

Ds 2011:20

# En reformerad yrkestrafiklagstifning



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

# En reformerad yrkestrafiklagstiftning



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2011

ISBN 978-91-38-23606-2  
ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Promemorians huvudsakliga innehåll.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>Författningsförslag .....</b>	<b>15</b>
2.1	Förslag till yrkestrafiklag.....	15
2.2	Förslag till Taxitrafiklag .....	28
2.3	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.....	46
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning.....	48
2.5	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	49
2.6	Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200).....	50
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	52
2.8	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	54
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister .....	55

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	56
2.11 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	61
2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	63
2.13 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	65
2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.....	67
2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens .....	68
2.16 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:592) om kassaregister m.m. ....	69
2.17 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	70
2.18 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter .....	71
2.19 Förslag till lag om ändring i patientsäkerhetslagen (2010:659).....	72
2.20 Förslag till yrkestrafikförordning .....	73
2.21 Förslag till Taxitrafikförordning.....	82
2.22 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.....	95
2.23 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.....	97

2.24	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).....	98
2.25	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	105
2.26	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister.....	106
2.27	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister.....	114
2.28	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet .....	118
2.29	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	120
2.30	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning.....	151
2.31	Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90).....	152
2.32	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211).....	154
2.33	Förslag till förordning om ändring i militärtrafikförordningen (2009:212).....	158
2.34	Förslag till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).....	160

2.35	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:895) med instruktion för Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.....	163
2.36	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.....	164
<b>3</b>	<b>Gällande rätt.....</b>	<b>165</b>
3.1	EU:s nuvarande regelverk.....	165
3.1.1	Direktiv 96/26/EG.....	165
3.1.2	Förordningarna (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 samt direktiv 2006/94/EG .....	166
3.1.3	Förordningarna (EEG) nr 684/92 och (EG) nr 12/98 .....	166
3.2	Vägtransportpaketet .....	167
3.2.1	Tre nya EU-förordningar .....	167
3.2.2	Trafikillståndsförordningen.....	169
3.2.3	Godsförordningen .....	170
3.2.4	Bussförordningen.....	170
3.3	Nationella regler.....	171
3.3.1	Huvuddragen i yrkestrafiklagstiftningen .....	171
3.3.2	Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).....	177
3.3.3	Lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	178
3.3.4	Lagen (2007:1157) och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens .....	178
<b>4</b>	<b>Ändringar med anledning av det s.k. vägtransportpaketet .....</b>	<b>181</b>
4.1	En lag blir två.....	181

4.2	Begreppet ”medlemsstater” .....	183
4.3	Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde .....	184
4.3.1	Nuvarande ordning.....	184
4.3.2	Trafiktillståndsförordningen.....	184
4.3.3	Överväganden .....	185
4.4	Definitioner.....	188
4.5	Prövningsmyndighet.....	189
4.6	Trafikansvariga .....	190
4.7	Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.....	191
4.7.1	Nuvarande ordning.....	191
4.7.2	Vägtransportpaketet .....	192
4.7.3	Ett eller två tillstånd?.....	193
4.7.4	Bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet.....	194
4.8	Tillstånd till linjetrafik.....	195
4.9	Etableringskravet .....	196
4.10	Kravet på gott anseende.....	197
4.11	Kravet på ekonomiska resurser .....	199
4.12	Kravet på yrkeskunnande .....	200
4.13	Villkor och giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik .....	202
4.14	Frakt av gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter m.m. ....	205
4.15	Återkallelse av tillstånd.....	206
4.15.1	Återkallelse av tillstånd på egen begäran och av transporttillstånd .....	206
4.15.2	Bestämmelser om olämplighetstid m.m. ....	208
4.16	Tillsyn .....	211



4.16.1	Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande .....	211
4.16.2	Anmälan av fordon i yrkesmässig trafik.....	213
4.16.3	Underrättelseskylldighet .....	215
4.17	Straffbestämmelser.....	215
4.18	Överklaganden .....	216
4.19	Bemyndiganden.....	217
4.20	Följdändringar .....	218
4.21	Ändringar med anledning av gods- och bussförordningarna .....	220
4.22	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	222
<b>5</b>	<b>Utbyte av information om vägtransportföretag.....</b>	<b>225</b>
5.1	Det svenska vägtrafikregistret .....	225
5.2	EUCARIS – ett kommunikationsnätverk.....	227
5.3	Utbyte av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen .....	228
5.3.1	EU-rättsliga krav på innehållet i det nationella registret över vägtransportföretag .....	228
5.3.2	Innehållet i vägtrafikregistret och belastningsregistret .....	229
5.3.3	Vägtrafikregistret kompletteras och används .....	231
5.3.4	Sökning i vägtrafikregistret .....	233
5.3.5	Utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret .....	237
5.3.6	Sökning i utländska fordonsregister .....	241
5.4	Kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag.....	242

<b>6</b>	<b>Vissa frågor rörande taxi.....</b>	<b>247</b>
6.1	Frågor om taxitrafiktillstånd.....	247
6.1.1	Prövningsmyndighet .....	247
6.1.2	Taxitrafiktillstånds giltighet.....	248
6.1.3	Anmälan av fordon i taxitrafik.....	249
6.1.4	Frakt av gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd.....	250
6.1.5	Återkallelse av tillstånd att bedriva taxitrafik .....	251
6.2	Frågor om taxiförarlegitimation .....	252
6.2.1	Tidsbegränsad giltighet för godkänt prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation .....	252
6.2.2	Olämplighetstid vid negativt förhandsbesked om taxiförarlegitimation .....	253
6.2.3	Medförande av taxiförarlegitimation i linjetrafik.....	254
6.3	Tillsyn.....	254
6.3.1	Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande .....	254
6.3.2	Underrättelseskyldighet.....	255
6.4	Straffbestämmelser.....	256
6.5	Bemyndiganden.....	257
6.6	Vissa registerfrågor .....	258
6.6.1	Behandling av uppgifter om taxitrafik i vägtrafikregistret.....	258
6.6.2	Ändringar i förordningen (1999:1134) om belastningsregister .....	259
<b>7</b>	<b>Konsekvenser .....</b>	<b>261</b>
7.1	Allmänt .....	261
7.2	Konsekvenser för statliga myndigheter.....	261

7.3	Konsekvenser för företag .....	264
<b>8</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>267</b>
8.1	Inledning.....	267
8.2	Förslaget till yrkestrafiklag.....	267
8.3	Förslaget till taxitrafiklag.....	277
8.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:620) om belastningsregister.....	284
8.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	284
8.6	Förslaget till yrkestrafikförordning .....	285
8.7	Förslaget till taxitrafikförordning .....	291
8.8	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) .....	298
8.9	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister .....	299
8.10	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	301
8.11	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) .....	307
8.12	Följdändringar .....	307
	<b>Bilaga 1 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 .....</b>	<b>309</b>

**Bilaga 2 Europaparlamentets och rådets förordning  
(EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 ... 331**

**Bilaga 3 Europaparlamentets och rådets förordning  
(EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 ..... 347**



# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas bland annat förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs till följd av ikraftträdandet av

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,

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, samt

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.

Utöver detta lämnas också vissa lag- och förordningsförslag som inte har någon omedelbar anknytning till de nämnda EU-förordningarna, men som ändå har ansetts vara naturliga att beröra i detta sammanhang.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 mars 2012.



## 2 Författningsförslag

### 2.1 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>.

<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).



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 ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

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 överträdelser 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.

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

### **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.

## **Biträde vid förundersökning**

**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 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.

5 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

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

## Verkställighet

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. Trafikstillstånd 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.

## 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 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 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 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 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 taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation.

**9 §** Genom förhandsbesked kan det prövas om det finns hinder mot att taxiförlägitimation 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.

## 4 kap. Återkallelse av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation

### 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 taxiförlägitimation m.m.**

6 § En taxiförlägitimation 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 lägitimationen ska återkallas.

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

7 § Om en taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation.

8 § En taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation är ogiltig under den tid den är omhändertagen.

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

11 § När en taxiförlägitimation 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 taxiförlägitimation 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 lagkraftvunnen 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 jämställs 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 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 anmäls 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.

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.

## 7 kap. Bemyndiganden

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.

## 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.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.



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

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 trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490),

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 anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx),

5. sådana bevakningsföretag som omfattas av lagen

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 mars 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 mars 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 *yrkestrafiklagen* (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 förhyrs 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

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

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

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 *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 mars 2012.

## 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*

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

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

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

Härigenom 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 (xxxx:xx) och i taxitrafik i taxitrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 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 mars 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.

*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

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*

någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

*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>, yrkes- trafiklagen eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx) 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,

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,

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

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 besiktningorgan 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 yrkes- trafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till

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*, yrkes- trafiklagen (xxxx:xx), *taxitrafiklagen* (xxxx:xx) och lagen (1998:492) om biluthyrning

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2010:488.

lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter, samt av föreskrifter som 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 upp-  
gifter 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.

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

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 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>

Besiktningsorganen 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 trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490),  
eller

3. yrkesmässig trafik som kräver tillstånd enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx),

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

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

## 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*

*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*

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



*uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>2</sup> eller i taxi-trafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

<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).

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).

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

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

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordons-skatt,
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 diesellojla 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.

## 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      Förslagen 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).

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.

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. 5 § 1 i yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 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 (xxxx:xx).

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.16 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:592) om kassaregister m.m.

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 1 kap. 3 § 2 yrkestrafiklagen (1998:490),  
3. bedriver taxitrafik enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx),

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.

## 2.17 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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:1070      Förslagen 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.



## 2.19 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. 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.

## 2.20 Förslag till yrkestrafikförordning

Härigenom föreskrivs följande

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen 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 samt för tillämpningen av yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

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

Bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav enligt förordningen (EG) nr 1071/2009 m.m. finns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

I förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förordningen (1999:1135) om misstankeregister finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att få uppgifter ur dessa register.

### Tillämpningsområde

2 § Som yrkesmässig trafik anses inte

1. transport med utryckningsfordon,
2. transport av döda,
3. transport av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
4. transport som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
5. transport som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,

6. transport med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

3 § Med undantag från 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx) krävs för kombinerade transporter av gods mellan Sverige och en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) endast att transportföretaget innehar ett sådant gemenskapstillstånd som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Gemenskapstillståndet ska kombineras med ett förartillstånd om föraren är medborgare i tredje land. Kravet på gemenskapstillstånd gäller inte för de transporter som är undantagna från sådant krav enligt artikel 1.5 i samma förordning.

Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en lastbil, släpvagn, påhängsvagn, med eller utan dragbil, ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport av godset på väg den inledande och den avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan. Den mellanliggande sträckan ska vara minst 100 kilometer, och vägtransporten ska ske

- mellan den plats där godset lastas och närmaste pålastningsstation eller mellan närmast lämpliga urlastningsstation och den plats där godset lossas, eller

- inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningshamnen.

En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage.

## Prövningsmyndighet

4 § Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, transporttillstånd och tillstånd enligt 3 kap. 5 § andra stycket yrkestrafiklagen (xxxx:xx). Transportstyrelsen är även behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 26 i samma förordning.

5 § Trafikverket ska anordna skriftliga examensprov i yrkeskunnande i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

## 2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

### Ansökan

1 § En ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska vara skriftlig.

Sökanden ska ge in sådana handlingar som visar att han är lämplig att driva verksamheten.

I fråga om utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige ska även en utredning om gott anseende ges in.

### Tillståndsprovning m.m.

2 § Transportstyrelsen får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

3 § Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 i förordning (EG) nr 1071/2009.

## Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

- 4 § Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska innehålla
1. tillståndshavarens namn, adress, personnummer eller organisationsnummer,
  2. uppgifter om den trafik som tillståndet avser,
  3. de villkor och begränsningar som gäller för trafiken, samt
  4. om tillståndshavaren är en juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför EES, uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 6 § samt 4 kap. 1 och 5 §§ och en påminnelse om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

## Utbyte av trafikansvariga m.fl.

5 § Tillståndshavaren är skyldig att anmäla till Transportstyrelsen om den eller de som är trafikansvariga eller någon annan som lämplighetsprövningen ska avse byts ut. Detsamma gäller om någon sådan person tillkommer.

6 § Vad som föreskrivits om ansökan om tillstånd och prövning av en sådan ansökan gäller i tillämpliga delar anmälan enligt 5 § och prövningen med anledning av en sådan anmälan.

## 3 kap. Internationella vägtransporter m.m.

1 § Transportstyrelsen får begära in de uppgifter som behövs för att kunna pröva en ansökan om transporttillstånd.

2 § Ett bevis om tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx) ska under färd medföras i fordonet och på

tillsägelse visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.

3 § När en kombinerad transport som avses i 1 kap. 3 § utförs i yrkesmässig trafik ska det, i ett transportdokument som minst uppfyller kraven i artikel 6 i rådets förordning nr 11 av den 27 juni 1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, anges

– för en järnvägssträcka, pålastnings- och urlastningsstation, och

– för en inre vattenväg eller sjötransport, lastnings- och lossningshamn.

Uppgifterna ska anges i transportdokumentet innan transporten genomförs och bestyrkas genom en stämpel av järnvägs- eller hamnmyndigheten när den del av transporten avslutas som har skett på järnväg, inre vattenväg eller till sjöss.

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför kombinerade transporter för egen räkning, på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport i yrkesmässig trafik ska, i stället för vad som anges i första och andra styckena, den del av transporten som har utförts eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss anges i ett annat transportdokument.

4 § Ett transportdokument som avses i 3 § ska medföras i fordonet och på uppmaning visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman, tillsammans med det gemenskapstillstånd och det förartillstånd som anges i 1 kap. 3 §.

#### **4 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik**

1 § Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt 4 kap. 8 § yrkes- trafiklagen (xxxx:xx).

2 § Innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett tillstånd att bedriva sådan trafik, ska tillståndshavaren lämna en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen. Anmälan behöver dock inte göras för släpfordon.

3 § En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgifter om fordonets registreringsnummer samt, i förekommande fall, uppgift om att fordonet innehas med nyttjanderätt. Till anmälningshandlingarna ska i förekommande fall följande fogas:

1. för ett fordon som är registrerat i utlandet, ett utländskt registreringsbevis,

2. när antalet fordon som ska användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik utökas, kompletterande utredning om att de ekonomiska förutsättningarna enligt artikel 7 i förordningen (EG) nr 1071/2009 är uppfyllda.

Om Transportstyrelsen begär det ska, för ett fordon som innehas med nyttjanderätt, en kopia av kontraktet ges in.

4 § Transportstyrelsen ska i vägtrafikregistret kontrollera att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och fordonsförordningen (2009:211) samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp och de trafikslag som tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger eller har nyttjanderätt till fordonet.

5 § Om det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren ska använda utökas ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Även kravet på gott anseende enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska prövas, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

6 § Om ett fordon för vilket anmälan har gjorts enligt 2 § ska ändras så att det inte längre uppfyller villkoren enligt 4 § eller om fordonet inte längre ska användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, är tillståndshavaren skyldig att anmäla detta till Transportstyrelsen innan fordonet ändras eller tas i bruk för annan trafik.

## 5 kap. Underrättelseskyldighet

1 § Om en myndighet uppmärksammar någon omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en tillståndshavare ska underrättas enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller om tillståndet ska återkallas eller tillfälligt dras in, ska detta anmälas till Transportstyrelsen.

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen ska Transportstyrelsen anmäla detta till polis- eller åklagarmyndigheten.

Skyldigheten i andra stycket gäller inte överträdelser enligt 19 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och 9 kap. 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som upptäcks vid kontroll i företags lokaler, om sanktionsavgift kan påföras enligt nämnda författningar.

2 § Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller tillsyn.

3 § När en domstol har dömt någon som

1. har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
2. har transporttillstånd,
3. utför cabotagetrafik, eller
4. någon annan prövad som avses i 2 kap. 2 eller 3 yrkes- trafiklagen (xxxx:xx),



för något brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen.

## **6 kap. Straffbestämmelser och överklagande**

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 kap. 5 §, 3 kap. 2 § eller 4 kap. 2 eller 6 § döms till penningböter.

2 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol. Ytterligare bestämmelser finns i 6 kap. 4 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

## **7 kap. Övriga bestämmelser**

### **Bemyndiganden**

1 § Transportstyrelsen får, om inte annat framgår av 2 eller 3 §, meddela föreskrifter för verkställigheten av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx) och denna förordning.

2 § Föreskrifter för verkställigheten i frågor som avses i 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx) får meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan föreskrifter meddelas ska dessa myndigheter ha hört varandra.

3 § Rikspolisstyrelsen får efter att ha hört Transportstyrelsen meddela föreskrifter om möjligheten för Transportstyrelsen att inhämta den personutredning som behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx) och denna förordning.

4 § Transportstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafik-säkerheten, medge att en innehavare av ett utländskt körkort som är medborgare i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kör ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik kortare sträcka eller tid.

5 § Transportstyrelsen ska på begäran utfärda sådana intyg och andra handlingar som avses i artikel 19–21 i förordning (EG) nr 1071/2009.

## Avgifter

6 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (xxxx:xx) och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012 då yrkestrafikförordningen (1998:779) ska upphöra att gälla.

2. Om det i en lag eller i annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna förordning, tillämpas i stället den nya föreskriften.

3. Föreskrifter om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafikförordningen (1998:779) och som gäller när denna förordning träder i kraft ska anses meddelade enligt denna förordning.

## 2.21 Förslag till Taxitrafikförordning

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av taxitrafiklagen (xxxx:xx).

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

Bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav enligt taxitrafiklagen m.m. finns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

I förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förordningen (1999:1135) om misstankeregister finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att få uppgifter ur dessa register.

### Tillämpningsområde

3 § Som taxitrafik anses inte

1. transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats,

2. transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna,

3. transport med utryckningsfordon,

4. transport av döda.

## 2 kap. Taxitrafiktillstånd

### Prövningsmyndighet

1 § Frågor om taxitrafiktillstånd prövas av Transportstyrelsen.

### Ansökan

2 § En ansökan om taxitrafiktillstånd ska vara skriftlig.

Sökanden ska ge in sådana handlingar som visar att han eller hon är lämplig att driva verksamheten.

I fråga om utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige ska även en utredning om gott anseende ges in. I sådana fall ska som tillräcklig utredning godtas ett utdrag ur behörig myndighets register eller ett intyg som är utfärdat av en behörig myndighet eller ett organ i det land där utlänningen är medborgare eller har sitt hemvist.

### Tillståndsprövning m.m.

3 § Transportstyrelsen får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om taxitrafiktillstånd.

4 § Trafikverket anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § taxitrafiklagen (xxxx:xx).

5 § Den som kan styrka att han har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst eller vissa ämnen som ingår i prov som avses i 2 kap. 8 § taxitrafiklagen (xxxx:xx), får av Transportstyrelsen medges undantag från att avlägga prov i ett sådant ämne.

Transportstyrelsen får även medge undantag från skyldigheten att avlägga prov för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagslednings-

nivå i ett transportföretag under förutsättning att sökanden godkänns vid ett kontrollprov som anordnas av Trafikverket.

På begäran ska Transportstyrelsen för att styrka att kravet på yrkeskunnande är uppfyllt utfärda ett bevis om yrkesmässig kompetens för taxitrafik inom Sverige.

**6 §** Vid prövningen enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) av sökandens ekonomiska resurser ska framför allt följande beaktas:

- tillgängliga medel inräknat sparmedel, möjligheter till överdrag och lån,
- alla tillgångar inräknat egendom som sökanden kan utnyttja som säkerhet,
- kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalning för fordon, lokaler, anläggningar och utrustning, samt
- behovet av rörelsekapital.

**7 §** Den ekonomiska prövningen får göras på grundval av redovisningshandlingar, självdeklaration med bilagor eller andra handlingar som kan belysa sökandens ekonomiska situation, såsom en finansieringsplan eller en budget.

Som bevis på att sökanden uppfyller kraven på ekonomiska resurser får Transportstyrelsen även godta ett intyg av en auktoriserad eller godkänd revisor eller en bekräftelse eller en försäkran av en bank eller ett kreditmarknadsföretag.

## **Taxitrafiktillstånd**

**8 §** Ett taxitrafiktillstånd ska innehålla

1. tillståndshavarens namn, adress, personnummer eller organisationsnummer,
2. uppgifter om den trafik som tillståndet avser,
3. de villkor och begränsningar som gäller för trafiken, samt

4. uppgift om tillståndshavaren är en juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare, vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 9 § samt 5 kap. 1 och 5 §§ och en påminnelse om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

### **Utbyte av trafikansvariga m.fl.**

9 § Tillståndshavaren är skyldig att till Transportstyrelsen anmäla om den eller de som är trafikansvariga eller någon annan som lämplighetsprövningen ska avse byts ut. Detsamma gäller om någon sådan person tillkommer.

