighet i vissa fall**

**10 §** Traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, CE, D eller DE eller har taxiförarlegitimation.

**11 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik.

#### Inledande bestämmelse

1 § Med internationella vägtransporter avses i denna lag yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser.

#### Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige

2 § Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får drivas endast av den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt denna lag.

3 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

#### Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet

4 § Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

5 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Vid trafik som avses i 4 §, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet.

#### Tillståndsprövning m.m.

6 § Transporttillstånd får endast meddelas den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

7 § När ett transporttillstånd meddelas ska det förenas med de villkor som behövs.

8 § Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

**4 kap. Återkallelse av tillstånd****Olämplighetstid**

**1 §** En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §.

**Återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på tillståndshavarens begäran**

**2 §** Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.

**Återkallelse av transporttillstånd**

**3 §** När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas eller tillfälligt dras in enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska Transportstyrelsen även återkalla eller tillfälligt dra in transporttillstånd.

I övrigt ska reglerna om återkallelse och tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

**Gemensamma bestämmelser**

**4 §** Till grund för tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med anledning av brottslig gärning, ska beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**5 §** Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**6 §** Ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller en underrättelse enligt punkt 1 i samma artikel, ska delges den som beslutet rör.

**Tillsyn**

**7 §** Utöver kontroller enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska den behöriga myndigheten utöva tillsyn över att tillståndshavare även

i övrigt bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheten ska också verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

**8 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att den som anordnar skriftliga prov enligt 2 kap. 6 § bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

**9 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## **5 kap. Straffbestämmelser m.m.**

### **Olaga yrkesmässig trafik**

**1 §** Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

### **Beställaransvar**

**2 §** Har yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall**

**3 §** Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelserna i 2 kap. 10 eller 11 § döms till böter.

**4 §** Den som i fall som avses i 2 kap. 10 eller 11 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

### **Hindrande av fortsatt färd**

**5 §** Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.



**6 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket samt ge tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande m.m.**

### **Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik**

**1 §** Beslut i frågor om yrkesmässig trafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Beslut i fråga om skriftliga examensprov enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 får inte överklagas.

### **Transporttillstånd**

**3 §** Beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

### **Gemensamma bestämmelser**

**4 §** I fråga om beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentlig-rättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**5 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**6 §** Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

**7 §** Ett beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

### **7 kap. Bemyndiganden**

**1 §** Om det är förenligt med förordning (EG) nr 1071/2009 får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förordningen eller denna lag. Undantag får förenas med villkor.

**2 §** Om det är förenligt med förordning (EG) nr 1071/2009 får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i förordningen eller denna lag samt meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, samt
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012 då yrkestrafiklagen (1998:490) ska upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd för linjetrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska gälla som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen.

3. Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, ska föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

4. Överklagande av myndighets beslut som fattats före ikraftträdandet av denna lag ska prövas med tillämpning av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009 och denna lag.

5. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.

6. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till bestämmelser i yrkestrafiklagen (1998:490) som har ersatts med bestämmelser i denna lag eller i förordning (EG) nr 1071/2009, ska i stället de nya bestämmelserna tillämpas.

Härigenom föreskrivs följande.

## **1 kap. Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.

**2 §** Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

**3 §** Med taxitrafik avses trafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Som taxitrafik anses inte sådan trafik som utgör linjetrafik enligt 1 kap. 5 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

## **2 kap. Taxitrafiktillstånd**

### **Tillståndsplikt**

**1 §** Taxitrafik får bedrivas endast av den som har taxitrafiktillstånd.

### **Prövningsmyndighet**

**2 §** Frågor om taxitrafiktillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Trafikansvariga**

**3 §** Hos juridiska personer som har taxitrafiktillstånd ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig ska också finnas för utomlands bosatta näringsidkare som driver tillståndspliktig trafik i Sverige.

**4 §** Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och

7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare Bilaga 4  
föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

### **Regler om tillståndsprövning**

**5 §** Taxitrafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Den som söker taxitrafiktillstånd ska utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att kravet på ekonomiska resurser enligt 9 § är uppfyllt.

**6 §** I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare ska prövningen enligt 5 § första stycket avse den eller de som är trafikansvariga.

Därutöver ska, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. Den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**7 §** Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

**8 §** Kravet på yrkeskunnande ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av den myndighet som regeringen bestämmer.

Provet ska avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,

2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,

3. tekniska normer och driftsförhållanden, och

4. trafiksäkerhet.

**9 §** Den som söker taxitrafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och bedriva företaget. Vid prövningen härav ska främst likviditet och soliditet beaktas.

Om inte särskilda skäl föranleder annat ska sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon.

**10 §** Den som innehar taxitrafiktillstånd ska kunna styrka att han fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

**11 §** Vid prövningen av sökanden i fråga om kravet på gott anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för

1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,
  - b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaftenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

**12 §** Om en ansökan om taxitrafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som anges i 11 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

#### **Villkor för tillstånd**

**13 §** Taxitrafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får föreskrivas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

#### **Taxitrafiktillstånds giltighet**

**14 §** Taxitrafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl kan tillståndet begränsas till viss tid.

**15 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten i dödsboet eller konkursboet ska det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne ska 5 § tillämpas. Om det inte har anmälts en föreståndare till

prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

### Särskilda regler

**16 §** Den som har taxitrafiktillstånd får även frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

**17 §** Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

## 3 kap. Taxiförarlegitimation m.m.

### Krav på taxiförarlegitimation

**1 §** En personbil eller en lätt lastbil får föras i linjetrafik enligt 1 kap. 5 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller i taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

### Prövningsmyndighet

**2 §** Frågor om taxiförarlegitimation prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### Prövningen avseende taxiförarlegitimation

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning

enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

**4 §** Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i denna lag eller i föreskrifter meddelade med stöd av denna lag.

**5 §** Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

**6 §** I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får prövningsmyndigheten förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

**7 §** Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av den myndighet som regeringen bestämmer.

**8 §** Om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås på grund av att kravet på laglydnad enligt 3 § 4 inte anses uppfyllt, ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**9 §** Genom förhandsbesked kan det prövas om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

#### **Krav på förarbehörighet i visst fall**

**10 §** Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i taxitrafik.

**Återkallelse av taxitrafiktillstånd**

**1 §** Om det i taxitrafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, ska tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

**2 §** Ett tillstånd ska återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan som prövats enligt 2 kap. 6 §

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,

2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av

a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller

c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

3. i väsentlig mån har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller

4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd ska också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövats är olämplig.

**3 §** Om ett tillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i 2 § eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 1 § första stycket ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva taxitrafik.

**4 §** Ett ärende som avses i 1–3 §§ får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas.

**5 §** Ett tillstånd ska återkallas

1. om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller

2. på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.

**Återkallelse av taxiförarlegitimation m.m.**

**6 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,



2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller
4. begär att legitimationen ska återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas får i stället varning meddelas.

**7 §** Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av omständigheter som anges i 6 § 1 ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

**8 §** En taxiförarlegitimation ska återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att slutligt återkallas enligt 6 §.

**9 §** En taxiförarlegitimation ska tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),
2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller
3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

En taxiförarlegitimation är ogiltig under den tid den är omhändertagen.

**10 §** Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, ska prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen ska återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**11 §** När en taxiförarlegitimation återkallas, tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl ska innehavaren efter anmaning överlämna den till prövningsmyndigheten eller en polismyndighet.

**12 §** Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, ska legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut.

### **Gemensamma bestämmelser**

**13 §** Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning ska beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**14 §** Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**15 §** Ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som Bilaga 4 beslutet rör.

#### **Tillsyn m.m.**

**16 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheten ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

Den myndighet som avses i första stycket utövar också tillsyn över att en innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

**17 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att den som anordnar skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

**18 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

#### **5 kap. Straffbestämmelser m.m.**

##### **Olaga taxitrafik m.m.**

**1 §** Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga taxitrafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

**2 §** Den som uppsåtligen utan taxitrafiktillstånd utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter.

##### **Beställaransvar**

**3 §** Har taxitrafik enligt denna lag bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

##### **Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation**

**4 §** Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

#### **Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i visst fall**

**5 §** Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 10 § döms till böter.

**6 §** Den som i fall som avses i 3 kap. 10 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

#### **Hindrande av fortsatt färd**

**7 §** Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

#### **Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon**

**8 §** En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

#### **Biträde vid förundersökning**

**9 §** Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket

samt ge tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna. Bilaga 4

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket

har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

## **6 kap. Överklagande m.m.**

**1 §** Prövningsmyndighetens beslut i frågor om taxitrafik och taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 §,
2. beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § första stycket 5, och
3. beslut i fråga om omhändertagande av taxiförarlegitimation enligt 4 kap. 9 §.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