10 § Vad som föreskrivits om ansökan om tillstånd och prövning av en sådan ansökan gäller i tillämpliga delar anmälan enligt 9 § och prövningen med anledning av en sådan anmälan.

## **3 kap. Taxiförarlegitimation**

### **Prövningsmyndighet**

1 § Frågor om taxiförarlegitimation prövas av Transportstyrelsen.

### **Ansökan**

2 § Transportstyrelsen får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om taxiförarlegitimation.

3 § Om sökanden inte följer ett föreläggande att inom en viss tid ge in ett läkarintyg, ska ansökningen avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

## Körprov

4 § Den som ansöker om taxiförarlegitimation ska ha avlagt ett godkänt körprov för sådan legitimation tidigast 12 månader innan ansökan ges in till Transportstyrelsen.

5 § Körprov för taxiförarlegitimation ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov enligt körkortslagen (1998:488).

6 § Den som avlägger ett körprov för taxiförarlegitimation inför en förarprövare hos Trafikverket ska tillhandahålla en personbil som är lämplig för provet.

7 § Körprov för taxiförarlegitimation avser sökandens

1. förmåga att tillämpa kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som provet avser,
2. förmåga att tillämpa kunskaper om passagerares säkerhet i fordon av det slag som provet avser,
3. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser, och
4. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

8 § Ett körprov för taxiförarlegitimation ska godkännas om det visar att sökanden, i de avseenden som anges i 7 §, har den förmåga och den sinnesnärvaro som bör krävas av en taxiförare.

## Skriftligt prov i yrkeskunnande

9 § Trafikverket anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (xxxx:xx).

10 § Den som ansöker om taxiförarlegitimation ska ha avlagt ett skriftligt prov i yrkeskunnande för sådan legitimation tidigast tre år innan ansökan ges in till Transportstyrelsen.

## Utfärdande av taxiförarlegitimation

11 § Taxiförarlegitimation utfärdas av Transportstyrelsen sedan sökanden har undertecknat ett underlag som innehåller ett välliknande fotografi av denne.

## Medförande av taxiförarlegitimation

12 § Taxiförarlegitimation ska medföras i taxitrafik eller i linjetrafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil och ska vara väl synlig för passagerarna. Den ska på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller polisman.

## Förnyelse av taxiförarlegitimation

13 § En taxiförarlegitimation 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. I fråga om förnyelse av en taxiförarlegitimation gäller bestämmelserna om förnyelse av körkort i 3 kap. 13 § första stycket 1 och 3 körkortslagen (1998:488) samt i 3 kap. 15 och 18 §§ körkortsförordningen (1998:980).

Om en taxiförarlegitimation förstörts eller kommit bort ska innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen.

Till en anmälan ska om möjligt den förstörda legitimationen bifogas. Om en legitimation som kommit bort senare hittas ska den genast sändas till Transportstyrelsen.

## Återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation

14 § Ett föreläggande för en innehavare av taxiförarlegitimation om att inom en viss tid ge in ett läkarintyg ska innehålla en upplysning om att legitimationen kan återkallas enligt 5 kap. 6 §



första stycket 3 taxitrafiklagen (xxxx:xx) om inte föreläggandet följs.

**15 §** Ett beslut om att ta hand om en taxiförarlegitimation ska meddelas skyndsamt och delges innehavaren.

Beslutet ska, tillsammans med uppgift om delgivning, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som har föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar sändas till Transportstyrelsen. Om beslutet delges eller om taxiförarlegitimationen överlämnas senare, ska detta snarast meddelas Transportstyrelsen. En omhändertagen legitimation ska sändas till Transportstyrelsen.

**16 §** En anmaning i samband med ett beslut om återkallelse att överlämna en taxiförarlegitimation enligt 4 kap. 11 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) får delges innehavaren genom stämmingsmannadelgivning. I ett sådant fall skall handlingen lämnas till den som utför delgivningen.

#### **4 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen av taxitrafik**

**1 §** Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt 4 kap. 16 och 17 §§ taxitrafiklagen (xxxx:xx).

**2 §** Innan ett fordon får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska tillståndshavaren lämna en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen. Anmälan behöver dock inte göras för släpfordon.

**3 §** En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgifter om fordonets registreringsnummer samt, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehas med nyttjanderätt. Till anmälningshandlingarna ska i förekommande fall följande fogas:

1. för ett fordon som är registrerat i utlandet, ett utländskt registreringsbevis,

2. när antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet utökas, kompletterande utredning om att de ekonomiska förutsättningarna enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) är uppfyllda.

Om Transportstyrelsen begär det ska, för ett fordon som innehas med nyttjanderätt, en kopia av kontraktet ges in.

**4 §** Transportstyrelsen ska i vägtrafikregistret kontrollera att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och fordonsförordningen (2009:211) samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp som taxitrafiktillståndet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger eller har nyttjanderätt till fordonet.

**5 §** Om det antal personbilar eller lätta lastbilar som tillståndshavaren ska använda utökas ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Även i övrigt ska lämpligheten enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx) prövas. Yrkeskunnandet ska därvid inte omprövas. Någon ny lämplighetsprövning behöver inte göras om rörelsen utökas, om en sådan prövning nyligen har genomförts eller om en lämplighetsprövning av andra skäl framstår som obehövlig.

**6 §** Om ett fordon för vilket anmälan har gjorts enligt 2 § ska ändras så att det inte längre uppfyller villkoren enligt 4 § eller om fordonet inte längre ska användas enligt taxitrafiktillståndet, är tillståndshavaren skyldig att anmäla detta till Transportstyrelsen innan fordonet ändras eller tas i bruk för annan trafik.

## 5 kap. Särskilda bestämmelser om taxameterutrustning m.m.

### Taxameterutrustning m.m.

1 § Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som meddelats enligt 8 kap. 1 §. Taxameterutrustningen och dess fastsättning ska vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i föreskrifterna.

2 § Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.

3 § Besiktning av taxameterutrustning ska göras senast ett år från installationen eller den senaste besiktningen av ett godkänt besiktningorgan. Vid besiktningen ska en kontrollrapport upprättas.

Godkännande av besiktningorgan ska ske genom ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93<sup>1</sup> och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

4 § I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordons taxameterutrustning samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll.

5 § Vad som sägs om taxans uppbyggnad i taxitrafiklagen (xxxx:xx) och i föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag gäller inte sådana transporter där avtal om taxitrafik, genom upphandling eller på liknande sätt, ingåtts enligt andra villkor.

<sup>1</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

## Omhändertagen registreringsskylt för taxi

6 § Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand ska det i fordonet finnas ett bevis om en polismans eller tulltjänstemans medgivande enligt 5 kap. 8 § andra stycket taxitrafiklagen (xxxx:xx).

7 § Registreringsskyltar som har tagits om hand ska förvaras hos polismyndigheten respektive Tullverket under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att ett sådant förhållande som avses i 5 kap. 8 § första stycket taxitrafiklagen (xxxx:xx) inte längre gäller. Om skyltarna inte återlämnas ska myndigheten förstöra dem.

## 6 kap. Underrättelseskyldighet

1 § Om en myndighet uppmärksammar någon omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en tillståndshavare eller en innehavare av taxiförarlegitimation ska tilldelas en varning, eller om tillståndet eller legitimationen ska återkallas, ska detta anmälas till Transportstyrelsen.

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen ska Transportstyrelsen anmäla detta till polis- eller åklagarmyndigheten.

2 § Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller tillsyn.

3 § När en domstol har dömt någon som har taxiförarlegitimation eller taxitrafiktillstånd eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) för något brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen.

## **7 kap. Straffbestämmelser och överklagande**

### **Straffbestämmelser**

**1 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 kap. 9 §, 3 kap. 12 §, 4 kap. 2 eller 6 § eller 5 kap. 6 § döms till penningböter.

**2 §** En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot vad som föreskrivits i denna förordning om taxameterutrustning eller om användning och kontroll av sådan utrustning eller i strid mot föreskrifter som har meddelats i dessa hänseenden med stöd av 8 kap. 1 § eller 2 § första stycket 1 döms till penningböter.

**3 §** En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 § första stycket 2 döms till penningböter.

### **Överklagande**

**4 §** I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol. Ytterligare bestämmelser finns i 6 kap. 3 § taxitrafiklagen (xxxx:xx).

## 8 kap. Övriga bestämmelser

### Bemyndiganden

1 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll får efter att ha hört Transportstyrelsen meddela föreskrifter om krav på och kontroll av taxameterutrustning samt om fastsättning, installation och plombering av sådan utrustning.

2 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. användning av taxameterutrustning,
2. prisinformation i taxitrafik,
3. medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation,
4. krav på lokalkännedom för taxiförare och prov i sådan kännedom, och
5. körprov för taxiförarlegitimation.

Krav på lokalkännedom får begränsas till att gälla inom ett län eller del av ett län.

Transportstyrelsen får också, om inte annat framgår av 3 eller 4 §, meddela föreskrifter för verkställigheten av taxitrafiklagen (xxxx:xx) och denna förordning.

Föreskrifter som avses i första stycket meddelas efter att ha hört

1. Konsumentverket i frågor som avser prisinformation, och
2. Socialstyrelsen i frågor som avser medicinska krav.

3 § Föreskrifter för verkställigheten i frågor som avses i 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) får meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan föreskrifter meddelas ska dessa myndigheter inhämta synpunkter från varandra.

4 § Rikspolisstyrelsen får efter att ha hört Transportstyrelsen meddela föreskrifter om möjligheten för Transportstyrelsen att inhämta den personutredning som behövs för tillämpningen av taxitrafiklagen (xxxx:xx) och denna förordning.

Rikspolisstyrelsen får också efter att ha hört Transportstyrelsen meddela föreskrifter om omhändertagande av taxiförarlegitimation och registreringskylt för taxi.

**5 §** Transportstyrelsen får, om det finns särskilda skäl, i vissa fall medge undantag från föreskrifterna i

1. 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (xxxx:xx) om prisinformation och om taxans uppbyggnad,

2. 3 kap. 3 § 1–3 taxitrafiklagen om krav för innehav av taxiförarlegitimation,

3. 6 kap. 1 § när det gäller kravet att taxametern ska vara av godkänd typ.

Beslut om undantag får förenas med villkor.

**6 §** Transportstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, medge att en innehavare av ett utländskt körkort som är medborgare i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kör ett svensktregistrerat motordrivet fordon i taxitrafik kortare sträcka eller tid.

## Avgifter

**7 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt taxitrafiklagen (xxxx:xx) och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

2. Om det i en lag eller i annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna förordning, tillämpas i stället den nya föreskriften.

3. Föreskrifter om taxitrafik som har meddelats med stöd av yrkestrafikförordningen (1998:779) och som gäller när denna förordning träder i kraft ska anses meddelade enligt denna förordning.

## 2.22 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1970:340) om skolskjutsning

Härigenom föreskrivs att 1 och 7 §§ förordningen (1970:340) om skolskjutsning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Med skolskjutsning avses i denna förordning sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och *ej* är av tillfällig natur.

Med icke yrkesmässig skolskjutsning avses befordran som *ej* är yrkesmässig trafik.

Med skolskjutsning avses i denna förordning sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och *inte* är av tillfällig natur.

Med icke yrkesmässig skolskjutsning avses befordran som *inte* är yrkesmässig trafik *eller taxitrafik*.

### 7 §<sup>2</sup>

Används fordon för skolskjutsning uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 5 § eller föreskrift som meddelats enligt denna förordning för tillämpningen av 5 § döms föraren och den som bedrivit skolskjutsningen till böter. I fråga om ansvar för den som bedrivit skolskjutsningen gäller de i 14 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276) angivna grunderna.

Vad som föreskrivits i 8 kap. 4 § yrkestrafikförordningen (1998:779) *skall* tilläm-

Vad som föreskrivits i 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen (xxxx:xx) *och* 6 kap. 4 §

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975:880.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2005:950.



pas i de fall som avses i första stycket. *taxitrafikförordningen (xxxx:xx)*  
*ska* tillämpas i de fall som avses  
i första stycket.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.23 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

Förordningen gäller för transporter med bil som

1. används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,

2. används i taxitrafik enligt *yrkestrafiklagen (1998:490)*,      2. används i taxitrafik enligt *taxitrafiklagen (xxxx:xx)*,

3. används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål, eller

4. används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:791.

## 2.24 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

*dels* att 1, 2 a, 3, 4, 5, 6 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas två nya paragrafer, 3 a och 3 b §§, samt närmast före 3 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna förordning reglerar vissa förhållanden i anslutning till

1. rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,

2. 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,

1. 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>,

2. 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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:223.

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

3. kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige,

4. rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag ska få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande,

5. rådets beslut nr 917/2002/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss,

561/2006<sup>3</sup>,

3. kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige<sup>4</sup>, och

4. rådets beslut nr 917/2002/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss<sup>5</sup>.

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

<sup>4</sup> EGT L 341, 30.12.1994, s. 20 (Celex 31994R3298).

<sup>5</sup> EGT L 321, 26.11.2002, s. 11 (Celex 32002D0917).

6. 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.

## 2 a §<sup>6</sup>

Den som har hemvist i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får utföra sådan tillfällig persontrafik som avses i artikel 2.3.1 i förordning (EEG) nr 684/92 mellan dessa länder utan sådant kontroll-dokument som avses i artikel 11 i samma förordning.

Den som har hemvist i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får utföra sådan tillfällig persontrafik som avses i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009 mellan dessa länder utan sådant kontroll-dokument som avses i artikel 12 i samma förordning.

## 3 §<sup>7</sup>

Med behörig kontrollant enligt artikel 3 a.3 tredje meningen och artikel 15 i förordning (EEG) nr 684/92, enligt artikel 5.4 och 6.4 i förordning (EEG) nr 881/92 och enligt artikel 5 och 6 i förordning (EG) 12/98 avses polisman och bilinspektör. Med behörig kontrolltjänsteman enligt den överenskommelse som bifogats rådets

Med behörig kontrollant enligt artikel 4.3 *andra meningen*, 17 och 19 i *förordning (EG) nr 1073/2009 samt* enligt artikel 4.6 och 5.6 i *förordning (EG) nr 1072/2009* avses polisman och bilinspektör. Med behörig kontrolltjänsteman enligt den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 917/2002/EG avses polisman

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2003:860.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2010:223.

beslut nr 917/2002/EG avses och bilinspektör.  
polisman och bilinspektör.

### *Förartillstånd*

#### *3 a §*

*Vid en begäran om utfärdande av förartillstånd enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009 ska en bestyrkt kopia på förarens anställningsavtal samt övriga uppgifter som behövs för att ansökan ska kunna prövas ges in till Transportstyrelsen.*

#### *3 b §*

*Giltighetstiden för ett förartillstånd enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009 får fastställas till längst fem år, dock inte för längre tid än anställningen varar enligt anställningsavtalet.*

#### *4 §<sup>8</sup>*

Till böter döms den som uppsåtligen

1. driver trafik utan sådant  
a) tillstånd som avses i artiklarna 3 a eller 5 i förordning (EEG) nr 684/92,  
b) kontrolldokument som avses i artikel 11 i samma förordning, om han eller hon

a) tillstånd som avses i artiklarna 4 eller 6 i förordning (EG) nr 1073/2009,  
b) kontrolldokument som avses i artikel 12 i samma förordning, om han eller hon

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2010:223.

inte är undantagen från kravet på kontrolldokument enligt 2 a §,

c) certifikat som avses i artikel 13 i samma förordning,

2. driver trafik utan något av de tillstånd som avses i artikel 3 i förordning (EEG) nr 881/92,

3. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009,

4. driver trafik utan sådant tillstånd som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 12/98 eller sådant kontrolldokument som

avses i artikel 6 i samma förordning, eller

5. utför transporter utan sådant tillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelse som bifogas rådets beslut nr 917/2002/EG eller sådant kontrolldokument som avses i artikel 10 i samma överenskommelse.

inte är undantagen från kravet på kontrolldokument enligt 2 a §,

c) certifikat som avses i artikel 5.5 i samma förordning,

2. driver trafik utan något av de tillstånd som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009,

4. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, eller

## 5 §<sup>9</sup>

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot artikel 3 a.3 tredje meningen eller artikel 15 i förordning (EEG) nr 684/92,

1. bryter mot artikel 4.3 andra meningen eller artikel 19 i förordning (EG) nr 1073/2009,

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2010:223.

2. bryter mot artikel 5.4 andra meningen eller artikel 6.4 tredje meningen i förordning (EEG) nr 881/92,

3. bryter mot artikel 5 eller artikel 6.1 i förordning (EG) nr 12/98, eller

4. bryter mot artikel 18 eller artikel 20 i den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 917/2002/EG.

2. bryter mot artikel 4.6 andra meningen eller artikel 5.6 tredje meningen i förordning (EG) nr 1072/2009, eller

3. bryter mot artikel 17.1 i förordning (EG) nr 1073/2009, eller

## 6 §

Om trafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

Om trafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd *eller om cabotage transporter har utförts i strid med förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009*, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades *eller att cabotage transporten skedde i strid med någon av de nämnda EU-förordningarna.*

## 9 §<sup>10</sup>

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för verkställigheten av denna förord-

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för verkställigheten av denna

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2010:223.



ning när det gäller transporter förordning när det gäller som avses i *förordning (EEG)* transporter som avses i *nr 684/92, förordning (EEG)* förordning (EG) nr *nr 881/92, förordning (EG) nr 1072/2009, förordning (EG) nr 3298/94 och kapitel III i 1073/2009* och förordning förordning (EG) nr (EG) nr 3298/94. 1072/2009.

Rikspolisstyrelsen får i fråga om polismän och Tullverket får i fråga om tulltjänstemän meddela föreskrifter om verkställigheten av bestämmelser i denna förordning om hindrande av fortsatt färd. Innan sådana föreskrifter meddelas ska dessa myndigheter samråda med varandra.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.25 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 14 kap. 5 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 14 kap.

#### 5 §<sup>1</sup>

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har gjort vad han eller hon är skyldig att göra enligt 4 kap. 9 § tredje stycket eller 10 c § döms till penningböter. Denna bestämmelse gäller dock inte förare av buss i linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har gjort vad han eller hon är skyldig att göra enligt 4 kap. 9 § tredje stycket eller 10 c § döms till penningböter. Denna bestämmelse gäller dock inte förare av buss i linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx).

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:1208.

## 2.26 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1999:1134) om belastningsregister

*dels* att 10, 20 och 24 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas en ny paragraf, 16 d §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 §<sup>1</sup>

Uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 12 kap. 9 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (2005:716), i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom eller i ärenden om anställning som domare eller hyresråd, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. chefen för Justitiedepartementet eller den han eller hon bemyndigar, om utdraget behövs för att fullgöra en skyldighet Sverige har enligt en överenskommelse med en främmande stat,

3. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

4. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras, i fråga om

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:162.

den som prövningen gäller, samt i ärenden om anställning eller uppdrag vid myndigheten,

5. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras enligt kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, samt i andra tillståndsärenden och ärenden där en lämplighetsprövning ska göras i fråga om den som prövningen gäller,

6. en länsstyrelse, i fråga om den som ärendet gäller, om inte annat anges, i ärenden

a) där länsstyrelsen enligt lag eller förordning ska hämta in sådana uppgifter,

b) där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning,

c) där länsstyrelsen ska pröva frågor om förbud mot att ha djur eller om omhändertagande av djur,

d) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m.,

e) om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523),

f) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, och

g) om auktorisation enligt förordningen om auktorisation av delgivningsföretag, i fråga om personer som anges i 4 § första stycket 1 och 2 i den förordningen,

7. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna *samt* i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförläggning, tillstånd till yrkesmässig

7. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförläggning, tillstånd till yrkesmässig

trafik, biluthyrning och trafik, *tillstånd till taxitrafik*, transporttillstånd, i fråga om biluthyrning och den som ärendet gäller, transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

8. en myndighet som har rätt att besluta om frihetsberövande åtgärd enligt lagarna om överlämnande eller utlämning för brott eller utlämningslagen, i ärenden som rör en sådan åtgärd,

9. Kriminalvården, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som

a) övervakare,

b) förtroendeman enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. eller fängelseförordningen (2010:2010),

c) personutredare enligt lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m.,

d) biträde enligt 6 § andra stycket lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller fängelseförordningen, eller

e) kontrollör enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder,

10. Kriminalvården, när uppgiften behövs för prövning av en fråga enligt fängelselagen (2010:610), häkteslagen (2010:611), lagen om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m.,

11. en övervakningsnämnd eller Kriminalvården, i ärenden om övervakning, i fråga om den som ärendet gäller,

12. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap eller utlämningslagen i andra ärenden än som sägs i 1, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlämningslagen i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

13. Försvarsmakten, i fråga om den som myndigheten avser att anställa för tjänstgöring i internationella militära insatser,

14. Migrationsverket, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlänningslagen, i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

15. Statens kriminaltekniska laboratorium, i ärenden om DNA-analys, i fråga om den som ärendet gäller,

16. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller,

17. allmän domstol, i ärenden om omvandling enligt lagen (2006:45) om omvandling av fängelse på livstid, i fråga om den som ärendet gäller,

18. Domstolsverket, i fråga om den som verket avser att anställa som notarie,

19. Domarnämnden, i ärenden om anställning som domare eller hyresråd,

20. Kronofogdemyndigheten, i ärenden enligt 3 kap. lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen, i fråga om den som ärendet gäller, och

21. en migrationsdomstol eller Migrationsöverdomstolen, i mål om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen, i fråga om den som ärendet gäller.