**3 §** I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

**4 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

**5 §** Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

## **Verkställighet**

**6 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. skriftliga prov i yrkeskunnande och körprov för taxiförarlegitimation, samt
4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.
  2. Trafiktillstånd för taxitrafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska gälla som taxitrafiktillstånd enligt den nya lagen.
  3. Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, ska föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.
  4. Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen (1998:490) och som gäller när denna lag träder i kraft ska anses meddelade enligt denna lag.
  5. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, ska hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran *eller i taxi- trafik*, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1618.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1987:24) om kommunal  
parkeringsövervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §<sup>1</sup>

Parkeringsvakter förordnas av kommunen.

Till parkeringsvakter får förordnas arbetstagare hos

1. kommunen,
2. andra kommuner,
3. kommunala parkeringsaktiebolag,
4. sådana kommunala trafik-  
aktiebolag som inom kommunen  
bedriver linjetrafik enligt yrkes-  
trafiklagen (1998:490),
4. sådana kommunala trafik-  
aktiebolag som inom kommunen  
bedriver linjetrafik enligt yrkes-  
trafiklagen (xxxx:xx),
5. sådana bevakningsföretag som omfattas av lagen (1974:191) om  
bevakningsföretag.

Som ett förordnande enligt  
första stycket *skall* också anses ett  
beslut av kommunen om anställ-  
ning som parkeringsvakt eller  
motsvarande.

Som ett förordnande enligt  
första stycket *ska* också anses ett  
beslut av kommunen om anställ-  
ning som parkeringsvakt eller  
motsvarande.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:502.

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**  
1 §<sup>1</sup>

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *yrkestrafiklagen* (1998:490).

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg, *taxitrafik*, samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG*<sup>2</sup>.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:501.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).



Häri genom föreskrivs att 8 kap. 15 och 16 §§ mervärdesskattelagen (1994:200) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**8 kap.**

15 §<sup>1</sup>

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhys för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, persontransporter i yrkesmässig trafik enligt yrkes trafiklagen (1998:490), transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänför sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skattskyldighet.

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhys för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, persontransporter enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx), transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänför sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skattskyldighet.

16 §<sup>2</sup>

En skattskyldig som använder en personbil eller motorcykel i en verksamhet som medför skattskyldighet får dra av

1. ingående skatt som hänför sig till driftskostnader för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten, och

2. hälften av den ingående skatt som hänför sig till förhyrning av fordonet för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för persontransporter i yrkesmässig trafik, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för persontransporter i taxi trafik, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:500.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:1327.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §<sup>1</sup>

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup>.

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:474.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

Häriigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**  
1 §<sup>1</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis,
3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas,
4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,
5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxx:xx) och i taxitrafik i taxitrafiklagen (xxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:189.

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt.

11 §

Uppgifter ur registret får lämnas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt *eller av en EU-rättsakt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister dels att 5, 6 och 27 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2011:907*

*Föreslagen lydelse*

5 §

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

- a) fordonsägare,
- b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2010:500) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,
- c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,
- d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,
- e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), *taxitrafiklagen* (xxx:xx) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, *taxitrafik-* eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>1</sup>*, yrkestrafiklagen eller någon annan författning, *taxitrafik enligt taxitrafiklagen* (xxx:xx) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

<sup>1</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071)

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen, samt

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 6 §<sup>2</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
- b) förarutbildning och förarprov,
- c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx), taxitrafiklagen (xxxx:xx) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2010:488.

av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter, meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och

8. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

#### 8 a §

*Vid sökning genom direkt-åtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.*

#### 27 §

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik.

Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.



Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § och 4 kap. 2 h § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

10 §

Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Flygande inspektion får även ske av ett fordon som anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion *skall* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik *eller i taxitrafik* får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion *ska* utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

**4 kap.**

2 h §<sup>1</sup>

Besiktningorganen får inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningsskyldiga fordon eller delar eller tillbehör till sådana fordon,

2. reparation eller service av besiktningsskyldiga fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver trafikstillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

3. yrkesmässig trafik som kräver tillstånd enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx),

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, *eller*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:39.