Vad som sägs i första stycket 4 om en polismyndighet gäller även i fråga om Rikspolisstyrelsen.

Uppgifter om annan än den som prövningen gäller enligt första stycket 12 eller 14 ska begränsas till uppgifter om påföljder för brott enligt 3, 4 eller 6 kap. eller 16 kap. 10 a § brottsbalken eller uppgifter om besöksförbud.

## 16 d §

*Uppgifter ur belastningsregistret om brott mot*

– *förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,*

– *lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,*

– *4 kap. 3, 4, 12–14 eller 18 a §, lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket 19 och 14 kap. 4 eller 11 §§ trafikförordningen (1998:1276),*

– *lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,*

– *2 kap. 1 §, 4 kap. 20 §, 5 kap. 1 § 1–3 eller 7 §, 6 kap. 12, 15–17, 20, 26, 28 eller 29 §§ fordonsförordningen*

*(2009:211) eller föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning som har meddelats med stöd av förordningen och 8 kap. 8 eller 9 §§ fordonsförordningen,*

– *förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),*

– *lagen (2006:263) om transport av farligt gods eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,*

– *körkortslagen (1998:488),*

- 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
- 5 kap. 1 och 2 §§ yrkes- trafiklagen (xxxx:xx), eller
- 8 § djurskyddslagen (1988:534)

ska lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med

1. artikel 16.2 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>,

2. artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg<sup>3</sup>, eller

3. artikel 23 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde

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

<sup>3</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).



*till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>4</sup>, i fråga om den som begäran gäller.*

20 §<sup>5</sup>

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, *tillstånd till taxitrafik*, biluthyrning och transporttillstånd *samt för förmedling av uppgifter till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009, artikel 13 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller artikel 23 i förordning (EG) nr 1073/2009.*

Socialstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden om legitimation enligt 4 kap. 1 eller 2 § eller 8 kap. 1, 3 eller 4 § patientsäkerhetslagen (2010:659).

En länsstyrelse får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden om godkännande och tillsyn av personal vid bevakningsföretag, i ärenden enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, i ärenden om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen

<sup>4</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2011:162.

(2010:523) samt i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap.

Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning.

#### 24 §<sup>6</sup>

Uppgifter får lämnas ut med stöd av 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister när de behövs i sådan verksamhet som avses i 2 § första stycket 1–3 i nämnda lag. Uppgifter får lämnas ut i andra fall endast när det finns särskilda skäl.

Uppgifter får lämnas ut med stöd av 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister när de behövs i sådan verksamhet som avses i 2 § första stycket 1–3 i nämnda lag. Uppgifter får lämnas ut i andra fall endast när det finns särskilda skäl *eller om det följer av en EU-rättsakt.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2000:720.

## 2.27 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs att 3 och 7 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 §<sup>1</sup>

Uppgifter ur misstankeregistret ska lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 12 kap. 9 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (2005:716) eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

3. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller samt i ärenden om anställning eller uppdrag enligt 4 kap. 14 a § polisförordningen (1998:1558) vid myndigheten,

4. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

5. en länsstyrelse, i fråga om den som ärendet gäller, om inte annat anges, i ärenden

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:163.

a) där länsstyrelsen enligt lag eller förordning ska hämta in sådana uppgifter,

b) där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning,

c) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m.,

d) om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523),

e) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, och

f) om auktorisation enligt förordningen om auktorisation av delgivningsföretag, i fråga om personer som anges i 4 § första stycket 1 och 2 i den förordningen,

6. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförläggning, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

6. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförläggning, tillstånd till yrkesmässig trafik, *tillstånd till taxitrafik*, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

7. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen i andra ärenden än som sägs i 1, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning i ärenden som avses i 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlänningslagen i fråga om någon annan än den som utredningen gäller,

8. Migrationsverket, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen, dels i fråga om den som

ärendet gäller, dels för utredning i ärenden som avses i 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlänningslagen i fråga om någon annan än den som utredningen gäller,

9. Statens kriminaltekniska laboratorium, i ärenden om DNA-analys, i fråga om den som ärendet gäller,

10. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller, och

11. en migrationsdomstol eller Migrationsöverdomstolen, i mål om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen, i fråga om den som ärendet gäller.

Vad som sägs i första stycket 3 om en polismyndighet gäller även i fråga om Rikspolisstyrelsen.

Uppgifter om en annan person än den som prövningen gäller enligt första stycket 7 eller 8 ska begränsas till uppgifter om misstanke som avser brott enligt 3, 4, 6 kap. eller 16 kap. 10 a § brottsbalken.

## 7 §<sup>2</sup>

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, *tillstånd till taxitrafik*, biluthyrning och transporttillstånd.

En länsstyrelse får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden om godkännande och tillsyn av personal vid bevakningsföretag, i ärenden enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag och i ärenden om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:163.

Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och uppgifter om misstanke om brott i övrigt förekommer.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.28 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet

Härigenom föreskrivs att 17 § förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 17 §<sup>1</sup>

För ändamål som avses i 2 kap. 3 § 5 lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet får uppgifter ur utsöknings- och indrivningsdatabasen om fysisk persons identitet, bosättning, familjeförhållanden och uppgifter som avses i 2 § 4 och 10 samt uppgift om skuldens storlek avseende fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till prövningsmyndigheter enligt 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490) och 4 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter i vägtrafikregistret i fråga om

För ändamål som avses i 2 kap. 3 § 5 lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet får uppgifter ur utsöknings- och indrivningsdatabasen om fysisk persons identitet, bosättning, familjeförhållanden och uppgifter som avses i 2 § 4 och 10 samt uppgift om skuldens storlek avseende fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till prövningsmyndigheter enligt 4 § lagen (1998:492) om biluthyrning, 1 kap. 4 § yrkestrafikförordningen (xxxx:xx) och 2 kap. 1 § taxitrafikförordningen (xxxx:xx).

Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter i vägtrafikregistret i fråga om

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:790.

1. innehavare av *trafiktillstånd* och övriga prövade som avses i 2 kap. 6, 7, och 15 §§ yrkestrafiklagen (1998:490), *och*

2. innehavare av tillstånd till biluthyrning och övriga prövade som avses i 8–10 §§ lagen (1998:492) om biluthyrning.

1. innehavare av *tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik* och övriga prövade som avses i 2 kap. 2 och 3 §§ yrkestrafiklagen (xxxx:xx),

2. *innehavare av taxitrafiktillstånd och övriga prövade som avses i 2 kap. 6, 7 och 15 §§ taxitrafiklagen (xxxx:xx), och*

3. innehavare av tillstånd till biluthyrning och övriga prövade som avses i 8–10 §§ lagen (1998:492) om biluthyrning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.



## 2.29 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

*dels* att 1 kap. 2 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 4 §, 4 kap. 1, 5, 9, 10 och 12 §, 5 kap. 2 och 6 §§, 7 kap. 8 a, 9 och 13 §§, 10 kap. 6 och 12 §§, 20 kap. 1 §, rubriken närmast före 3 kap. 4 § och bilaga 3 ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 4 kap. 12 a §, av följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2011:909*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 2 §

Transportstyrelsen är registreringsmyndighet för vägtrafikregistret och svarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.

Transportstyrelsen ska biträda polisen vid samarbete enligt Prümrådsbeslutet genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i rådsbeslutet automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

*Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 18 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>1</sup>.

## 2 kap.

### 1 §

I vägtrafikregistret ska de uppgifter föras in som framgår av

1. bilaga 1 i fråga om fordonsregistrering,
2. bilaga 2 i fråga om körkortsregistrering,
3. bilaga 3 i fråga om yrkes-  
trafikregistrering,
3. bilaga 3 i fråga om yrkes-  
trafik- och taxitrafikregistrering,
4. bilaga 4 i fråga om registrering av felparkeringsavgifter,
5. bilaga 5 i fråga om registrering av trängselskatt,
6. bilaga 6 i fråga om registrering av yrkeskompetensbevis,  
och
7. bilaga 7 i fråga om registrering av kontroller av kör- och  
vilotider.

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prümrådsbeslutet.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 3 kap.

**Uppgifter om yrkestrafik-  
registreringen**

**Uppgifter om yrkestrafik-  
och taxitrafikregistreringen**

### 4 §<sup>2</sup>

Uppgifter om någon som inte längre är innehavare av ett trafiktillstånd, en taxiförarlegitimation, ett färdskrivarkort eller ett tillstånd

Uppgifter om någon som inte längre är innehavare av ett taxitrafiktillstånd, en taxiförarlegitimation, ett färdskrivarkort eller ett tillstånd

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:988.

till biluthyrning och uppgifter om någon som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490) eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning *skall* gallras ur vägtrafikregistret fem år efter det att ett tillstånd, en legitimation eller ett färdskrivarkort har upphört att gälla. Beslut om avslag på en ansökan *skall* gallras ur registret fem år efter det att beslutet fattades.

En uppgift om grund för återkallelse enligt 5 kap. 1, 2, 4, 5 eller 6 § *yrkestrafiklagen* eller en anmälan enligt 3 kap. 5 § *yrkestrafiklagen* *skall* gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detsamma gäller en uppgift om grund för återkallelse enligt 11 § lagen om biluthyrning.

När någon som har eller har haft taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort avlidit, *skall* uppgifterna om taxiförarlegitimationen eller färdskrivarkortet snarast gallras ur registret.

till biluthyrning och uppgifter om någon som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx) eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning *ska* gallras ur vägtrafikregistret fem år efter det att ett tillstånd, en legitimation eller ett färdskrivarkort har upphört att gälla. Beslut om avslag på en ansökan *om sådana tillstånd och andra handlingar samt om avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska* gallras ur registret fem år efter det att beslutet fattades.

En uppgift om grund för återkallelse enligt 5 kap. 1, 2, 4, 5 eller 6 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx) eller en anmälan enligt 3 kap. 5 § *taxitrafiklagen* *ska* gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detsamma gäller en uppgift om grund för återkallelse enligt 11 § lagen om biluthyrning.

När någon som har eller har haft taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort avlidit, *ska* uppgifterna om taxiförarlegitimationen eller färdskrivarkortet snarast gallras ur registret.

Ytterligare föreskrifter om gallring av uppgifter framgår av bilaga 3 till denna förordning.

Ytterligare föreskrifter om gallring av uppgifter framgår av bilaga 3 till denna förordning och av artikel 16.3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

#### 4 kap.

##### 1 §<sup>3</sup>

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp vad gäller

1. fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt,

2. körkortsregistreringen användas

a) personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,

b) uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprövare,

c) datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkten 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkten 6,

d) namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,

3. yrkestrafikregistreringen användas

3. yrkestrafik- och taxi- trafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxiförarlegitimation,

b) datum för tillståndsuppgifter som avses i bilaga 3 punkten 2 och som är förenade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) användningssätt,

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2010:1619.

4. registreringen av felparkeringsavgifter användas
  - a) registreringsnummer eller ärendenummer,
  - b) datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,
5. registreringen av trängselskatt användas
  - a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,
  - b) datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,
6. registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,
7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas
  - a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,
  - b) datum för kontroller i företags lokaler,
  - c) företags riskvärde,
  - d) typ av transportverksamhet.

Första stycket är inte tillämpligt om möjligheterna att använda sökbegrepp begränsats enligt 5 §.

#### 5 §<sup>4</sup>

En annan användare än en statlig eller kommunal myndighet som medges direktåtkomst får inte beviljas rätt att för sökning i registret använda andra sökbegrepp än

1. registreringsnummer, chassinummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer i fråga om fordonsregistreringen,
2. personnummer eller samordningsnummer i fråga om körkortsregistreringen,
3. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxi-
3. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxi-

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:1283.

förarlegitimation i fråga om förarlegitimation i fråga om yrkestrafikregistreringen. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen.

Transportstyrelsen får för en användare som medges direktåtkomst bestämma de ytterligare begränsningar av användningen av sökbegrepp och de övriga villkor som anses nödvändiga ur integritetssynpunkt.

### 9 §<sup>5</sup>

Ett utdrag som avser yrkestrafikregistrering ska begäras hos Transportstyrelsen och får innehålla de uppgifter som enligt 2 kap. 1 § 3 förs in i registret, om utdraget har begärts av den registrerade själv eller av en myndighet som avses i 7 § första stycket.

Ett utdrag som avser yrkestrafik- och taxitrafikregistrering ska begäras hos Transportstyrelsen och får innehålla de uppgifter som enligt 2 kap. 1 § 3 förs in i registret, om utdraget har begärts av den registrerade själv eller av en myndighet som avses i 7 § första stycket.

Sedan fem år har förflutit från beslutet eller underrättelsen i ärendet ska i utdraget inte tas med följande uppgifter.

1. När det gäller en innehavare av *tillstånd till yrkesmässig trafik* eller tillstånd till biluthyrning eller en person som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § *yrkestrafiklagen (1998:490)* eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning:

- a) återkallelse,
- b) olämplighetstid, eller
- c) varning.

1. När det gäller en innehavare av *taxitrafiktillstånd* eller tillstånd till biluthyrning eller en person som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § *taxitrafiklagen (xxxx:xx)* eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning:

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2009:1370.

2. När det gäller en innehavare av taxiförläggning:

- a) återkallelse,
- b) olämplighetstid,
- c) omhändertagande, eller
- d) varning.

*Sedan två år har förflutit*

*1. från ett beslut om återkallelse,*

*2. från den tidpunkt då en tillfällig indragning upphörde att gälla,*

*3. från en varning, eller*

*4. sedan en olämplighetstid löpt ut*

*ska, när det gäller en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik eller en person som har prövats enligt 2 kap. 2 eller 3 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx), i utdraget inte tas med följande uppgifter:*

*a) återkallelse,*

*b) tillfällig indragning,*

*c) olämplighetstid, eller*

*d) varning.*

Begränsningen enligt andra stycket gäller inte den registrerade själv och inte heller om en myndighet som avses i 7 § tredje stycket har begärt fullständiga uppgifter för ett särskilt fall.

Begränsningen enligt andra och tredje stycket gäller inte den registrerade själv och inte heller om en myndighet som avses i 7 § tredje stycket har begärt fullständiga uppgifter för ett särskilt fall.

## 10 §

Bestämmelserna i 8 § första stycket tillämpas på mot-

Bestämmelserna i 8 § första stycket tillämpas på mot-

svarande sätt om en myndighet som handlägger ett yrkes- trafikärende, ett ärende om taxiförarlegitimation eller ett ärende om biluthyrning i ärendet begär in ett yttrande från en annan myndighet.

svarande sätt om en myndighet som handlägger ett yrkestrafikärende, *ett taxi- trafikärende*, ett ärende om taxiförarlegitimation eller ett ärende om biluthyrning i ärendet begär in ett yttrande från en annan myndighet.

## 12 §<sup>6</sup>

Uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt.

Uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras endast i samband med ett ärende om ursprungskontroll, registrering av fordon, utbyte av utländskt körkort eller om förarkort enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter *samt* vid kontroll enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488).

Uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt *eller av en EU-rättsakt*.

Uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras endast i samband med ett ärende om ursprungskontroll, registrering av fordon, utbyte av utländskt körkort eller om förarkort enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, vid kontroll enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) *samt om det följer av en EU-rättsakt*.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2007:745.



*12 a §*

*Transportstyrelsen ska bistå andra myndigheter och allmänheten med att söka uppgifter i utländska register över vägtransportföretag enligt de förutsättningar som anges i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009.*

**5 kap.****2 §<sup>7</sup>**

Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses i följande bestämmelser:

1. 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,
2. 4 kap. brottsbalken,
3. 6 kap. 1, 2, 3, 4, 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,
4. 8 kap. 1, 4, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,
5. 9 kap. 1, 3, 4 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,
6. 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,
7. 11 kap. brottsbalken,
8. 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken,
9. 13 kap. brottsbalken,

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2010:777.

10. 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken eller 17 kap. 1 och 16 §§ brottsbalken,
11. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
12. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
13. lagen (2000:1225) om straff för smuggling eller den upphävda lagen (1960:418) om straff för varusmuggling,
14. narkotikastrafflagen (1968:64),
15. skattebrottslagen (1971:69),
16. lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,
17. 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
18. 3 eller 4 § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel,
19. 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjölagen (1994:1009),
20. 6 kap. yrkestrafiklagen (1998:490),  
20. 5 kap. yrkestrafiklagen (xxxx:xx),  
20 a. 6 kap. taxitrafiklagen (xxxx:xx),
21. lagen (1998:492) om biluthyrning,
22. lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
23. fordonslagen (2002:574), den upphävda fordonskungörelsen (1972:595) eller den upphävda fordonsförordningen (2002:975),
24. 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),
25. 11 kap. 1 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
26. den upphävda förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige,
27. förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
28. förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,
29. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller den upphävda förordningen (1995:521) om

behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,

30. yrkestrafikförordningen (1998:779),

30. yrkestrafikförordningen (xxxx:xx),

30 a. taxitrafikförordningen (xxxx:xx),

31. förordningen (1998:780) om biluthyrning,

32. förordningen (1998:786) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

33. trafikförordningen (1998:1276),

34. fordonsförordningen (2009:211), eller

35. denna förordning.

Detsamma ska gälla om den registrerade har gjort sig skyldig till brott mot föreskrifter, förelägganden eller förbud enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods eller föreskrifter som har meddelats med stöd av författningarna under 23 och 25–35 i första stycket.

## 6 §<sup>8</sup>

När Transportstyrelsen får en underrättelse från Rikspolisstyrelsen enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter i fråga om körkortsregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3 eller *yrkestrafikregistreringen* för personen som behövs för provningen. Detta ska göras med de begränsningar som framgår av andra stycket och

När Transportstyrelsen får en underrättelse från Rikspolisstyrelsen enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter i fråga om körkortsregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3 eller *yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen* för personen som behövs för provningen. Detta ska göras med de begränsningar som framgår av andra stycket och

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2009:137.

under förutsättning att uppgifterna avser

1. en innehavare av gällande körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis,

2. den för vilken

a) tid för återkallelse tills vidare eller spärrtid enligt körkortslagen (1998:488) har beslutats men ännu inte löpt ut,

b) spärrtiden löpt ut och körkort eller förarbevis får utfärdas utan krav på ytterligare prövning enligt 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen,

c) tid för villkorlig körkortsåterkallelse enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse har beslutats men ännu inte löpt ut,

3. en innehavare av utländskt körkort som är permanent bosatt i Sverige,

4. en innehavare av gällande taxiförarlegitimation,

5. den för vilken tid för återkallelse tills vidare av taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490) har beslutats men ännu inte löpt ut,

6. den som har gällande tillstånd att driva yrkesmässig trafik eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § yrkestrafiklagen, eller

7. den som har gällande tillstånd att driva biluthyrning eller någon annan prövad som avses i 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

under förutsättning att uppgifterna avser

1. en innehavare av gällande körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis,

2. den för vilken

a) tid för återkallelse tills vidare eller spärrtid enligt körkortslagen (1998:488) har beslutats men ännu inte löpt ut,

b) spärrtiden löpt ut och körkort eller förarbevis får utfärdas utan krav på ytterligare prövning enligt 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen,

c) tid för villkorlig körkortsåterkallelse enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse har beslutats men ännu inte löpt ut,

3. en innehavare av utländskt körkort som är permanent bosatt i Sverige,

4. en innehavare av gällande taxiförarlegitimation,

5. den för vilken tid för återkallelse tills vidare av taxiförarlegitimation enligt *taxitrafiklagen* (xxxx:xx) har beslutats men ännu inte löpt ut,

6. den som har gällande tillstånd att driva yrkesmässig trafik eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 2 eller 3 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx),

7. den som har gällande tillstånd att driva taxitrafik eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § *taxitrafiklagen*,

8. den som har gällande tillstånd att driva biluthyrning eller någon annan prövad som avses i 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

Uppgifterna från Rikspolisstyrelsen ska inte behandlas enligt första stycket om underrättelsen endast avser brott som sammanlagt har föranlett penningböter till ett belopp som understiger 1 200 kronor. Detta gäller dock inte om den som uppgiften avser under de senaste fem åren har befunnits skyldig till något annat brott som avses i 2 §.