5. *taxitrafik som kräver taxi-  
trafik tillstånd enligt taxitrafik-  
lagen (xxx:xx).* Bilaga 4

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §<sup>1</sup>

Skatteverket *skall* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *skall* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt *yrkestrafiklagen* (1998:490).

Skatteverket *ska* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *ska* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:616.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
2 §<sup>1</sup>

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (veteranfordon):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (veteranfordon):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).*

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,
4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och
5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:1072*                      *Föreslagen lydelse*

1 §

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 i yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

I de fall då trafiken organiseras av en regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande myndigheten, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**2 §**

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (xxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (2007:592) om kassaregister m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

3 §<sup>1</sup>

Skyldigheterna enligt denna lag gäller inte för den som

1. endast i obetydlig omfattning säljer varor eller tjänster mot kontant betalning,

2. är befriad från skattskyldighet enligt inkomstskattelagen (1999:1229) för inkomst från sådan försäljning som avses i 2 §,

3. bedriver taxitrafik enligt 3. bedriver taxitrafik enligt *taxi-1 kap. 3 § 2 yrkestrafiklagen trafiklagen (xxxx:xx)*, (1998:490),

4. säljer varor eller tjänster mot kontant betalning genom sådana distansavtal eller hemförsäljningsavtal som avses i distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),

5. säljer varor eller tjänster med hjälp av en varuautomat eller annan liknande automat eller i en automatiserad affärslokal,

6. anordnar automatspel enligt lagen (1982:636) om anordnande av visst automatspel eller enligt lotterilagen (1994:1000), eller

7. bedriver sådan torg- och marknadshandel som avses i lagen (1998:514) om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m.

Det i första stycket 7 angivna undantaget gäller inte den som enligt 8 kap. 1 § första stycket alkohollagen (2010:1622) har tillstånd för servering till allmänheten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:1631.

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**29 kap.**

5 §

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt *yrkestrafiklagen (1998:490)*, körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt *taxitrafiklagen (xxx:xx)*, körkort eller traktorkort för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.



Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:1070*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**

3 §

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

Med regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 5 § 1 yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 15 § patientsäkerhetslagen (2010:659) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

15 §

Utöver vad som annars följer av lag eller förordning är hälso- och sjukvårdspersonalen skyldig att lämna ut sådana uppgifter som

1. gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgifterna i ett särskilt fall begärs av en domstol, åklagarmyndighet, polismyndighet, Kronofogdemyndigheten eller Skatteverket,

2. behövs i verksamhet för personskydd för riksdagens ledamöter, statschefen och övriga medlemmar av kungahuset, statsråd, statssekreterare och kabinettssekreterare, om uppgifterna i ett enskilt fall begärs av Säkerhetspolisen,

3. behövs för en rättsmedicinsk undersökning,

4. Socialstyrelsens råd för vissa rättsliga, sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet,

5. behövs för prövning av ett ärende om att avskilja en studerande från högskoleutbildning, eller

6. Transportstyrelsen behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *taxiyrkestrafiklagen (1998:490)*.

6. Transportstyrelsen behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation enligt *taxitrafiklagen (xxxx:xx)*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

## Sammanfattning av Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m.

### Taxiförarlegitimationen och körkortet

Bestämmelser om taxiförarlegitimation finns i yrkestrafiklagen och liknar i stora delar bestämmelserna om körkort i körkortslagen (1998:488).

Begreppet taxiförarlegitimation är inte definierat i yrkestrafiklagen. Med legitimation kan i allmänt språkbruk avses både ett beslut om behörighet och en handling som ger behörighet. I den tematiskt närliggande körkortslagen sägs i 1 kap. 1 § att lagen innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap och
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort.

I både yrkestrafiklagen och körkortslagen finns bestämmelser om innehav av taxiförarlegitimation och körkort som förutsättning för att föra vissa fordon i taxitrafik och gällande körkort för det fordonsslag som förs. Frågor om taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen. Taxiförarlegitimation får ges om de i 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen angivna villkoren är uppfyllda. Har länsstyrelsen bifallit en ansökan om taxiförarlegitimation ska sådan enligt 3 kap. 8 § yrkestrafikförordningen (1998:779) utfärdas av Vägverket.