## 7 kap.

### 8 a §<sup>9</sup>

För ett registrerat fordon ska en skyltavgift tas ut för varje skylt utom vid tillfällig registrering enligt 21–23 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Avgiften tas ut när fordonet registreras. Om fordonet ställs av vid registreringen, tas dock avgiften ut när avställningen upphör eller, om detta inte sker, när fordonet avregistreras. För en taxiskylt som avses i 9 § tas avgiften ut när fordonet har anmälts för användning i taxitrafik enligt *yrkestrafiklagen* (1998:490).

För ett registrerat fordon ska en skyltavgift tas ut för varje skylt utom vid tillfällig registrering enligt 21–23 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Avgiften tas ut när fordonet registreras. Om fordonet ställs av vid registreringen, tas dock avgiften ut när avställningen upphör eller, om detta inte sker, när fordonet avregistreras. För en taxiskylt som avses i 9 § tas avgiften ut när fordonet har anmälts för användning i taxitrafik enligt *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx).

För skyltavgifter tillämpas 6 kap. 18 § på motsvarande sätt.

### 9 §

På en registreringsskylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt *yrkestrafiklagen* (1998:490) och

På en registreringsskylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx)

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2010:1599.

som inte har undantagits från skyldigheten enligt 7 kap. 1 § *yrkestrafikförordningen* (1998:779) att ha taxameter skall bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (taxiskylt). Detta gäller dock inte om fordonet enligt 16 kap. denna förordning är försett med personliga fordonsskyltar.

och som inte har undantagits från skyldigheten enligt 5 kap. 1 § *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) att ha taxameter ska bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (taxiskylt). Detta gäller dock inte om fordonet enligt 16 kap. denna förordning är försett med personliga fordonsskyltar.

13 §<sup>10</sup>

Ersättningsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om användningsförbud råder för det enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonskatt, 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Detsamma gäller om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 6 kap. 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Ersättningsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om användningsförbud råder för det enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonskatt, 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Detsamma gäller om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 5 kap. 8 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Om fordonet är avställt får ersättningsskyltar eller provisoriska skyltar lämnas ut endast om det hade fått ske om fordonet hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2006:245.

Om ett fordons registreringsskyltar har tagits om hand enligt 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen, 8 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 28 § lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, får efter ansökan ersättningsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt någon av dessa lagar.

## 10 kap.

### 6 §<sup>11</sup>

Om ett fordon som har anmälts för användning i taxi- trafik enligt *yrkestrafiklagen (1998:490)* har bytt ägare och ägarbytet innebär att fordonet inte längre ska ha en sådan skylt som avses i 7 kap. 9 § (taxiskylt), ska den nye ägaren registreras först när det finns en uppgift i registret om att registreringsskylten i enlighet med 7 kap. 10 § har getts in till Transportstyrelsen.

Om ett fordon som har anmälts för användning i taxi- trafik enligt *taxitrafikförordningen (xxxx:xx)* har bytt ägare och ägarbytet innebär att fordonet inte längre ska ha en sådan skylt som avses i 7 kap. 9 § (taxiskylt), ska den nye ägaren registreras först när det finns en uppgift i registret om att registreringsskylten i enlighet med 7 kap. 10 § har getts in till Transportstyrelsen.

### 12 §<sup>12</sup>

Om ägaren i nedanstående fall avser att ändra användningen av ett registrerat fordon ska han eller hon före ändringen skriftligen anmäla det nya användningssättet till Transportstyrelsen. I anmälan ska det anges när ändringen avses ske.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2009:1370.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2009:1370.

Anmälan enligt första stycket ska göras om

1. fordonet avses användas så att det ska ställas in till kontrollbesiktning enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen (2009:211), eller

2. fordonet tidigare har anmälts för sådan användning som anges i punkt 1 men inte längre avses användas så.

Anmälan behövs dock inte om en sådan ska göras till Transportstyrelsen enligt yrkestrafikförordningen (1998:779) eller förordningen (1998:780) om biluthyrning.

Anmälan behövs dock inte om en sådan ska göras till Transportstyrelsen enligt yrkestrafikförordningen (xxxx:xx), *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) eller förordningen (1998:780) om biluthyrning.

*Lydelse enligt SFS 2011:xxx*

*Föreslagen lydelse*

## 20 kap.

### 1 §<sup>13</sup>

Transportstyrelsen får meddela

1. föreskrifter om storleken av de avgifter som avses i 6 kap. 17 §, 7 kap. 8 a §, 8 kap. 17 § och 14 kap. 9 §,

2. föreskrifter om avgifter för ersättningsskyltar, provisoriska registreringsskyltar och särskilda fordonsskyltar samt för ärendehandläggning enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

3. föreskrifter för verkställigheten av lagen om vägtrafikregister och denna förordning,

3. föreskrifter för verkställigheten av lagen om vägtrafikregister, denna förordning, *artikel 16–18 i förordning (EG) nr 1071/2009, artikel 11, 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr*

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2010:1599.



*1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg<sup>14</sup>, och artikel 20, 23 och 24 i 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>15</sup>,*

4. ytterligare föreskrifter om förfarandet i de avseenden som regleras i denna förordning.

Föreskrifterna meddelas efter hörande av

1. Rikspolisstyrelsen i frågor som avser polismyndigheters verksamhet eller Prömrådsbeslutet,

2. Tullverket i frågor som avser verkets verksamhet,

3. Försvarsmakten i frågor som avser registrering av fordon som förs över från det militära fordonsregistret till vägtrafikregistret, och

4. Utrikesdepartementet i frågor som avser avgifter för skyltar för beskickningsfordon.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>14</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>15</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

*Bilaga 3<sup>1</sup>**Nuvarande lydelse*

I vägtrafikregistret ska i fråga om yrkestrafikregistreringen följande uppgifter föras in.

**Uppgifter****Särskilda regler**

---

**2. Tillståndsuppgifter**

Ansökan om

- trafiktillstånd,
- tillstånd till biluthyrning,
- gemenskapstillstånd enligt
  1. rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss, ändrad genom rådets förordning (EG) nr 11/98, eller
  2. 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,
- linjetrafiktillstånd inom EES enligt 4 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490), eller
- transporttillstånd enligt

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1373.

4 kap. 3 § yrkestrafiklagen  
avseende persontransporter,  
samt beslut med anledning av  
ansökan som avses ovan

Olämplighetstid vid avslag

Slag av tillstånd

Villkor och begränsningar i  
tillståndet

Den som är ansvarig för trafik-  
utövningen eller uthyrnings-  
verksamheten och övriga  
personer som har prövats  
enligt yrkestrafiklagen  
(1998:490) eller lagen  
(1998:492) om biluthyrning

Antal utfärdade kopior av  
gemenskapstillstånd enligt  
*rådets förordning (EEG) nr  
881/92 och rådets förordning  
(EG) nr 11/98*

*Begäran om omprövning av  
tillstånd till linjetrafik enligt  
2 kap. 17 § yrkestrafiklagen  
(1998:490) och beslut med  
anledning av omprövningen*

Anmälan om utbyte m.m.  
enligt 2 kap. 9 § yrkestrafik-  
förordningen (1998:779) eller  
5 § förordningen (1998:780)

om biluthyrning samt beslut  
med anledning av anmälan

Uppgift om konkursbeslut

Uppgift om tillståndshavarens  
dödsfall

Anmälan om föreståndare  
enligt 2 kap. 15 § *yrkestrafik-*  
*lagen* (1998:490) eller 10 §  
lagen (1998:492) om bilut-  
hyrning, beslut med anledning  
av anmälan samt beslutets  
giltighetstid

Omprövning av tillståndsinne-  
hav och beslut i ärendet

Beslut om varning eller åter-  
kallelse

Olämplighetstid vid åter-  
kallelse och vem eller vilka  
personer som avses

Delgivning av beslut om  
varning eller återkallelse

Överklagande av beslut

Beslut om inhibition

Upphörande av tillstånd

### 3. Fordonsuppgifter

Fordon som har anmälts att användas med stöd av ett tillstånd

*Ansökan om undantag från krav på anmälan av fordon och beslut med anledning av ansökan*

### 4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.

---

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet bokades

Uppgift om genomfört skriftligt prov för förare i yrkeskompetens som anges i 7 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller 3 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av skriftligt prov för förare i yrkeskompetens som anges i 7 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller 3 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet bokades

Uppgift om genomfört körprov taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § 5 *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av körprov för taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § 5 *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet bokades

Uppgift om förarprövare som körprov för taxiförarlegitimation avlagts inför

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Beslut med anledning av förnyelse

Omhändertagande enligt 5 kap. 9 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Delgivning av sådant beslut

-----  
Krav på läkarintyg

Ansökan om undantag enligt

11 kap. 5 § 2 *yrkestrafikförordningen* (1998:779) och beslut med anledning av ansökan

Den myndighet som har meddelat ett beslut

---

### **5. Belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik eller biluthyrning**

Utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 5 kap. 15 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Beslut eller anmälan enligt 8 kap. 2 eller 4 § *yrkestrafikförordningen* (1998:779) eller 10 eller 12 § förordningen (1998:780) om biluthyrning från andra myndigheter som rör tillståndshavaren

#### *Återkallelsegrund*

### **6. Belastningsuppgifter som avser taxiförarlegitimation**

Anmälan av läkare enligt 3 kap. 5 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 5 kap. 15 § *yrkestrafiklagen* (1998:490)

Beslut eller anmälan enligt 8 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779) från andra myndigheter avseende innehavare av taxiförarlegitimation

Återkallelsegrund

-----

## 9. Övriga uppgifter

Uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafikärenden

*Föreslagen lydelse*

I vägtrafikregistret ska i fråga om yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen följande uppgifter föras in.

### Uppgifter

### Särskilda regler

#### 2. Tillståndsuppgifter

Ansökan om

- yrkestrafiktillstånd,
- taxitrafiktillstånd,
- tillstånd till biluthyrning,
- gemenskapstillstånd enligt
  1. förordning (EG) nr 1072/2009, eller
  2. förordning (EG) nr 1073/2009,



- linjetrafiktillstånd inom EES enligt 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx), eller
- transporttillstånd enligt 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen avseende persontransporter, samt beslut med anledning av ansökan som avses ovan

Olämplighetstid vid avslag

Slag av tillstånd

Villkor och begränsningar i tillståndet

Den som är ansvarig för trafikutövningen eller uthyrningsverksamheten och övriga personer som har prövats enligt yrkestrafiklagen (xxxx:xx), taxitrafiklagen (xxxx:xx) eller lagen (1998:492) om biluthyrning

*Juridiskt ombud för företag som bedriver yrkesmässig trafik (i förekommande fall)*

Antal utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009

Anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 9 § yrkestrafikförordningen (xxxx:xx), 2 kap. 9 § *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning samt beslut med anledning av anmälan

Uppgift om konkursbeslut

Uppgift om tillståndshavarens dödsfall

Anmälan om föreståndare enligt 2 kap. 15 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx), 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning, beslut med anledning av anmälan samt beslutets giltighetstid

*Beslut enligt artikel 6.2 a tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009 och skälen för beslutet*

Omprövning av tillståndsinnehav och beslut i ärendet

*Underrättelse eller beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009*

Beslut om varning eller återkallelse *i fråga om taxitrafiktillstånd*

Olämplighetstid vid återkallelse och vem eller vilka personer som avses

*Giltighetstid för beslut om tillfällig indragning av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik*

*Delgivning av underrättelse enligt artikel 13.1 förordning (EG) nr 1071/2009 eller beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik*

Delgivning av beslut om varning eller återkallelse *av taxitrafiktillstånd*

Överklagande av beslut

Beslut om inhibition

Upphörande av tillstånd

### **3. Fordonsavgifter**

Fordon som har anmälts att användas med stöd av ett tillstånd

#### 4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

*Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009*

*Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes*

Uppgift om bokning av skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

*Uppgift om bokning av skriftligt prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009*

*Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes*

Uppgift om genomfört skriftligt prov för förare i yrkeskompetens som anges i 7 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller 3 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av skriftligt prov för förare i yrkeskompetens som anges i 7 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller 3 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om genomfört körprov för taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § 5 *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av körprov för taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § 5 *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Uppgift om förarprovare som körprov för taxiförarlegitimation avlagts inför

Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Beslut med anledning av förnyelse

Omhändertagande enligt 4 kap. 9 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Delgivning av sådant beslut

---

Krav på läkarintyg

Ansökan om undantag enligt 8 kap. 5 § 2 *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) och beslut med anledning av ansökan

Den myndighet som har meddelat ett beslut

---

## **5. Belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik, *taxitrafik* eller biluthyrning**

Utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 4 kap. 4 § yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller 4 kap. 15 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Beslut eller anmälan enligt 5 kap. 1 eller 3 § yrkestrafikförordningen (xxxx:xx), 6 kap. 1 eller 3 § *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) eller 10 eller 12 § förordningen (1998:780) om biluthyrning från andra myndigheter som rör tillståndshavaren

*Grund för återkallelse, tillfällig indragning eller olämplighetsförklaring*

## 6. Belastningsuppgifter som avser taxiförrarlegitimation

Anmälan av läkare enligt 3 kap. 5 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 4 kap. 15 § *taxitrafiklagen* (xxxx:xx)

Beslut eller anmälan enligt 6 kap. 1 § *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) från andra myndigheter avseende innehavare av taxiförrarlegitimation

Återkallelsegrund

---

## 9. Övriga uppgifter

Uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafik- eller taxitrafikärenden

## 2.30 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning

Häri genom föreskrivs att 1 § förordningen (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna förordning innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning till 30 kilometer i timmen vid passage av

1. buss i linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490),
2. buss som används för sådan skolskjutsning som avses i förordningen (1970:340) om skolskjutsning,
3. taxi i linjetrafik enligt yrkestrafiklagen, eller
4. taxi som används för sådan skolskjutsning som avses i förordningen om skolskjutsning.

De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:233.



## 2.31 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

#### 1 kap.

##### 2 §<sup>1</sup>

I denna förordning används följande beteckningar med den betydelse som anges nedan. Andra beteckningar som används i förordningen har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Beteckning	Betydelse
Symbol	Bild som används i stället för en text.
Vägmärkesbild	Den information som lämnas på ett vägmärke genom text och symboler. I vägmärkesbilden ingår bårder och motsvarande.
Vägvisningsplan	En förteckning över geografiska mål som ska anges med lokaliseringmärken för vägvisning längs de allmänna vägarna.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:218.

*Föreslagen lydelse***1 kap.****2 §**

I denna förordning används följande beteckningar med den betydelse som anges nedan. Andra beteckningar som används i förordningen har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (xxxx:xx), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Beteckning	Betydelse
Symbol	Bild som används i stället för en text.
Vägmärkesbild	Den information som lämnas på ett vägmärke genom text och symboler. I vägmärkesbilden ingår bårder och motsvarande.
Vägvisningsplan	En förteckning över geografiska mål som ska anges med lokaliseringsmärken för vägvisning längs de allmänna vägarna.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.32 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 §, 5 kap. 1 § samt 6 kap. 10 och 11 §§ fordonsförordningen (2009:211) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 3 §<sup>1</sup>

I följande författningar finns bestämmelser i nedan angivna ämnen, nämligen

1. om undantag från denna förordning i militärtrafikförordningen (2009:212) och vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap,

2. om färdskrivare i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

3. om taxameter i yrkes-                      3. om taxameter i taxi-  
*trafikförordningen (1998:779),      trafikförordningen (xxxx:xx),*

4. om registrering av fordon i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister,

5. om motorfordons beskaffenhet och utrustning för begränsning av utsläpp av avgaser och andra ämnen i avgasreningsförordningen (2011:345).

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:352.

## 5 kap.

### 1 §

Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon ska få användas i <i>yrkesmässig trafik</i> för personbefordran,</p> | <p>1. en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon ska få användas i <i>taxitrafik eller, annars med förare och mot betalning, få ställas till allmänhetens förfogande</i> för personbefordran,</p> |
|--|--|
2. en personbil ska få användas vid övningskörning i trafikskola,
3. ett fordon som har kopplats till något annat motordrivet fordon än ett terrängmotorfordon ska få användas för personbefordran,
4. en bil ska få registreras som utryckningsfordon enligt 6 kap. 9 § 1 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister,
5. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 3 trafikförordningen (1998:1276).

## 6 kap.

### 10 §

I stället för vad som anges i 5–9 §§ ska fordon av följande slag och med en totalvikt av högst 3,5 ton kontrollbesiktas

- första gången under den inställetstermin vars inställelse-månad infaller sedan ett år har gått från den månad då fordonet första gången togs i bruk, och
- därefter årligen under fordonets inställetstermin.

1. Utryckningsfordon.
2. Registrerade motorfordon som används för övningskörning i en trafikskola.

3. Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras.

4. Registrerade bilar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran.

4. Registrerade bilar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran *eller i taxitrafik.*

5. Registrerade släpvagnar och släpslädar som är inrättade för transport av sjuka eller skadade.

6. Registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse.

7. Registrerade bilar, som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik.

7. Registrerade bilar, som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik *eller taxitrafik.*

8. Registrerade bussar.

Bestämmelsen i första stycket om när ett fordon ska besiktas första gången gäller även om fordonet tidigare har använts på något annat sätt än som anges där.

## 11 §

Registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse ska kontrollbesiktas

Registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som, *med förare och mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande* för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse ska kontrollbesiktas

– första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

– därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 2.33 Förslag till förordning om ändring i militärtrafikförordningen (2009:212)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § militärtrafikförordningen (2009:212) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 7 §

Lagen (1998:492) om biluthyrning, förordningen (1998:780) om biluthyrning, yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779) ska inte gälla vid uthyrning av bil eller terrängmotorfordon till Försvarsmakten eller vid tillhandahållande av bil eller terrängmotorfordon med förare mot ersättning vid en militär operation eller militär övning.

Lagen (1998:492) om biluthyrning, förordningen (1998:780) om biluthyrning, *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*, yrkestrafiklagen (xxxx:xx), *taxitrafiklagen* (xxxx:xx), yrkestrafikförordningen (xxxx:xx) och *taxitrafikförordningen* (xxxx:xx) ska inte gälla vid uthyrning av bil eller terrängmotorfordon till Försvarsmakten eller vid tillhandahållande av bil eller terrängmotorfordon med förare mot ersättning vid en militär operation eller militär övning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.



## 2.34 Förslag till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

Härigenom föreskrivs att bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) ska ha följande lydelse.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

*Nuvarande lydelse*

*Bilaga<sup>1</sup>*

Verksamheten består i	Särskilda begränsningar i sekretessen
-----------------------	---------------------------------------

77. utredning om ekonomiska förhållanden i ärenden om trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) eller enligt motsvarande äldre bestämmelser

### Sakregister till bilagan

*Siffrorna avser punkter i bilagan*

Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket	16, 128
Teknisk kontroll	12

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:673.

*Föreslagen lydelse**Bilaga<sup>1</sup>*

Verksamheten består i	Särskilda begränsningar i sekretessen
-----------------------	---------------------------------------

77. utredning om ekonomiska förhållanden i ärenden om *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> och yrkestrafiklagen (xxxx:xx) eller taxitrafiklagen (xxxx:xx), eller enligt motsvarande äldre föreskrifter*

**Sakregister till bilagan***Siffrorna avser punkter i bilagan*

Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket	16, 128
<i>Taxitrafiklagen</i>	77

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:673.<sup>2</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

Teknisk kontroll

12

-----

## 2.35 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:895) med instruktion för Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll

Härigenom föreskrivs att 13 § förordningen (2009:895) med instruktion för Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 13 §<sup>1</sup>

Myndigheten ska utöva tillsyn och får meddela föreskrifter enligt

- lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll,
- förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll,
- lagen (1992:1514) om måttenheter, mätningar och mätdon,
- förordningen (1993:1066) om måttenheter, mätningar och mätdon,
- förordningen (2002:956) om frivillig miljöledning och miljörevision,
- yrkestrafikförordningen (1998:779),
- taxitrafikförordningen (xxxx:xx),
- avgasreningsförordningen (2011:345), och
- förordningen (1994:99) om vatten- och värmemätare.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:828.

## 2.36 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna förordning innehåller bestämmelser om avgifter för prov som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, lagen (1998:492) om biluthyrning och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar.

Denna förordning innehåller bestämmelser om avgifter för prov som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (xxxx:xx), *taxitrafiklagen* (xxxx:xx), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, lagen (1998:492) om biluthyrning och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

## 3 Gällande rätt

### 3.1 EU:s nuvarande regelverk

#### 3.1.1 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>1</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 samhällsekonomins 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.

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

### 3.1.2 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 medlemsstaters territorier<sup>2</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>3</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>4</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.

### 3.1.3 Förordningarna (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>5</sup>

<sup>2</sup> EGT L 95, 9.4.1992, s. 1 (Celex 31992R0092).

<sup>3</sup> EUT L 374, 27.12.2006, s. 5 (Celex 32006L0094).

<sup>4</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 1 (Celex 31993R0093).

<sup>5</sup> EGT L 74, 20.3.1992, s. 1 (Celex 31992R0684).

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>6</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.

## 3.2 Vägtransportpaketet

### 3.2.1 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>7</sup>,

<sup>6</sup> EGT L 4, 8.1.1998, s. 10 (Celex 31998R0012).

<sup>7</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).



2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter på väg<sup>8</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 person-transporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006<sup>9</sup>.

I denna promemoria benämns fortsättningsvis

1. förordning (EG) nr 1071/2009 – trafiktillståndsförordningen,
2. förordning (EG) nr 1072/2009 – godsförordningen, och
3. förordning (EG) nr 1073/2009 – bussförordningen.

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>10</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>11</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.

<sup>8</sup>EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>9</sup>EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

<sup>10</sup> EUT L 339, 22.12.2009, s. 36 (Celex 32009D0992).

<sup>11</sup> EUT L 335, 18.12.2010, s. 21 (Celex 32010R1213).

### 3.2.2 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 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.

### **3.2.3 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.

### **3.2.4 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 inter-

nationella 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 överträdelse 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.

### **3.3 Nationella regler**

#### **3.3.1 Huvuddragen i yrkestrafiklagstiftningen**

##### **3.3.1.1 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. i 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 yrkeskunnande, 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.

### 3.3.1.2 Yrkestrafikförordningen (1998:779)

Yrkestrafikförordningen (1998:779) (YTF) innehåller föreskrifter för tillämpningen av YTL. I 1 kap. finns bland annat en uppräknning 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.

### **3.3.2 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.

### **3.3.3 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.

### **3.3.4 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 §).



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

### 4.1 En lag blir två

**Förslag:** Den nuvarande yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen ska ersättas av en ny yrkestrafiklag och yrkestrafikförordning. Bestämmelser om taxitrafik och taxiförarlegitimation ska regleras separat i en ny taxitrafiklag och taxitrafikförordning.

**Skälen för förslaget:** 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 i förordningen yrkesmässigt bedrivande av person- eller gods-transporter 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 persontransporter 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 är det 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 skäl att införa en ny yrkestrafiklag och -förordning.

## 4.2 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.



## **4.3 Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde**

### **4.3.1 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.

### **4.3.2 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 trafik tillståndsförordningen). 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 trafiktillståndsförordningen).

### 4.3.3 Överväganden

**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.

I förordning ska räknas upp de transporter som, utöver undantagen i artikel 1.4 i förordning (EG) nr 1071/2009, inte ska anses utgöra yrkesmässig trafik.

**Skälen för förslaget:** Undantagen 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 snedvidning av konkurrensen på godstransportmarknaden, med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Sammantaget kan de fördelar som finns med att slopa kravet på tillstånd för att bedriva yrkesmässiga godstransporter med lätta fordon inte 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.

Yrkesmässig trafik med terrängmotorfordon bedrivs i dag bland annat som beställningstrafik med buss, dvs. som persontransporter. Även transporter med traktortåg kan bedrivas som persontransporter. Definitionen av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg i artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen innefattar 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 inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav. Yrkesmässiga godstransporter på väg med terrängmotorfordon med en vikt överstigande 3,5 ton omfattas dock av förordningens tillämpningsområde.

Undantagen för persontransporter i icke-kommersiellt syfte eller i verksamhet där persontransporterna är en underordnad del av verksamheten ska 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. Bestämmelsen i nuvarande 1 kap. 2 § YTF om transporter som inte ska anses utgöra yrkesmässig trafik måste anpassas till att vissa undantag nu framgår direkt av trafiktillståndsförordningen. Transporterna i nuvarande 1 kap. 2 § 1–3 YTF (vissa transporter av passagerare till eller från en arbetsplats eller skola och transport av röstande

på en valdag eller på en dag för folkomröstning) omfattas av undantaget i artikel 1.4 b trafiktillståndsförordningen och kan därför utgå ur uppräknigen.

De undantag från trafiktillståndsförordningens bestämmelser som medlemsstaterna har möjlighet att göra enligt artikel 1.5 bör regleras i yrkestrafikförordningen. Den nuvarande uppräknigen i yrkestrafikförordningen måste således även anpassas till de undantagsmöjligheter som denna artikel ger. Punkterna 4–8 i nuvarande 1 kap. 2 § YTF (transporter med uttryckningsfordon, av döda, av snö och is m.m., för viss renhållning och för bärgning av fordon) utgörs av sådana nationella transporter som anges i artikeln, och kan behållas.

De transporter som avses i punkterna 9–11 i samma paragraf (transporter av bl.a. mjölk, slaktdjur samt grönsaker och frukt till förädlingsindustrier) har hittills ansetts inte utgöra yrkesmässig trafik. Såvitt gäller dessa transporter har det tidigare, på grund av godsets karaktär, varit nödvändigt med snabb leverans eller så har det rört sig om korta transportavstånd. Transporterna har dock utvecklats och i dag finns möjlighet, exempelvis med hjälp av kylsystem, att transportera även känsligt gods längre sträckor. Delvis till följd av detta har också transportavstånden för den här typen av transporter ökat. Med hänsyn härtill är det tveksamt om dessa transporter kan anses omfattas av de undantagsmöjligheter som trafiktillståndsförordningen ger. Ett undantag för den här typen av transporter är vidare olämpligt med hänsyn till konkurrensförhållandena i branschen. De angivna transporterna bör därför anses utgöra yrkesmässig trafik.

Transporterna i punkten 12 i samma paragraf sker med traktortåg i jordbruket och skogsbruket. Undantaget i artikel 1.4 c i trafiktillståndsförordningen omfattar transporter med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/timme, bl. a. traktorer. Traktortåg utgör dock en fordonskombination och något uttryckligt undantag för sådana transporter görs inte. Undantaget i nuvarande yrkestrafikförordningen omfattar transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket. Med hänsyn till att det rör sig om transporter

som sker inom dessa verksamheter av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar, får de anses ha föga inverkan på transportmarknaden på grund av de korta transportavstånden och kan därmed fortsatt undantas.

Det nuvarande undantaget för trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter att driva linjetrafik utan särskilt tillstånd behandlas i avsnitt 4.8.

## 4.4 Definitioner

**Bedömning:** Det bör fortsatt preciseras under vilka former yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas, som linjetrafik eller beställningstrafik.

**Skälen för bedömningen:** 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 trafiktillståndsförordningen. 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 taxi-trafiken och kollektivtrafiken sker hänvisningar särskilt till begreppet linjetrafik. Det finns därför ett behov av att även nationellt göra en uppdelning mellan olika typer av persontransporter med buss. Att på detta sätt precisera 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.

## 4.5 Prövningsmyndighet

**Förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet enligt yrkestrafiklagen och behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009 samt vilken myndighet som ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt EU-förordningen.

I förordning ska Transportstyrelsen utses till prövningsmyndighet enligt yrkestrafiklagen och behörig myndighet enligt förordning (EG) nr 1071/2009. Trafikverket ska utses till behörig myndighet att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt förordning (EG) nr 1071/2009.

Transportstyrelsen ska även utses till behörig myndighet enligt förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) 1073/2009.

**Skälen för förslaget:** Frågan om vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande på yrkestrafikområdet regleras lämpligen i förordning. I den nya yrkestrafiklagen ska det därför anges att regeringen utser dessa myndigheter.

Frågor enligt den nuvarande yrkestrafiklagen prövas av Transportstyrelsen. Styrelsen är även behörig myndighet enligt nuvarande EU-förordningar som rör gods- och persontransporter inom EES (se 2 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet [EES]). Av propositionen Transportstyrelsen och dess verksamhet (prop. 2008/09:31) framgår att Transportstyrelsens kärnverksamhet består av normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom samtliga fyra transportslag. Avsikten var att samla all sådan verksamhet hos Transportstyrelsen. I enlighet härmed har den verksamhet som länsstyrelserna tidigare bedrev på körkorts- och yrkestrafikområdet förts över till Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2010. Innebörden av detta är bland annat att frågor om trafiktillstånd endast prövas

av Transportstyrelsen, och inte som tidigare av både Transportstyrelsen och länsstyrelserna.

Bestämmelser om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och tillsyn över de företag som bedriver sådan verksamhet kommer nu att finnas i trafiktillståndsförordningen i stället för i nuvarande yrkestrafiklag. Vidare så kommer bussförordningen och godsförordningen att ersätta de tidigare EU-förordningarna på dessa områden. Ikraftträdandet av de tre nya EU-förordningarna föranleder inte någon annan bedömning än den som tidigare gjorts i fråga om vilken myndighet som bör vara prövningsmyndighet på yrkestrafikområdet. Transportstyrelsen bör därmed utses till behörig myndighet enligt förordningarna i vägtransportpaketet. Även de frågor som kommer att regleras i den nya yrkestrafiklagen och -förordningen bör prövas av Transportstyrelsen. Trafikverket bör dock även fortsättningsvis anordna skriftliga prov i yrkeskunnande.

När det gäller utseende av nationell kontaktpunkt för informationsutbytet med övriga medlemsstater hänvisas till avsnitt 4.6.2.

## 4.6 Trafikansvariga

**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.

**Skälen för bedömningen:** 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. Medlems-

staterna 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.

Det saknas skäl att införa de begränsningar som trafiktillståndsförordningen medger. Trafiktillståndsförordningens bestämmelser bör således gälla utan inskränkningar.

## **4.7 Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik**

### **4.7.1 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.



## 4.7.2 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 i trafiktillståndsförordningen). 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 buss- respektive godsförordningen (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.

### 4.7.3 Ett eller två tillstånd?

**Förslag:** Yrkesmässig trafik får 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 Transportstyrelsen, eller ett yrkestrafiktillstånd.

**Skälen för förslaget:** I trafiktillståndsförordningen har således tagits in 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. 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 godsförordningen, men förordningen innehåller inte någon skrivning som utesluter möjligheten att låta gemenskapstillståndet gälla även för nationella transporter. 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.

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 trafikillstånd som gäller tills vidare.

Mot denna bakgrund föreslås att det införs en ordning där rätten att bedriva yrkesmässig trafik nationellt kan grundas på antingen ett gemenskapstillstånd eller ett nationellt yrkestrafikillstånd. 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 yrkestrafikillstånd. För att få köra nationellt ska det vara tillräckligt med en anteckning i vägtrafikregistret om innehav av tillstånd, gemenskapstillstånd eller yrkestrafikillstånd.

#### 4.7.4 Bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet

**Bedömning:** 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.

**Skälen för bedömningen:** I motsats till bussförordningen kan det inte av godsförordningen 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 trafik-tillstånd. Vid en kontroll av om en person eller ett företag innehar trafik-tillstånd görs i stället en kontroll av denna uppgift i vägtrafikregistret. Inte heller trafik-tillståndsförordningen 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 endast motsvara det antal fordon som används i internationell trafik.

## 4.8 Tillstånd till linjetrafik

**Förslag:** Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till linjetrafik för persontransporter.

**Bedömning:** Regionala kollektivtrafikmyndigheter omfattas av förordning (EG) nr 1071/2009 och därmed även av tillståndskrav.

**Skälen för förslaget:** 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.

Det kan finnas andra aktörer än trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver linjetrafik och vill anlita någon annan för att utföra trafiken. Den nuvarande bestämmelsen härom och om att den som utför trafiken i sådana fall ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter ska därför behållas, men göras generellt tillämplig.

## 4.9 Etableringskravet

**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.

**Skälen för bedömningen:** Den uppräknade av handlingar som ett företag ska hålla tillgängliga i sina lokaler enligt artikel 5 a i trafiktillståndsförordningen är tillräcklig för att den behöriga myndigheten ska kunna utföra nödvändiga kontroller av företaget. Krav på att företaget ska tillhandahålla några ytterligare handlingar bör således inte uppställas.

## 4.10 Kravet på gott anseende

**Förslag:** Villkoren för att uppfylla kravet på gott anseende, liksom vilka som ska omfattas av prövningen, ska anpassas till gällande EU-bestämmelser.

Hänvisningar till en utomlands bosatt näringsidkare ska ersättas med en näringsidkare som är bosatt utanför EES.

**Skälen för förslaget:** 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,andel. 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 gott anseende för att få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kommer nu att finnas i artikel 3 i trafiktillståndsförordningen. Av artikel 4 framgår vidare att kravet på gott anseende även ska omfatta ett företags trafikansvariga. Motsvarande krav i nuvarande yrkestrafiklagen ska således tas bort. Däremot framgår av artikel 6 i trafiktillståndsförordningen 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 tillståndshavaresandel. Utgångspunkten måste med nödvändighet vara en helhetsbedömning av den prövadesandel. Som ett uttryck för detta bör de allmänna omständigheter som ska beaktas enligt nuvarande 2 kap. 11 § första stycket YTL behållas. När det gäller uppräknningen 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. 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 överträdelse av bestämmelser inom de angivna områdena. Vidare bör inte heller den som har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, anses uppfylla kravet på gott anseende. Den nuvarande första punkten i andra stycket ska därför behållas.

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 trafiktillståndsförordningen). 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. 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 bör därför behållas. 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 EES. Motsvarande ändring ska ske i den bestämmelse i

yrkestrafikförordningen som behandlar innehållet i ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (nuvarande 2 kap. 8 § YTF).

#### 4.11 Kravet på ekonomiska resurser

**Bedömning:** Värdet av euron i svenska kronor ska fastställas i myndighetsföreskrifter varje år i enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**Skälen för bedömningen:** Av artikel 7.1 andra stycket i trafik-tillståndsförordningen framgår att vid tillämpning 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. Verkställigheten av denna omräkning kan lämpligen ske av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå.



## 4.12 Kravet på yrkeskunnande

**Förslag:** Transportstyrelsen ska utfärda intyg om yrkeskunnande och besluta om undantag från examensprov enligt förordning (EG) nr 1071/2009.

**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 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.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Villkoren för att uppfylla kravet på yrkeskunnande enligt 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 godkänt 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 muntlig 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 inne-

havare 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 trafiktillståndsförordningen (artikel 21.2 trafiktillståndsförordningen).

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 skäl att för närvarande utnyttja de möjligheter till ändring av denna ordning som trafiktillståndsförordningen ger. Vilken myndighet som ska anordna de skriftliga proven bör dock anges i förordning och inte som i dag i lag (se vidare avsnitt 4.5). 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 trafiktillståndsförordningen börjar att tillämpas ska avlägga examensprov.

Transportstyrelsens möjligheter att medge undantag från hela eller delar av ett examensprov regleras i nuvarande 2 kap. 5 § YTF. I samma paragraf regleras även Transportstyrelsens skyldighet att utfärda bevis om yrkeskunnande. Det är lämpligt att denna ordning består, men anpassas till bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen. Vilka säkerhetskomponenter intyget om yrkeskunnande ska innehålla lämnas till Transportstyrelsen att besluta om.

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

**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.

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

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *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. Den nuvarande ordningen bör därför behållas. En kompletterande hänvisning till trafiktillståndsförordningens bestämmelse bör dock läggas till.

### *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 4.7 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 trafikstillstånd enligt den nuvarande yrkestrafiklagen är inte tidsbegränsat. Trafikstillståndsförordningen 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 trafikstillståndsförordningen 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. Prövningsmyndigheten behöver därmed inte göra en fullständig prövning av att samtliga förutsättningar för tillståndet är uppfyllda vid förnyelse av gemenskapstillståndet. Att det i praktiken införs en tidsbegränsning av tillstånden att bedriva yrkesmässig trafik nationellt för de som väljer att bedriva verksamhet med stöd av ett gemenskapstillstånd innebär således inte någon ökad administration eller några ökade kostnader för berörda företag och myndigheter.

I nuvarande 2 kap. 15 § YTL regleras trafikstillståndets 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 trafiktillståndsförordningen.

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

**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.

**Skälen för förslaget:** 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.

Kravet på yrkeskunnande för den som ska bedriva persontransporter med buss 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 persontransporter huvudsakligen kunna

ägna sig åt godstransporter. Detta ska framgå av lagtexten. Rena godstransporter med stöd av ett tillstånd till persontransporter kan dock även framöver, i undantagsfall, ske utan samband med en persontransport.

## 4.15 Återkallelse av tillstånd

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

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

När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik tillfälligt dras in ska även ett transporttillstånd dras in på motsvarande sätt.

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

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Bestämmelser om återkallelse av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kommer inte längre att finnas i yrkestrafiklagen utan i artikel 13 i trafiktillståndsförordningen. I bestämmelsen anges även att den behöriga myndigheten ska underrätta ett företag som riskerar att inte längre uppfylla kraven för tillstånd enligt artikel 3.

Artikel 13 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. När en transportverksamhet ska upphöra bör det dock finnas en möjlighet att återkalla tillståndet på innehavarens begäran, särskilt med hänsyn till att tillståndshavare numera påförs vissa avgifter kopplade till tillståndsinnehavet. Trafiktill-

ståndsförordningens bestämmelser utgör inte hinder för en sådan bestämmelse.

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 trafiktillståndsförordningen. 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 dagens varning.

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



#### 4.15.2 Bestämmelser om olämplighetstid m.m.

**Förslag:** 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.

Sådana avgöranden som ska ligga till grund för frågan om brott föreligger vid slutlig återkallelse av ett tillstånd med anledning av brottslig gärning ska även ligga till grund för motsvarande bedömning vid en tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska delges den som beslutet rör.

**Bedömning:** Bestämmelserna om olämplighetstid efter avslag på en ansökan om tillstånd bör behållas.

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.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** 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 spärrtid. I artikel 6.3 i förordningen 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 i förordningen 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. Något skäl till att införa ett annat system än det nuvarande har inte framkommit, varför bestämmelserna om olämplighetstid efter återkallelse eller avslag på en ansökan om trafiktillstånd bör behållas. Bestämmelsen om olämplighetstid efter återkallelse ska dock, såvitt gäller trafikansvariga, anpassas till artikel 14 i trafiktillståndsförordningen. En anpassning ska även ske till att villkoren för återkallelse av tillstånd nu regleras av trafiktillståndsförordningen.

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.

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 bör därför bestå.

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 kan ligga till grund för frågan om brott föreligger kan behållas även då trafik-tillståndsförordningen ska tillämpas. Genom trafik-tillståndsförordningen införs en möjlighet att tillfälligt dra in ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. De nämnda avgörandena bör ligga till grund även för en sådan prövning.

Av nuvarande 2 kap. 16 § YTL framgår att ett beslut om varning eller återkallelse ska delges den som beslutet rör. Även ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd bör delges den som beslutet rör. Bestämmelsen ska därför kompletteras med denna situation.

## 4.16 Tillsyn

### 4.16.1 Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande

**Förslag:** Den behöriga myndigheten ska utföra kontroller enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och även i övrigt utöva tillsyn över tillståndshavare enligt den nya yrkestrafiklagen.

Regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

I förordning ska anges att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över Trafikverkets provverksamhet enligt förordning (EG) nr 1071/2009.

**Skälen för förslaget:** 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. Till och med utgången av år 2014 ska kontrollerna i stället genomföras minst vart femte år.

Bestämmelser om tillsyn finns i nuvarande 5 kap. 17 § YTL. Bestämmelsen om att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser kan 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 mer allmän uppgift för Transportstyrelsen att verka för att vissa krav uppfylls och även denna bestämmelse kan därför behållas. Vilken myndighet som är behörig myndighet enligt lagen anges i förordning.

Av artikel 8.3 trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna regelbundet ska kontrollera att prov i yrkeskunnande enligt artikeln anordnas i enlighet med bilaga I till

förordningen. Med anledning härav ska en myndighet utses att utöva tillsyn över denna provverksamhet. Frågan om vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande på taxitrafikområdet regleras lämpligen i förordning. I yrkestrafiklagen (xxxx:xx) ska det därför anges att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över denna provverksamhet. I förordning pekas sedan Transportstyrelsen ut som tillsynsmyndighet.

#### 4.16.2 Anmälan av fordon i yrkesmässig trafik

**Förslag:** Om det antal motordrivna fordon som en tillståndshavare ska använda enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik utökas, ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Även kravet på gott anseende ska prövas, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

För ett fordon som innehas med nyttjanderätt ska en kopia av nyttjanderättsavtalet ges in på Transportstyrelsens begäran.

**Bedömning:** Den nuvarande möjligheten för Transportstyrelsen att medge att ett fordon får användas enligt ett trafiktillstånd utan att vara anmält eller innan en fullständig anmälan har lämnats tas bort.