Avsaknaden av en definition av taxiförarelegitimationen i yrkestrafiklagen gör att det kan uppstå tveksamhet om kravet på taxiförarlegitimation i 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen avser det som beslutas av länsstyrelsen eller det som utfärdas av Vägverket. Det vill säga är kravet på taxiförarlegitimation uppfyllt redan av den som har fått en ansökan om taxiförarlegitimation bifallen av länsstyrelsen eller först av den som har fått den av Vägverket utfärdade handlingen taxiförarlegitimation? Begreppet behöver därför definieras. Begreppet taxiförarlegitimation kan i analogi med bestämningen av begreppet körkort i 1 kap. 1 § körkortslagen bestämmas som handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

Enligt 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen får en personbil eller en lätt lastbil föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation och i 6 kap. 3 § samma lag finns en ansvarsbestämmelse för den som överträder 3 kap. 1 §. I 3 kap. 9 § yrkestrafikförordningen sägs att taxiförarlegitimationen ska medföras och vara väl synlig för passagerarna. I 9 kap. 1 § finns straffbestämmelser för den som inte uppfyller detta krav.

Med den föreslagna definitionen blir det den utfärdade legitimationshandling som ger behörighet att köra fordon i taxitrafik. Har handlingen inte utfärdats kan fordon inte föras i taxitrafik och straffbestämelsen i 6 kap. 3 § yrkestrafiklagen blir tillämplig. Har

handlingen utfärdats men inte medförts väl synlig i fordonet kan endast dömas till ansvar för brott enligt 9 kap. 1 § yrkestrafikförordningen.

Yrkestrafikförfattningarna innehåller inte någon bestämmelse om från när taxiförlägitimationen är giltig. Med den föreslagna bestämningen av begreppet taxiförlägitimation behöver införas en bestämmelse om när taxiförlägitimationen blir gällande motsvarande 3 kap. 11 § körkortslagen. I det bilagda författningsförslaget finns en bestämmelse att taxiförlägitimationen blir giltig när den utfärdats. Bestämmelsen har lagts in som en ny 10 § i 3 kap. yrkestrafiklagen. Till den paragrafen har också förts bestämmelsen 3 kap. 3 § tredje stycket yrkestrafiklagen att taxiförlägitimationen endast gäller tillsammans med körkortet. Bestämmelsen kan enligt verkets uppfattning närmast uppfattas som en bestämmelse om ogiltighet och ett klagörande av att en icke återkallad taxiförlägitimation inte ger behörighet att föra fordon i taxitrafik för den som inte har körkortsbehörighet för fordonet.

### **Koncentrering av bestämmelser om taxiförlägitimation till yrkestrafikförfattningarna**

Enligt 3 kap. 10 § yrkestrafikförordningen ska taxiförlägitimationen förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Vidare anges att vissa bestämmelser i körkortslagen och körkortsförordningen om förnyelse av körkort ska gälla för förnyelse av taxiförlägitimation. Enligt verkets uppfattning blir författningarna mer lättlästa för de berörda om bestämmelserna samlas i yrkestrafikförfattningarna. Detta bör göras så att de existerande likheterna i bestämmelserna för körkort och taxiförlägitimation bibehålls.

### **Förnyelse av taxiförlägitimation**

I 3 kap. 10 § yrkestrafikförordningen anges att taxiförlägitimationen ska förnyas och indirekt genom dess hänvisningar till körkortslagsstiftningen att en taxiförlägitimation inte gäller om skyldigheten inte iaktas. Såsom grundläggande för den enskildes rätt att föra taxi bör bestämmelsen finnas i lag. Bestämmelsen har utformats i överensstämmelse med 3 kap. 14 § körkortslagen.

### **Återkallelse**

Yrkestrafiklagens bestämmelser om grunder för återkallelse av taxiförlägitimation anknyter till motsvarande bestämmelser i körkortslagen med den skillnaden att i yrkestrafiklagen är en begäran från innehavaren om återkallelse en återkallelsegrund medan den nuvarande körkortslagen inte har någon sådan grund. En sådan grund fanns i den tidigare körkortslagen men ersattes i den nuvarande med en bestämmelse om ogiltigförklaring på grund av begäran från körkortshavaren. Ändringen motiverades i prop. 1997/98:104 sidan 79 med att det kan anföras systematiska tveksamheter mot att hänföra en körkortshavares

egen begäran om att körkortet ska upphöra att gälla till bestämmelser som reglerar samhällets möjligheter att ingripa mot innehavet, dvs. återkallelse. För att undvika onödiga tillämpningsproblem borde en körkortshavares begäran att körkortet inte längre skulle gälla utgöra en formell ogiltighetsgrund, i stället för som i den gamla körkortslagen, en återkallelsegrund. Samma systematiska tveksamheter finns mot att hänföra en begäran om återkallelse från en innehavare av en taxiförarlegitimation till bestämmelser som reglerar samhällets möjligheter att ingripa mot innehavet. Den nuvarande återkallelsegrunden i 5 kap 6 § 4 yrkestrafiklagen bör därför ersättas med en bestämmelse om att taxiförarlegitimation ska förklaras ogiltig om innehavaren begär det. I förslaget har 5 kap. 6 § också ändrats genom att ordet tillståndet i andra stycket ersatts med taxiförarlegitimationen på grund av att det tillstånd som avses är taxiförarlegitimationen.

# Lagförslagen i Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m.

## Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### 2 §

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik

*Med taxiförarlegitimation avses i denna lag sådan handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.*

### **3 kap.**

#### 3 §

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförlägitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

En taxiförlägitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden

### ***Taxiförlägitimationens giltighet***

#### 10 §

*En taxiförlägitimation gäller från och med den dag då den utfärdas. En taxiförlägitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort.*

#### 11 §

*En taxiförlägitimation gäller inte om*

- 1. den inte har förnyats efter föreläggande eller*
- 2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 5 kap.*

*En taxiförlägitimation ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.*

### ***Förnyelse av taxiförlägitimation***

#### 12 §

*En taxiförlägitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.*

#### 13 §

*Traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförlägitimation.*

*Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik.*

## 5 kap.

### 6 §

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, *eller*

4. *begär att legitimationen ska återkallas.*

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att *tillståndet* bör återkallas kan i stället varning meddelas.

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, *eller*

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att *taxiförarlegitimationen* bör återkallas kan i stället varning meddelas.

### 9 §

En taxiförarlegitimation *skall* tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller

3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

*En taxiförarlegitimation är ogiltig under den tid den är omhändertagen.*

En taxiförarlegitimation *ska* tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller

3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.



## Förteckning över remissinstanser avseende promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20)

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20), dnr N2007/5313/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Justitiekanslern (JK), Svea Hovrätt, Kammarrätten i Jönköping, Stockholms tingsrätt, Förvaltningsrätten i Göteborg, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Domstolsverket, Kommerskollegium, Rikspolisstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Tullverket, Konkurrensverket, Regelrådet, Tillväxtverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Trafikverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Stockholms läns landsting och Svensk Försäkring.

Skatteverket, Sveriges Kommuner och Landsting samt Sveriges Handelskamrar har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Taxiägarnas Riksförbund, Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), Blekingetrafiken, Dalatrafik AB, Gotlands kommun, Kollektivtrafikavdelningen, Hallandstrafiken AB, Jönköpings Länstrafik AB, Kalmar Läns Trafik AB, Länstrafiken i Jämtlands Län AB, Länstrafiken i Norrbotten AB, Länstrafiken i Västerbotten AB, Länstrafiken Kronoberg, Länstrafiken Sörmland AB, Länstrafiken Örebro AB, Skånetrafiken, Upplands Lokaltrafik AB, Värmlandstrafik AB, Västmanlands Lokaltrafik AB, Västtrafik AB, X-Trafik AB och Östgötatrafiken AB har avstått från att inkomma med yttranden.

Förteckning över remissinstanser avseende  
Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna  
om förnyelse av taxiförarlegitimation i  
yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m.

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över Vägverkets framställan om ändring i bestämmelserna om förnyelse av taxiförarlegitimation i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen m.m., dnr N2007/10025/TE. Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Stockholms län, Datainspektionen, Konkurrentverket, Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Taxiförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet.

Därutöver har yttrande inkommit från Ekobrottsmyndigheten.