Fordon som innehas med nyttjanderätt ska även fortsättningsvis få anmälas att användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Den nuvarande möjligheten för Transportstyrelsen att besluta att en buss med en totalvikt av högst 3,5 ton och som används i beställningstrafik ska vara utrustad med en taxameterutrustning tas bort.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Av artikel 7 i trafiktillståndsförordningen framgår att ett företag ska förfoga över ett visst kapital, som varierar beroende på det antal fordon som används i verksamheten. För att löpande kunna bedöma vilket kapitalkrav som ska tillämpas på ett företag måste samtliga fordon som används i företagets verksamhet vara anmälda att användas enligt företagets tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Den nuvarande möjligheten i 5 kap. 1 § YTF för Transportstyrelsen att medge att ett fordon får användas enligt ett trafiktillstånd utan att vara anmält eller innan en fullständig anmälan har lämnats bör därför tas bort.

Om det antal motordrivna fordon som en tillståndshavare ska använda enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik utökas, ska det enligt 5 kap. 4 § YTF prövas att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Denna prövning bör även fortsättningsvis göras vid en utökning av transportverksamheten. Den nuvarande lämplighetsprövning som ska äga rum i samband med prövningen av de ekonomiska förutsättningarna ska ersättas med en prövning av företagets goda anseende enligt trafiktillståndsförordningen.

Fordon som innehas med nyttjanderätt kan enligt nuvarande bestämmelser anmälas för att användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Det har förekommit påståenden om att tvivelaktiga nyttjanderättsavtal åberopas som stöd för en anmälan av fordon. Frågan är om det med anledning av detta finns skäl att hindra en användning av fordon i yrkesmässig trafik som innehas med sådan rätt.

Det saknas skäl att inte låta ett företag åberopa ett civilrättsligt giltigt nyttjanderättsavtal till stöd för en anmälan av ett fordon. Transportstyrelsen, som tar emot anmälningar av fordon enligt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, ska inte pröva giltigheten av sådana avtal. Fordon som innehas med nyttjanderätt bör därmed även fortsättningsvis kunna anmälas för att användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Med hänsyn till att Transportstyrelsen inte ska göra någon bedömning av ett nyttjanderättsavtal bör en upplysning om att ett fordon innehas med sådan rätt vara tillräcklig. En kopia av avtalet behöver således inte regelmässigt skickas till myndigheten. Det kan dock i vissa fall finnas anledning för Transportstyrelsen att begära in en kopia av avtalet, t.ex. om det finns anledning att ifrågasätta förekomsten av ett nyttjanderättsavtal. Transportstyrelsen ska därför ha möjlighet att begära en kopia av avtalet.

Den nuvarande möjligheten för Transportstyrelsen att besluta att en buss med en totalvikt av högst 3,5 ton och som används i beställningstrafik ska vara utrustad med en taxameterutrustning

har såvitt framkommit ingen praktisk användning och bör därför tas bort.

### 4.16.3 Underrättelseskyldighet

**Bedömning:** Kopior av beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd ska inte längre sändas till polismyndigheter eller Skatteverket.

**Skälen för bedömningen:** Uppgifter om beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd finns i vägtrafikregistret. Polismyndigheterna och Skatteverket har tillgång till dessa uppgifter i vägtrafikregistret genom direktåtkomst till registret. Med hänsyn härtill och i regelförenklingssyfte tas därför skyldigheten bort för Transportstyrelsen att sända kopior av de nämnda besluten till angivna myndigheter.

## 4.17 Straffbestämmelser

**Förslag:** Bestämmelserna om olaga yrkesmässig trafik, beställansvar och hindrande av fortsatt färd ska kompletteras med hänvisningar till förordning (EG) nr 1071/2009.

**Skälen för förslaget:** 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 beställansvar samt bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd ska anpassas till detta förhållande



genom att en hänvisning tas in även till trafiktillståndsförordningens bestämmelser.

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. Överväganden om en eventuell avkriminalisering av överträdelser på yrkestrafikområdet görs lämpligen inom ramen för utredningen. Några sådana förslag lämnas alltså inte i denna promemoria, men en sådan ordning kan komma att övervägas i framtiden.

#### 4.18 Överklaganden

**Förslag:** Beslut i fråga om skriftliga examensprov enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska inte få överklagas. Beslut enligt förordning (EG) nr 1071/2009 ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

**Skälen för förslaget:** 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 bestämmelserna om överklagande och verkställighet av beslut måste anpassas till detta förhållande. Beslut i fråga om skriftliga examensprov enligt artikel 8.1 i trafiktillståndsförordningen ska, i likhet med skriftliga prov enligt nuvarande yrkestrafiklag, inte kunna överklagas. Vidare ska beslut enligt trafiktillståndsförordningen gälla omedelbart.

## 4.19 Bemyndiganden

**Förslag:** Om det är förenligt med förordning (EG) nr 1071/2009 ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från förordningen eller yrkestrafiklagen. Undantag ska få förenas med villkor.

Under samma förutsättningar ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i nämnda EU-förordning eller yrkestrafiklagen. Föreskrifter ska också få meddelas om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordningen, yrkestrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

**Skälen för förslaget:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i nuvarande yrkestrafiklag att föreskriva eller medge undantag från lagen. Undantag får förenas med villkor. Vidare får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter i de avseende som anges i lagen samt meddela föreskrifter om vissa förhållanden rörande taxi, registrering av tillståndsinnehav, 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 meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen måste anpassas till att de materiella bestämmelserna om villkoren för att få bedriva yrkesmässig trafik i huvudsak kommer att regleras av trafiktillståndsförordningen. Trafiktillståndsförordningen medger att undantag görs från förord-

ningens bestämmelser i vissa angivna fall. Detsamma gäller möjligheten att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i förordningen. Bemyndigandena i yrkestrafiklagen ska utformas så att hänsyn tas till detta.

Det nuvarande bemyndigandet att meddela föreskrifter om registrering av tillståndsinnehav ska 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. Bemyndigandet härom i nuvarande yrkestrafiklagen ska därför inte föras över till den nya yrkestrafiklagen.

## 4.20 Följdändringar

**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. I förslag 2.28 ersätts dock hänvisningen till yrkestrafiklagen med en hänvisning till den nya yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen.

Hänvisningar till yrkestrafikförordningen ersätts med hänvisningar till den nya yrkestrafikförordningen eller taxitrafikförordningen, eller till båda förordningarna.

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

De författningar som berörs och där hänvisningsändringar enligt första stycket sker är lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m., lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m., ordningslagen (1993:1617), mervärdes-

skattelagen (1994:200), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, fordonslagen (2002:574), lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m., lagen (2007:592) om kassaregister m.m., lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), patientsäkerhetslagen (2010:659), förordningen (1970:340) om skolskjutsning, förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet, yrkestrafikförordningen (1998:779), trafikförordningen (1998:1276), förordningen (1999:1134) om belastningsregister, förordningen (1999:1135) om misstankeregister, förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet, förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, förordningen (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning, vägmärkesförordningen (2007:90), fordonsförordningen (2009:211), militärtrafikförordningen (2009:212), offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förordningen (2009:895) med instruktion för Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll samt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m..

**Skälen för förslaget:** I avsnitt 4.1 föreslås att den nuvarande yrkestrafiklagen ska delas upp i två lagar, en ny yrkestrafiklag och en taxitrafiklag. Den nya yrkestrafiklagen ska utgöra komplement till trafiktillståndsförordningen. En motsvarande uppdelning föreslås ske av den nuvarande yrkestrafikförordningen. Vidare föreslås att begreppet yrkesmässig trafik inte längre ska innefatta taxitrafik.

Samtliga hänvisningar i lagar och förordningar till den nuvarande yrkestrafiklagen och den nuvarande yrkestrafikförordningen måste därför ses över. Hänvisningar till yrkestrafiklagen ska ersättas med hänvisningar till trafiktillstånds-förordningen, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen, eller, i förekommande fall, till två av eller samtliga dessa författningar. I ett fall, när det gäller hänvisningen till yrkestrafiklagen i förslag 2.28, ersätts dock hänvisningen till yrkestrafiklagen med en hänvisning till den nya yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen. Hänvisningar till yrkestrafikförordningen ersätts med hänvisningar till den nya yrkestrafikförordningen eller taxitrafikförordningen, eller till båda förordningarna. Begreppet yrkesmässig trafik behålls, ersätts eller, i förekommande fall, kompletteras med begreppet taxitrafik.

#### 4.21 Ändringar med anledning av gods- och bussförordningarna

**Förslag:** Hänvisningarna till EU-rättsakter i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska anpassas till de nya förordningarna (EG) nr 1072–1073/2009.

Så kallat beställaransvar ska kunna aktualiseras även vid otillåtna cabotagetransporter.

**Skälen för förslaget:** När EU-förordningarna i vägtransportpaketet ska börja tillämpas måste hänvisningarna i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) till förordningarna (EEG) 684/92, (EEG) 881/92 och (EG) 12/98 ersättas med hänvisningar till motsvarande artiklar i de nya förordningarna (EG) 1072-1073/2009.

I 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

(EES) finns ett s.k. beställaransvar. Om trafik som avses i förordningen har drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga person- eller gods-transporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd ska på de villkor som anges i buss- respektive godsförordningarna tillåtas att utföra cabotagetransporter. Det krävs således inte något särskilt tillstånd, utöver ett gemenskapstillstånd, för att bedriva cabotagetransporter, utan endast att villkoren för sådana transporter är uppfyllda. Beställaransvaret kan därmed inte aktualiseras vid otillåtna cabotagetransporter.

Cabotagetransporter bör i detta avseende behandlas på samma sätt som tillståndspliktiga transporter och ett tillägg bör därför göras i 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Även 5 kap. 4 § i den nya yrkestrafikförordningen bör anpassas till att något särskilt tillstånd inte krävs för cabotage-transporter.

## 4.22 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De nya lagarna yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen samt de nya förordningarna yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen ska träda i kraft den 1 mars 2012. Den nuvarande yrkestrafiklagen och den nuvarande yrkestrafikförordningen upphör då att gälla.

Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska gälla som motsvarande tillstånd enligt de nya lagarna. Villkor och begränsningar som har meddelats i ett sådant tillstånd ska fortfarande gälla.

Ett överklagande av en myndighets beslut som fattats före ikraftträdandet av den nya yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen ska prövas med tillämpning av motsvarande bestämmelser i förordning (EG) nr 1071/2009 och de nya författningarna.

Föreskrifter som har meddelats med stöd av äldre bestämmelser och som gäller när de nya lagarna respektive förordningarna träder i kraft ska anses meddelade enligt de nya författningarna.

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.

**Skälen för förslaget:** Trafiktillståndsförordningen 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 mars 2012.

Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser ska gälla som motsvarande tillstånd enligt de nya lagarna. Trafiktillstånd för taxitrafik kommer därmed att gälla som taxitrafiktillstånd, medan övriga trafiktillstånd kommer att gälla som tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Villkor och begräns-

ningar som har meddelats i dessa tillstånd med stöd av äldre bestämmelser ska fortsatt gälla.

Ett antal föreskrifter har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen. I en övergångsbestämmelse till de nya författningarna bör det anges att föreskrifter som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen och som gäller när de nya författningarna träder i kraft ska anses meddelade enligt de nya författningarna.

Ett överklagande av en myndighets beslut som fattats före ikraftträdandet av den nya yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen bör prövas med tillämpning av motsvarande bestämmelser i trafiktillståndsförordningen och de nya författningarna.

I många författningar finns det hänvisningar till yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen. Dessa hänvisningar bör ändras till hänvisningar till trafiktillståndsförordningen, den nya yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen eller tillämpliga förordningar eller en kombination av dessa författningar. För det fall någon sådan ändring förbises bör det i en övergångsbestämmelse till de nya författningarna 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.





## 5 Utbyte av information om vägtransportföretag

### 5.1 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. Registret förs av Transportstyrelsen. 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. Det är Transportstyrelsen som efter prövning av en ansökan beslutar om direktåtkomst ska beviljas. För närvarande finns det cirka 4 800 användare med direktåtkomst.

Regeringen har i propositionen Genomförande av Prümrådsbeslutet – automatiserat uppgiftsutbyte, föreslagit att vägtrafikregistret även ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter till en utländsk myndighet när uppgiftutlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens

godkännande har tillträtt eller en EU-rättsakt (prop. 2010/11:129). Det har vidare föreslagits att direktåtkomst till vägtrafikregistret ska kunna medges för detta ändamål. Genom propositionens förslag genomförs rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet<sup>12</sup>, nedan Prümrådsbeslutet. Propositionen har godkänts av riksdagen (bet. 2010/11:JuU15, rskr. 2010/11:302) och lagförslagen träder i kraft den 1 augusti 2011.

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.

<sup>12</sup> EUT L 210, 6.8.2008, s. 1 (Celex 32008D0615).

## 5.2 EUCARIS – ett kommunikationsnätverk

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 kommunikationsnätverk där förfrågningar skickas direkt mellan s.k. core-serverar 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.

Uppgiftsutbytet i EUCARIS sker via tre 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 körkortsuppgifter. 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 Prümrådsbeslutet gör det via en tredje applikation som kallas Prüm. Genom denna applikation utbyts uppgifter om fordons ägare och innehavare och uppgifter om fordonet.

## 5.3 Utbyte av uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen

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

Enligt artikel 16.1 i trafiktillståndsförordningen 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 trafiktillståndsförordningen 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 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 överträdelserna enligt bilaga IV till trafiktillståndsförordningen. 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 i förordningen 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 framgår att skälen till att ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats eller till en olämplighetsförklaring, liksom åtgärdens varaktighet ska registreras.

### **5.3.2 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 trafikillstånd, 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 överträdelser av bestämmelser på kör- och vilotidsområdet. Transportstyrelsen för vägtrafikregistret och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Rikspolisstyrelsen för det svenska belastningsregistret och är även personuppgiftsansvarig för registret. Registret 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 får anses motsvara de uppgifter som nu avses i artikel 16.2 punkten e) trafikillståndsförordningen. 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.

### 5.3.3 Vägtrafikregistret kompletteras och används

**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.

Bestämmelser om gallring av uppgifter i registret ska anpassas till bestämmelserna om gallring i EU-förordningen. Detsamma gäller bestämmelser om de uppgifter som ska tas med i ett utdrag ur vägtrafikregistret avseende yrkestrafikregistreringen sedan viss tid förflutit.

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

**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 (se angående dessa uppgifter avsnitt 5.3.5). 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.

Bestämmelser om gallring av uppgifter i vägtrafikregistret finns i 3 kap. FVTR. Vissa bestämmelser om bevarande och gallring av uppgifter kommer nu även att finnas i artikel 16.3 i trafiktillståndsförordningen. De nuvarande bestämmelserna i 3 kap. 4 § FVTR om gallring av uppgifter om innehavare av trafiktillstånd och personer som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § nuvarande YTL ska därför ersättas med en hänvisning till nämnda artikel, om uppgifterna inte har koppling till taxitrafik.

Bestämmelsen i 4 kap. 9 § FVTR om uppgifter som ska tas med i ett utdrag avseende yrkestrafikregistreringen har koppling till bestämmelserna om gallring. Den tid efter vilken vissa uppgifter inte ska tas med i ett utdrag, motsvarar gallringstiden. Bestämmelsen ska således anpassas till de gallringstider som gäller enligt artikel 16.3 i trafiktillståndsförordningen för uppgifter om innehavare av trafiktillstånd och personer som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § nuvarande YTL.

Slutligen ska hänvisningar i förordningen om vägtrafikregister göras till trafiktillståndsförordningen i stället för till yrkestrafiklagen i tillämpliga fall.

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 överträdelser av unionsregler på vägtrafikområdet. Dessa bestämmelser kan komma att föranleda att ytterligare uppgifter behöver föras in i registret framöver.

### 5.3.4 Sökning i vägtrafikregistret

**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.

Vid sökning i vägtrafikregistret ska, när det gäller yrkestrafikregistreringen, användningssätt kunna användas som sökbegrepp.

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

### Skälen för förslaget

#### *Innehållet i yrkesförordningen*

Enligt artikel 16.1 i trafiktillståndsförordningen ska uppgifter av betydelse i varje medlemsstats nationella elektroniska register över vägtransportföretag vara tillgängliga för alla behöriga myndigheter i övriga berörda medlemsstater. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 i samma artikel ska medlemsstaternas elektroniska register vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter senast den 31 december 2012. Detta innebär att

varje medlemsstats behöriga myndighet ska ha elektronisk åtkomst till samtliga övriga medlemsstaters nationella elektroniska register. Uppgifter om allvarliga överträdelser eller personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet kan dock göras tillgängliga direkt eller på begäran enligt artikel 16.2 tredje stycket i yrkesförordningen.

### *Ändamålen med vägtrafikregistret*

Utländska myndigheter har således 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. Det finns i nuvarande lydelse av paragrafen inga särskilda bestämmelser om utlämnande av uppgifter till andra stater. Även sådan behandling är emellertid tillåten om behandlingen omfattas av något av lagens ändamål. Möjligheten för Transportstyrelsen att lämna ut uppgifter ur vägtrafikregistret är således inte begränsad till svenska myndigheter och aktörer. Regeringen har vidare, i propositionen Genomförande av Prümrådsbeslutet – automatiserat uppgiftsutbyte (prop. 2010/11:129), föreslagit att ändamålen med vägtrafikregistret ska utökas. Enligt förslaget ska vägtrafikregistret även ha 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. Lagändringen träder i kraft den 1 augusti 2011. Det föreslagna 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 trafiktillstånds-förordningen). 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 personuppgifts-ansvarig 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.

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 är uppfyllda, bevilja direktåtkomst till uppgifter i registret för utländska aktörer. Transportstyrelsens informationsutbyte via EUCARIS (se avsnitt 5.2), som innebär att utländska vägtrafikregistermyndigheter har direktåtkomst till uppgifter i registret, sker med detta stöd. 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. I EUCARIS

finns ett system med säker inloggning inbyggt, varför säkerhetsfrågorna för användare av det nätverket inte torde behöva prövas särskilt. I propositionen Genomförande av Prümrådsbeslutet – automatiserat uppgiftsutbyte föreslås att direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret även ska kunna medges för det nya ändamål som föreslås där. Någon ytterligare ändring av bestämmelserna om direktåtkomst är därför inte nödvändig att föreslå med anledning av trafiktillståndsförordningens bestämmelser.

Enligt 4 kap. 12 § förordningen om vägtrafikregister får uppgifter ur vägtrafikregistret lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt. I paragrafen bör ett tillägg göras för de fall uppgiftsutlämnandet följer av en EU-rättsakt. Andra stycket i samma paragraf reglerar när uppgifter får överföras från ett personregister hos en myndighet i ett annat land. Även här bör ett tillägg göras för det fall uppgiftsutbytet följer av en EU-rättsakt.

### *Sökbegrepp*

I artikel 16.2 preciseras de uppgifter som ska vara tillgängliga för övriga medlemsstaters behöriga myndigheter. För att den nationella kontaktpunkten ska ha möjlighet att lämna ut dessa uppgifter måste det vid sökning i vägtrafikregistret finnas möjlighet att använda sökbegrepp som motsvarar de angivna uppgifterna. Av 10 § lagen om vägtrafikregister framgår att det vid sökning i vägtrafikregistret endast får användas sådana sökbegrepp som regeringen beslutat om. Dessa sökbegrepp regleras i 4 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Sökbegreppen gör det möjligt att söka fram alla uppgifter enligt trafiktillståndsförordningen utom ”typ av tillstånd”. Med typ av tillstånd avses om det rör sig om tillstånd för gods- eller persontransporter, dvs. det är knutet till fordonets användningssätt. För att göra det möjligt att få fram även denna uppgift bör som

sökbegrepp vad gäller yrkestrafikregistreringen även få användas ”användningssätt”.

### 5.3.5 Utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret

**Förslag:** Uppgifter ur belastningsregistret ska få lämnas till en utländsk myndighet även när utlämnandet följer av en EU-rättsakt.

Angivna uppgifter ur belastningsregistret ska 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 ska kunna medges för detta ändamål.

### Skälen för förslaget

#### *Innehållet i EU-förordningarna*

Som angetts i avsnitt 5.3.2 innehåller vägtrafikregistret inte de uppgifter om allvarliga överträdelse 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 tillhandahållas 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 överträdelse 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 5.4 föreslås att Transportstyrelsen utses till svensk kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag enligt trafiktillståndsförordningen, inklusive belastningsuppgifter. 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 en EU-förordning. För att möjliggöra även detta uppgiftsutbyte måste ett tillägg göras i lagen om belastningsregister. Inom ramen för EU-samarbetet har under de senaste åren förhandlats och antagits flera EU-rättsakter som berör 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) och rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet). 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. Belastningsuppgifter bör således få lämnas ut till utländska myndigheter även om det följer av en EU-rättsakt.

De belastningsuppgifter som Transportstyrelsen ska kunna förmedla till utländska myndigheter rör överträdelser av unionens vägtransportlagstiftning. Det ska lämnas ut uppgifter om antal, typ och kategori av allvarliga överträdelser 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. 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. Det blir således upp till Transportstyrelsen att se till att belastningsuppgifter endast begärs och lämnas ut rörande företag och personer som avses i artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen.

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. Det är därför lämpligt att reglera Transportstyrelsens rätt till tillgång till uppgifter i dessa fall på det sätt som görs i förordningen beträffande myndigheter som endast har rätt att få uppgifter om vissa brott. En ny paragraf ska därför tas in i förordningen där



det uttryckligen räknas upp vilka brott som Transportstyrelsen ska ha tillgång till för det nu aktuella ändamålet.

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. Med anledning av denna tidsfrist och för att undvika onödig administration bör det vara möjligt för Transportstyrelsen att få direktåtkomst till belastningsuppgifter även i detta syfte. 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 integritets-synpunkt att utvidga Transportstyrelsens direktåtkomst till det nya ändamålet föreligger därför inte.

Enligt 24 § förordningen om belastningsregister får uppgifter lämnas ut till utländska myndigheter när det behövs i viss brottsbekämpande och dömande verksamhet samt i andra fall när det finns särskilda skäl.

### 5.3.6 Sökning i utländska fordonsregister

**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.

Den svenska kontaktpunkten ska vara skyldig att, på begäran av allmänheten eller andra myndigheter, söka uppgifter i utländska register över vägtransportföretag enligt vad som föreskrivs i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1071/2009.

**Skälen för förslaget:** Enligt trafiktillståndsförordningen har svenska myndigheter och i viss mån även allmänheten rätt att få elektronisk tillgång till angivna uppgifter om vägtransportföretag i andra staters register över sådana företag. Regleringen bygger dock 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. Även i propositionen om genomförande av Prümrådsbeslutet föreslås att det svenska kontaktställets behandling av uppgifter i utländska staters fordonsregister ska regleras. 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 vägtrafikregistret. Den behandling av uppgifter som framgår av artikel 16 i trafiktillståndsförordningen

ska tillåtas av samtliga medlemsstater. Om behandling av ytterligare uppgifter tillåts får lösas direkt med den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat. 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. Allt i enlighet med trafiktillståndsförordningens bestämmelser. Belastningsuppgifter och uppgifter om personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet kan således 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. Sekretessskyldighet ska vidare gälla för myndighetens tjänstemän. Skyldigheten för den svenska kontaktpunkten att på detta sätt bistå andra myndigheter och allmänheten bör regleras i förordning.

#### 5.4 Kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag

**Förslag:** Transportstyrelsen ska utses till svensk kontaktpunkt för utbyte av uppgifter om vägtransportföretag med övriga medlemsstater.

**Skälen för förslaget:** 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 5.2) eller TACHOnet. TACHOnet är ett elektroniskt verktyg för informationsutbyte mellan medlemsstaterna i fråga om utfärdande och kontroll av förarkort och färdskrivare.

I Sverige bör EUCARIS användas. EUCARIS är ett väl fungerande automatiskt system där förändringar och förbättringar är lättare att genomföra än i TACHOnet. I EUCARIS besvaras också förfrågningar direkt, vilket gör att information inte behöver lagras i samma utsträckning som i TACHOnet. I EUCARIS skickas förfrågningar mellan s.k. core-serverar som är kopplade till de nationella vägtrafikregistren. Den svenska core-servern är placerad hos och sköts av Transportstyrelsen.

I avsnitt 4.4 föreslås att Transportstyrelsen utses till behörig myndighet enligt förordningarna i vägtransportpaketet. 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 kontaktställen. 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 är registrerade i belastningsregistret som hanteras av Rikspolisstyrelsen. Om Rikspolisstyrelsen skulle utses till kontaktpunkt för inkommande 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. Transportstyrelsen har 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. Lagen (1998:620) och förordningen (1999:1134) om belastningsregister behöver dock ändras så att det framgår att Transportstyrelsen har rätt att hämta uppgifter i belastningsregistret och förmedla dem till utländska myndigheter (se vidare avsnitt 5.3.5). Transportstyrelsen bör därmed utses till svensk kontaktpunkt

även för förmedling av belastningsuppgifter. Frågan om kontaktpunkt bör regleras i förordning.



## 6 Vissa frågor rörande taxi

### 6.1 Frågor om taxitrafiktillstånd

#### 6.1.1 Prövningsmyndighet

**Förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet i frågor om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt vilken myndighet som ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt lagen.

I förordning ska Transportstyrelsen utses till prövningsmyndighet i frågor om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation och Trafikverket till behörig myndighet att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt lagen.

**Skälen för förslaget:** Frågan om vilken myndighet som ska vara prövningsmyndighet respektive anordna skriftliga prov i yrkeskunnande på taxitrafikområdet regleras lämpligen i förordning. Ett bemyndigande för regeringen att utse dessa myndigheter införs därför i lagen.

Frågor enligt den nuvarande yrkestrafiklagen prövas av Transportstyrelsen. Av propositionen Transportstyrelsen och dess verksamhet (prop. 2008/09:31) framgår att Transportstyrelsens kärnverksamhet består av normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom samtliga fyra transportslag. Avsikten var att samla all sådan verksamhet hos Transportstyrelsen. I enlighet härmed har den verksamhet som länsstyrelserna tidigare bedrev på körkorts- och yrkestrafikområdet förts över till Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2010. Innebörden



av detta är bland annat att frågor om trafiktillstånd endast prövas av Transportstyrelsen, och inte som tidigare av både Transportstyrelsen och länsstyrelserna.

De förändringar som nu görs på yrkestrafikområdet föranleder inte någon annan bedömning än den som tidigare gjorts i fråga om vilken myndighet som bör vara prövningsmyndighet på taxitrafikområdet. Transportstyrelsen bör således utses till prövningsmyndighet. Det saknas även skäl att byta ut Trafikverket som behörig myndighet att anordna skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation.

### 6.1.2 Taxitrafiktillstånds giltighet

**Bedömning:** Det bör inte uttryckligen anges att ett taxitrafiktillstånd kan begränsas till vissa transporter.

**Skälen för bedömningen:** 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 kunna ses som ett villkor enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 13 § taxitrafiklagen. Det saknas därmed skäl att uttryckligen ange denna möjlighet i paragrafen om taxitrafiktillstånds giltighet. Någon ändring i sak är inte avsedd.

### 6.1.3 Anmälan av fordon i taxitrafik

**Förslag:** För ett fordon som innehas med nyttjanderätt ska en kopia av nyttjanderättsavtalet ges in på Transportstyrelsens begäran.

**Bedömning:** Den nuvarande möjligheten för Transportstyrelsen att medge att ett fordon får användas enligt ett trafiktillstånd utan att vara anmält eller innan en fullständig anmälan har lämnats tas bort.

Fordon som innehas med nyttjanderätt ska även fortsättningsvis få anmälas att användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** I avsnitt 4.16.2 föreslås att den nuvarande möjligheten för Transportstyrelsen att medge att ett fordon får användas enligt ett trafiktillstånd utan att vara anmält eller innan en fullständig anmälan har lämnats ska tas bort. Taxiföretag omfattas inte av trafiktillståndsförordningens bestämmelser. Även för dessa företag gäller dock att företaget ska förfoga över ett visst kapital, som varierar beroende på det antal fordon som används i verksamheten. För att löpande kunna bedöma vilket kapitalkrav som ska tillämpas på ett taxiföretag bör således även beträffande dessa företag samtliga fordon som används i företagets verksamhet vara anmälda att användas enligt företagets taxitrafiktillstånd.

Fordon som innehas med nyttjanderätt kan enligt nuvarande bestämmelser anmälas för att användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Det har förekommit påståenden om att tvivelaktiga nyttjanderättsavtal åberopas som stöd för en anmälan av fordon. Frågan är om det med anledning av detta finns skäl att hindra en användning av fordon som innehas med sådan rätt i yrkesmässig trafik. Det saknas skäl att inte låta ett företag åberopa ett civilrättsligt giltigt nyttjanderättsavtal till stöd för en anmälan av ett fordon. Transportstyrelsen, som tar emot anmälningar av fordon enligt ett taxitrafiktillstånd, ska inte

heller pröva giltigheten av sådana avtal. Fordon som innehas med nyttjanderätt bör därmed även fortsättningsvis kunna anmälas för att användas enligt ett taxitrafiktillstånd. Med hänsyn till att Transportstyrelsen inte ska göra någon bedömning av ett nyttjanderättsavtal bör en upplysning om att ett fordon innehas med sådan rätt vara tillräcklig. En kopia av avtalet behöver således inte regelmässigt skickas till myndigheten. Det kan dock i vissa fall finnas anledning för Transportstyrelsen att begära in en kopia av avtalet, t.ex. om det finns anledning att ifrågasätta förekomsten av ett nyttjanderättsavtal. Transportstyrelsen ska därför ha möjlighet att begära en kopia av avtalet.

#### 6.1.4 Frakt av gods med stöd av ett taxitrafiktillstånd

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

**Skälen för förslaget:** 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.

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 gods-

transporter. Detta ska framgå av lagtexten. Rena godstransporter med stöd av ett tillstånd till taxitrafik kan dock även framöver, i undantagsfall, ske utan samband med en persontransport.

### 6.1.5 Återkallelse av tillstånd att bedriva taxitrafik

**Förslag:** Ett tillstånd att bedriva taxitrafik ska återkallas på tillståndshavarens begäran om verksamheten upphör.

**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.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** I den nuvarande yrkes- trafiklagen 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 numera påförs vissa avgifter kopplade till tillståndsinnehavet.

I avsnitt 4.14 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.

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 bör därför bestå.

## 6.2 Frågor om taxiförarlegitimation

### 6.2.1 Tidsbegränsad giltighet för godkänt prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation

**Förslag:** Den som ansöker om taxiförarlegitimation ska ha avlagt ett skriftligt prov i yrkeskunnande för sådan legitimation tidigast tre år innan ansökan ges in till Transportstyrelsen.

**Skälen för förslaget:** Taxiförarlegitimation får ges till den som bl.a. i fråga om yrkeskunnande bedöms vara lämplig att tjänstgöra som taxiförare och som har avlagt ett godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Trafikverket. Till skillnad från körprovet (se 3 kap. 3 § YTF) är giltigheten av provet i yrkeskunnande inte begränsat i tid.

Personer som inte löpande använder sina kunskaper i yrkeskunnande riskerar att tappa den en gång förvärvade kunskapen. För att säkerställa att sökanden har aktuell kunskap och i likhet med vad som gäller för körprov för taxiförarlegitimation, och även i viss mån för utfärdande av körkort (jfr 5 kap. 14 och 15 §§ körkortslagen [1998:488]), finns det skäl att införa en giltighetstid även för det skriftliga provet i yrkeskunnande. Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av att föraren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare ska en tid om lägst tre år bestämmas, under vilken föraren ska anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation. Det finns skäl att knyta giltigheten av provet i yrkeskunnande till denna tid, vilket innebär att ett godkänt prov i yrkeskunnande ska ha avlagts tidigast tre år

innan ansökan om taxiförarlegitimation ges in till Transportstyrelsen. Giltigheten av provet i yrkeskunnande ska dock gälla oberoende av om sökanden tidigare haft en taxiförarlegitimation som blivit ogiltig eller återkallad eller om sökanden ansöker för första gången.

### 6.2.2 Olämplighetstid vid negativt förhandsbesked om taxiförarlegitimation

**Bedömning:** Det bör inte införas en möjlighet att besluta om s.k. olämplighetstid vid ett negativt förhandsbesked om meddelande av taxiförarlegitimation.

**Skälen för bedömningen:** Enligt 3 kap. 9 § yrkestrafiklagen kan det genom förhandsbesked prövas om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation 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 dessa situationer lika i fråga om spärrtid efter förhandsbesked. Inom regeringskansliet pågår för närvarande ett arbete med att ändra körkortslagen. Regeringen har i en lagrådsremiss 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. Vi 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.

### 6.2.3 Medförande av taxiförarlegitimation i linjetrafik

**Förslag:** Taxiförarlegitimation ska medföras i linjetrafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil och vara väl synlig för passagerarna. Den ska på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller polisman.

**Skälen för förslaget:** I likhet med vad som gäller enligt den nuvarande yrkestrafiklagen föreslås i den nya taxitrafiklagen (xxxx:xx) att innehav av taxiförarlegitimation ska krävas vid förande av personbil eller lätt lastbil i linjetrafik. Det bör därmed även ställas krav på medförande och uppvisande av taxiförarlegitimationen i linjetrafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil (jfr nuvarande 3 kap. 4 § YTF).

## 6.3 Tillsyn

### 6.3.1 Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande

**Förslag:** Regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation samt över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande enligt lagen. I förordning ska Transportstyrelsen pekas ut som tillsynsmyndighet.

**Skälen för förslaget:** 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 kan lämpligen anges i förordning. I lagen ska därför anges att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över att tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation följer gällande regelverk. I förordning pekas sedan Transportstyrelsen ut som tillsynsmyndighet.

I avsnitt 4.16.1 föreslås att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över att den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Att sådan tillsyn ska äga rum följer av trafiktillstånds-förordningen. Något motsvarande krav på tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande för taxi finns inte. Trots detta finns det dock skäl att behandla dessa situationer lika. I taxitrafiklagen (xxxx:xx) ska det därför anges att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över denna provverksamhet. I förordning pekas sedan Transportstyrelsen ut som tillsynsmyndighet.

### 6.3.2 Underrättelseskyldighet

**Bedömning:** Kopior av beslut om taxitrafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd ska inte längre sändas till polismyndigheter eller Skatteverket.

**Skälen för bedömningen:** Uppgifter om beslut om taxitrafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd finns i vägtrafikregistret. Polismyndigheterna och Skatteverket har tillgång till dessa uppgifter i vägtrafikregistret genom direkt-åtkomst till registret. Med hänsyn härtill och i regelförenklings-syfte tas därför skyldigheten bort för Transportstyrelsen att sända kopior av de nämnda besluten till angivna myndigheter.



## 6.4 Straffbestämmelser

**Förslag:** Nuvarande straffansvar avseende taxitrafik och taxiförarlegitimation bör med nödvändiga justeringar föras över till den nya taxitrafiklagen och förordningen. Att uppsåtligen bedriva taxitrafik utan tillstånd bör rubriceras som olaga taxitrafik. Straffansvar ska gälla för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har medfört och visat upp sin taxiförarlegitimation i linjetrafik med personbil eller lätt lastbil.

**Skälen för förslaget:** Som tidigare nämnts flyttas de bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen och förordningen som rör taxi i princip oförändrade över till den nya taxitrafiklagen och förordningen. 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.

Av nuvarande 3 kap. 9 § YTF framgår att taxiförarlegitimation ska medföras i taxitrafik och visas upp på tillsägelse av behörig kontrollant. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse döms till penningböter (9 kap. 1 § YTF). I avsnitt 6.2.3. föreslås att det ska införas ett krav på att medföra och visa upp en taxiförarlegitimation även vid förande av personbil eller lätt lastbil i linjetrafik. Det är rimligt att behandla dessa situationer lika i straffrättsligt hänseende. Ett straffansvar motsvarande det som gäller i taxitrafik bör därmed införas för den som bedriver linjetrafik med personbil eller lätt lastbil. Som framgår ovan (avsnitt 4.17) kommer överväganden om en eventuell avkriminalisering av överträdelser på yrkestrafikområdet göras inom ramen för utredningen om användningen av straffrätt (Ju 2011:05).

## 6.5 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela föreskrifter om skriftliga prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation.

**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.

Transportstyrelsen bör inte vara skyldig att höra berörd länsstyrelse innan föreskrifter avseende krav på och prov i lokalkännedom meddelas.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** I avsnitt 6.2.1 föreslås att en giltighetstid införs för det skriftliga provet i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation. Giltighetstiden bör regleras i förordning. Transportstyrelsen bör vidare ha möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om provet på motsvarande sätt som de kan meddela föreskrifter om körprovet för taxiförarlegitimation. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skriftliga prov i yrkeskunnande 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 inte föras över till den nya taxitrafiklagen eftersom möjlighet att meddela sådana föreskrifter redan finns med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Det saknas 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.

Länsstyrelsernas uppgifter på yrkestrafikområdet har förts över till Transportstyrelsen (se prop. 2009/10:20). Med anledning av detta och då det även i övrigt saknas anledning att kräva att berörd länsstyrelse hörs innan föreskrifter avseende krav på och prov i lokalkännedom meddelas ska det nuvarande kravet härom tas bort. Länsstyrelsernas kunskaper om lokala förhållanden kan i stället förmedlas till och beaktas av Transportstyrelsen i samband med remitteringen av föreskrifterna.

## 6.6 Vissa registerfrågor

### 6.6.1 Behandling av uppgifter om taxitrafik i vägtrafikregistret

**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.

**Skälen för förslaget:** 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 4.1, inte längre att omfatta taxitrafik. Vidare kommer villkoren för att bedriva taxitrafik att regleras i en ny taxitrafiklag, i stället för som i dag 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.

### 6.6.2 Ändringar i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

**Förslag:** Uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen i ärenden om tillstånd till taxitrafik, i fråga om den som ärendet gäller.

Transportstyrelsen ska få ha direktåtkomst till sådana uppgifter.

**Skälen för förslaget:** I 10 § 7 och 20 § förordningen om belastningsregister anges att Transportstyrelsen har rätt att, genom direktåtkomst, få tillgång till belastningsuppgifter i ärenden om tillstånd till yrkesmässig trafik. I detta begrepp inkluderas för närvarande tillstånd till taxitrafik. I denna skrivelse föreslås att taxitrafik inte längre ska omfattas av begreppet yrkesmässig trafik. För att Transportstyrelsen även fortsättningsvis, genom direktåtkomst, ska kunna få tillgång till belastningsuppgifter i ärenden om tillstånd till taxitrafik bör sådana ärenden läggas till i uppräkningsen i nämnda paragrafer.



## 7 Konsekvenser

### 7.1 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.

### 7.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

#### *Transportstyrelsen*

Förslagen innebär att Transportstyrelsen måste se över föreskrifter, avgifter och berörd verksamhet. Även styrelsens rutiner/handläggningsinstruktion 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. Även den föreslagna tidsbegränsningen av giltighetstiden för skriftligt prov i yrkeskunnande för taxilegitimation kan komma att öka ärendemängden något. Samtidigt beräknas vissa minskade kostnader för myndigheten med anledning av att Transportstyrelsen inte längre ska förse polismyndigheter och Skatteverket med kopior av beslut om tillstånd eller återkallelse av ett sådant. Transportstyrelsens hantering av ärenden om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik bedöms 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 avgiftsinstäktorna 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 trafikillstånd 31 december 2010**

Län	gods	taxi	buss	linje	Tillståndshavare
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.

### *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.

### *Sveriges Domstolar*

De föreslagna ändringarna innebär inte några större förändringar för de allmänna domstolarna. I förhållande till den nuvarande yrkestrafikförordningen utvidgas det straffbara området något. Även vid linjetrafik med personbil eller lätt lastbil ska taxiförarlegitimation medföras och visas upp (3 kap. 12 § taxitrafikförordningen (xxxx:xx)). För den som inte följer detta kan straffansvar aktualiseras.

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 trafiktillståndsförordningen). 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.

## **7.3 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. Samtidigt kommer transporter av mjölk, mjölkprodukter och ägg, slaktdjur till slakterier, sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter nu att omfattas av krav på tillstånd. Godstransporter för egen räkning kommer som idag inte att omfattas av tillståndsplikt.

För taxinäringen bedöms en separat taxilag och taxiförordning underlätta tillgängligheten till och därmed regel efterlevnaden av de bestämmelser som rör den egna branschen. Samtidigt förtydligas att bestämmelserna om taxitrafik och taxiförarlegitimation inte följer av EU-rätten. Den begränsade giltighetstiden för det skriftliga provet i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation kan innebära vissa merkostnader för den som dröjer mer än tre år med ansökan om taxiförarlegitimation. Detta bedöms uppvägas med att aktuella kunskaper i yrkeskunnande stärker taxinäringen i stort.



# 8 Författningskommentar

## 8.1 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.

## 8.2 Förslaget till yrkestrafiklag

### 1 kap.

#### 1 §

Paragrafen innehåller en hänvisning till de EU-förordningar som innehåller bestämmelser om villkor för att bedriva yrkesmässig trafik och om tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss.

#### 2 §

Paragrafen anger lagens innehåll. I förhållande till den nuvarande yrkestrafiklagen är den största skillnaden att lagen nu endast innehåller kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen.

## 3 §

I enlighet med artikel 1.4 a) trafiktillståndsförordningen utökas förordningens tillämpningsområde till att även omfatta gods-transporter på väg med personbilar eller lastbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.3.

## 4 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § första stycket YTL.

Ett nytt *andra stycke* läggs till paragrafen. Stycket innehåller en upplysning om att definitioner av ytterligare begrepp finns i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.4.

## 5 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 1 kap. 3 § YTL och är en precisering av under vilka former yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas. Vad som avses med att bedriva yrkesmässig trafik samt yrkesmässigt bedrivande av gods- respektive persontransporter på väg anges i artikel 2 i trafiktillståndsförordningen.

## 6 §

I paragrafen anges att det är regeringen som ska bestämma vilken myndighet som ska pröva frågor om yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

## 2 kap.

### 1 §

Paragrafen ersätter nuvarande 2 kap. 1 § YTL.

Enligt *första stycket* får yrkesmässig trafik bedrivas endast av den som har ett gemenskapstillstånd utfärdat av Transportstyrelsen 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 inom EU, medan yrkestrafiktillståndet endast ger innehavaren rätt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige.

*Andra stycket* motsvarar delvis andra stycket i den nuvarande paragrafen. Möjligheten för en trafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet att bedriva linjetrafik utan särskilt tillstånd tas bort. Vidare anges att alla, och inte bara trafikhuvudmän/regionala kollektivtrafikmyndigheter, som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.7.

### 2 §

I *första stycket* görs en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Av hänvisningen följer att prövningen av kravet på gott anseende ska avse företaget, varmed avses både fysiska och juridiska personer, och de trafikansvariga.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en uppräkningslista av de övriga personer vars goda anseende ska prövas. Stycket motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 6 § andra stycket YTL. I förhållande till dagens bestämmelse preciseras att prövningen av en utomlands bosatt näringsidkare ska avse en näringsidkare som är bosatt utanför EES. Vidare anges att prövningen avser frågan om kravet på gott anseende enligt trafiktillståndsförordningen är uppfyllt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.10.

## 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 7 § YTL.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 11 § YTL, med följande ändringar.

I *första stycket* har uttryckligen och i enlighet med artikel 6.1 trafiktillståndsförordningen angetts vilka som omfattas av prövningen av gott anseende.

Uppräkningen i *andra stycket punkten 2* har ersatts med en hänvisning till överträdelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.10.

## 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 12 § YTL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.2.

## 6 §

Bestämmelser angående kravet på yrkeskunnande finns nu i artikel 8 i trafiktillståndsförordningen. I paragrafen, som är ny, anges att regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

## 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 4.12.

## 8 §

Paragrafen motsvarar första meningen i nuvarande 2 kap. 14 § YTL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.12.

## 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.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.13.

## 10 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 3 kap. 10 § YTL.

## 11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 11 § YTL.

**3 kap.**

Kapitlet motsvarar nuvarande 4 kap. YTL, med ett undantag. I 2 § ersätts begreppet trafiktillstånd med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.



## 4 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 kap. 3 § YTL. Om kravet på gott anseende inte längre är uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas, för en trafikansvarig enligt punkten 1 och för någon som i övrigt prövas enligt punkten 2.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.2.

### 2 §

I paragrafen, som är ny, införs en uttrycklig möjlighet att återkalla ett tillstånd när transportverksamheten ska upphöra och tillståndshavaren begär det.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.1.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 5 kap. 13 § YTL. Genom ett tillägg till paragrafen kan även transporttillstånd dras in tillfälligt i enlighet med vad som gäller för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.1.

### 4 §

Paragrafen motsvarar 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 4.15.2.

### 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 15 § YTL.

## 6 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 kap. 16 § YTL. Enligt ett tillägg ska paragrafen, även tillämpas vid tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Vidare så ersätts ett beslut om varning med en underrättelse enligt artikel 13.1 i trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.2.

## 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 17 § första stycket YTL med tillägget att tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser gäller utöver den tillsyn som ska ske enligt trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.1.

## 8 §

I paragrafen, som är ny, anges att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över den som anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.1.

## 9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 18 § YTL.

**5 kap.**

## 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Att yrkesmässig

trafik bedrivs utan tillstånd innefattar även tid då tillståndet är tillfälligt indraget.

## 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 2 § YTL, med tillägg av en hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Att yrkesmässig trafik bedrivs utan tillstånd innefattar även tid då tillståndet är tillfälligt indraget.

## 3 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 6 kap. 4 § YTL. Paragrafhänvisningarna har dock anpassats till den nya yrkestrafiklagen.

## 4 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 6 kap. 5 § YTL. Paragrafhänvisningarna har dock anpassats till den nya yrkestrafiklagen.

## 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 6 § YTL. En hänvisning till trafiktillståndsförordningen har dock lagts till.

## 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 8 § YTL.

## 6 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 7 kap. 2 § YTL i dess lydelse enligt SFS 2010:1069. Skillnaden i förhållande till den bestämmelsen är att beslutsmyndighetens namn inte anges. Anledningen till detta är att behörig myndighet inte längre framgår av lagen utan av förordning.

### 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 7 kap. 6 § 1 YTL. I förhållande till den bestämmelsen har beslut om prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation förts över till taxitrafiklagen (xxxx:xx). Vidare så har paragrafhänvisningen i fråga om provet i yrkeskunnande för trafiktillstånd ändrats till motsvarande bestämmelse i trafiktillståndsförordningen.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 7 kap. 5 § YTL. Skillnaden i förhållande till den bestämmelsen är att beslutsmyndighetens namn inte anges. Anledningen till detta är att behörig myndighet inte längre framgår av lagen utan av förordning.

### 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 6 a § YTL. En hänvisning till trafiktillståndsförordningen har dock lagts till.

### 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 7 § YTL.

## 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 8 § YTL.

## 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 9 § YTL. En hänvisning till trafiktillståndsförordningen har dock lagts till.

## 7 kap.

## 1 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 8 kap. 1 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen har det dock angetts att undantag även från trafiktillståndsförordningen får föreskrivas eller medges. Vidare har det tydliggjorts att undantag endast får meddelas om det är förenligt med trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.19.

## 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 8 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen har det lagts till att ytterligare föreskrifter får meddelas även i de avseenden som anges i trafiktillståndsförordningen. Vidare har det tydliggjorts att ytterligare föreskrifter endast får meddelas om det är förenligt med trafiktillståndsförordningen.

De nuvarande *punkterna 1 och 2* har förts över till taxitrafiklagen (xxxx:xx).

Vidare har den nuvarande *punkten 3* om registrering tagits bort, eftersom möjligheten att meddela sådana föreskrifter följer av lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.19.

## **Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 4.22.

### **8.3 Förslaget till taxitrafiklag**

#### *Generellt i detta lagförslag*

I förhållande till de bestämmelser i den nuvarande yrkestrafiklagen som det hänvisas till har, i förekommande fall, begreppen yrkesmässig trafik respektive trafiktillstånd ersatts med begreppen taxitrafik respektive taxitrafiktillstånd.

#### **1 kap.**

##### **1 §**

Paragrafen anger lagens innehåll.

##### **2 §**

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § första stycket YTL.

##### **3 §**

Paragrafen är delvis en sammanslagning av nuvarande 1 kap. 1 § och 3 § 2 YTL. I bestämmelsen anges vad som avses med taxitrafik.

## 2 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 2 kap. 1 § första stycket YTL.

### 2 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 2 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen anges prövningsmyndigheten inte längre direkt i paragrafen. I stället anges att regeringen ska utse myndigheten.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

### 3–5 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 3–5 §§ YTL.

### 6 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 2 kap. 6 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen har utomlands bosatta näringsidkare ersatts med näringsidkare bosatta utanför EES.

### 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 7 § YTL.

### 8 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 2 kap. 8 § första och andra styckena YTL. I *första stycket* anges dock prövningsmyndigheten inte längre uttryckligen. I stället anges att regeringen ska utse myndigheten.

## 9 och 10 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 9 och 10 §§ YTL.

## 11 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 2 kap. 11 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen har i *andra stycket 2 b)* överträdelse av författningar och föreskrifter om förarens körtider tagits bort eftersom dessa inte gäller för taxitrafik.

## 12 och 13 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 12 och 13 §§ YTL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.2 och 6.1.5.

## 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 § taxitrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.2.

## 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 tillstånd till persontransporter förutsätter att den huvudsakliga delen av transportverksamheten utgörs av persontransporter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.4.



## 17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 19 § YTL.

**3 kap.**

## 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 1 § YTL.

## 2 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 3 kap. 2 § YTL. Skillnaden i förhållande till den paragrafen är att prövningsmyndigheten inte uttryckligen anges i paragrafen. I stället överläts åt regeringen att utse en sådan myndighet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

## 3–6 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 3 kap. 3–6 §§ YTL.

## 7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 7 § YTL. Skillnaden i förhållande till den paragrafen är att prövningsmyndigheten inte uttryckligen anges i paragrafen. I stället överläts åt regeringen att utse en sådan myndighet.

## 8 och 9 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 3 kap. 8 och 9 §§ YTL.

## 10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 11 § YTL.

## 4 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § YTL, med den skillnaden att prövningsmyndigheten inte anges uttryckligen i paragrafen.

### 2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 2 § YTL. I förhållande till den bestämmelsen har i *punkten 2 b)* överträdelser av författningar och föreskrifter om förares körtider tagits bort eftersom dessa inte gäller för taxitrafik.

### 3 och 4 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 5 kap. 3 och 4 §§ YTL.  
Bestämmelsen i 3 § behandlas i avsnitt 6.1.5.

### 5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § YTL med ett tillägg. En möjlighet införs att återkalla ett tillstånd på tillståndshavarens begäran om transportverksamheten upphör.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.5.

### 6, 10 och 11 §§

Paragraferna motsvarar i sak nuvarande 5 kap. 6, 10 och 11 §§ YTL. Prövningsmyndigheten anges dock inte längre uttryckligen i paragraferna.  
Bestämmelserna behandlas i avsnitt 6.1.1.

7–9, 12–15 och 18 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 5 kap. 7–9, 12, 14–16 och 18 §§ YTL.

16 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 5 kap. 17 §. Prövningsmyndigheten anges dock inte längre uttryckligen i paragrafen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.3.1.

17 §

Av paragrafen, som är ny, framgår att regeringen ska utse en myndighet att utöva tillsyn över provverksamheten på taxitrafikområdet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.3.1.

## **5 kap.**

1 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 6 kap. 1 § YTL. Brottet ska dock benämnas olaga taxitrafik i stället för olaga yrkesmässig trafik.

2–4 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 6 kap. 1 a–3 §§ YTL.

5 och 6 §§

Paragraferna motsvarar i huvudsak nuvarande 6 kap. 5 och 6 §§ YTL. Den nuvarande hänvisningen till 3 kap. 11 § har dock ingen motsvarighet i taxitrafiklagen.

## 7–9 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 6 kap. 6–8 §§ YTL.

**6 kap.**

## 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 2 § YTL i dess lydelse enligt SFS 2010:1069 och nuvarande 7 kap. 4 § YTL. Prövningsmyndigheten anges dock inte längre uttryckligen i paragrafen.

## 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. I förhållande till den bestämmelsen har följande ändringar gjorts.

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.

I den nuvarande *punkten 5* har ett tillägg gjorts. Föreskrifter får även meddelas om skriftliga prov i yrkeskunnande för taxi-förarlegitimation.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.4.

## **Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 4.22.

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

#### 11 §

Ett tillägg görs för att möjliggöra att uppgifter ur belastningsregistret kan lämnas till en utländsk myndighet om det följer av en EU-rättsakt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.5.

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

#### 5, 6 och 27 §§

Se nedan under följdändringar.

#### 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. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.6.

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 överträdelser 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 begränsas också av den andra statens lagstiftning.

## 8.6 Förslaget till yrkestrafikförordning

### 1 kap.

#### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § YTF, med tillägget att förordningen även innehåller föreskrifter för tillämpningen av trafiktillståndsförordningen.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 1 kap. 2 § YTF. I förhållande till den bestämmelsen har följande ändringar gjorts.

Undantagen i de nuvarande *punkterna 1–3* har tagits bort. Undantag för den typen av transporter får i stället ske direkt med stöd av artikel 1.4 b i trafiktillståndsförordningen.

Undantagen i de nuvarande *punkterna 9–11* har tagits bort, eftersom sådana undantag inte kan meddelas enligt trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.3.3.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 1 kap. 4 § YTF. I paragrafen anges uttryckligen att det rör sig om kombinerade

transporter mellan Sverige och en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

#### 4 §

I paragrafen, som är ny, pekas Transportstyrelsen ut som prövningsmyndighet enligt den nya yrkestrafiklagen och trafik-tillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

#### 5 §

I paragrafen, som är ny, anges att Trafikverket ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande enligt trafik-tillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

### 2 kap.

#### 1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 1 § YTF. I förhållande till den paragrafen har preciseringen av vad som ska godtas som tillräcklig utredning i fråga om gott anseende tagits bort eftersom detta regleras av artikel 19 i trafik-tillståndsförordningen.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 4 § YTF.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 kap. 5 § första och andra styckena YTF. När det gäller förutsättningarna för att

meddela undantag från skyldigheten att avlägga examensprov hänvisas dock till trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.11.

#### 4 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 8 § YTF. I förhållande till den bestämmelsen har i *punkten 4* en utomlands bosatt näringsidkare ersatts med en näringsidkare som är bosatt utanför EES.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.10.

#### 5 och 6 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 9 och 10 §§ YTF.

#### 3 kap.

##### 1–4 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§ YTF.

#### 4 kap.

##### 1 §

I paragrafen, som är ny, anges att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet i fråga om den anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.1.

##### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § första och andra meningarna YTF. De nuvarande möjligheterna, i paragrafens



tredje och fjärde meningar, att göra undantag från kravet på anmälan eller fullständig anmälan av fordon tas bort.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.2.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 2 § YTF. I förhållande till den paragrafen ska en anmälan dock som huvudregel endast innehålla uppgift om ett eventuellt nyttjanderättsavtal. En kopia av nyttjanderättsavtalet behöver inte regelmässigt skickas in till Transportstyrelsen, utan endast på begäran.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.2.

### 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 3 § YTF.

### 5 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 4 § YTF. I förhållande till den paragrafen har hänvisningen till lämplighetsprovningen enligt nuvarande YTL ersatts med en hänvisning till provningen av kravet på gott anseende enligt trafiktillståndsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.16.2.

### 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § YTF.

## 5 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 2 § YTF. I förhållande till den bestämmelsen har i *första stycket* en varning

ersatts med en underrättelse enligt artikel 13.1 i trafik-tillståndsförordningen och vidare har företeelsen tillfällig indragning av tillstånd lagts till.

## 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 3 § första stycket YTF.

## 3 §

Paragrafen motsvarar i sak nuvarande 8 kap. 4 § YTF. Något särskilt tillstånd till cabotagetrafik finns inte längre, varför skrivningen ändras till den som utför cabotagetrafik. I paragrafen införs vidare en punktuppställning för ökad tydlighet.

## 6 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 9 kap. 1 § YTF. I förhållande till den paragrafen har följande ändringar gjorts i sak.

Hänvisningen till nuvarande 1 kap. 3 § andra stycket har tagits bort eftersom bestämmelsen har upphört att gälla.

Hänvisningarna till nuvarande 3 kap. 9 § och 7 kap. 5 § har tagits bort eftersom de endast avser taxitrafik.

### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 kap. 1 § YTF.

## 7 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 1 § fjärde stycket.

## 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 3 § YTF. I stället för att myndigheterna ska samråda med varandra anges dock att de ska inhämta synpunkter från varandra.

## 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 4 § YTF. I stället för att föreskrifter får meddelas efter samråd med Transportstyrelsen anges dock att föreskrifter får meddelas efter att Transportstyrelsen har hörts.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 5 a § YTF.

## 5 §

I paragrafen, som är ny, pekas Transportstyrelsen ut som behörig myndighet att utfärda intyg enligt trafikillståndsförordningen.

## 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 7 § YTF, dock med tillägg av trafikillståndsförordningen.

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 4.22.

## 8.7 Förslaget till taxitrafikförordning

### *Generellt i detta förordningsförslag*

I förhållande till de bestämmelser i den nuvarande yrkestrafikförordningen som det hänvisas till här, i förekommande fall, yrkestrafiklagen ersatts med taxitrafiklagen och begreppen yrkesmässig trafik respektive trafikillstånd ersatts med begreppen taxitrafik respektive taxitrafikillstånd. När det anges att en paragraf motsvarar en bestämmelse i den nuvarande yrkestrafikförordningen avses endast bestämmelsens reglering i fråga om taxitrafik.

### **1 kap.**

#### 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § första stycket YTF.

#### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § andra-fjärde styckena YTF.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § punkterna 1, 2, 4 och 5 YTF.

## 2 kap.

### 1 §

Paragrafen, som är ny, anger att Transportstyrelsen prövar frågor om taxitrafiktillstånd. Prövningsmyndigheten anges för närvarande direkt i lag.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 1 § YTF.

### 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 4 § YTF.

### 4 §

Paragrafen, som är ny, anger att det är Trafikverket som ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd. Myndigheten anges för närvarande direkt i lag.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

### 5 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 kap. 5 § YTF. I sista stycket anges dock att Transportstyrelsen endast ska utfärda bevis om yrkesmässig kompetens för taxitrafik inom Sverige, eftersom regleringen av taxitrafiken är nationellt begränsad.

### 6 och 7 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 6 och 7 §§ YTF.

## 8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 8 § YTF.

## 9 och 10 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 9 och 10 §§ YTF.

**3 kap.**

## 1 §

Paragrafen, som är ny, anger att Transportstyrelsen prövar frågor om taxiförläggning. Prövningsmyndigheten anges för närvarande direkt i lag.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

## 2–8 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 1–7 §§ YTF.

## 9 §

Paragrafen, som är ny, anger att Trafikverket ska anordna skriftliga prov i yrkeskunnande för taxiförläggning. Myndigheten anges för närvarande direkt i lag.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.1.

## 10 §

I paragrafen, som är ny, införs en giltighetstid för det skriftliga provet i yrkeskunnande för taxiförläggning. Provet får vara högst tre år gammalt när ansökan om taxitrafiktillstånd ges in.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.2.1.

## 11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 8 § YTF.

## 12 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 kap. 9 § YTF. I förhållande till den paragrafen har lagts till ett krav på medförande av taxiförarlegitimation även då en personbil eller lätt lastbil används i linjetrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.2.3.

## 13–16 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 2 kap. 10–13 §§ YTF.

**4 kap.**

## 1 §

I paragrafen, som är ny, anges att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet både i fråga om tillståndshavare och innehavare av taxiförarlegitimation samt i fråga om den anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.3.1.

## 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § första och andra meningarna YTF. De nuvarande möjligheterna, i paragrafens tredje och fjärde meningar, att göra undantag från kravet på anmälan eller fullständig anmälan av fordon tas bort.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.3.

## 3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 2 § YTF. I förhållande till den paragrafen ska en anmälan dock som huvudregel endast innehålla uppgift om ett eventuellt nyttjanderättsavtal. En kopia av nyttjanderättsavtalet behöver inte regelmässigt skickas in till Transportstyrelsen, utan endast på begäran.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.3.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 3 § YTF.

## 5 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 5 kap. 4 § YTF. I förhållande till den paragrafen har de fordon, personbilar och lätta lastbilar, som kan komma i fråga för användning i taxitrafik uttryckligen angetts.

## 6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § YTF.

**5 kap.**

## 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 1 § första stycket YTF.

## 2–7 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 7 kap. 2–6 §§ YTF.



## 6 kap.

### 1–3 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 8 kap. 2–4 §§ YTF.

## 7 kap.

### 1 §

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 9 kap. 1 § YTF. I förhållande till den paragrafen har följande ändringar gjorts i sak.

Hänvisningarna till nuvarande 1 kap. 3 § andra stycket och 4 kap. 2 § har tagits bort eftersom bestämmelserna inte avser taxitrafik.

Hänvisningen till nuvarande 3 kap. 9 § ersätts med en hänvisning till 3 kap. 12 § i den nya förordningen. Hänvisningen till den nya paragrafen innebär att straffansvaret utökas till den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har medfört och visat upp taxiförarlegitimation vid linjetrafik med personbil eller lätt lastbil.

### 2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 4 § YTF. I förhållande till den paragrafen har det tydliggjorts att överträdelse av föreskrifter meddelade av både Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och Transportstyrelsen avses.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i princip nuvarande 9 kap. 5 § YTF. Hänvisningen till nuvarande 11 kap. 2 § tas dock bort eftersom den paragrafen är upphävd.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 kap. 1 § YTF.

**8 kap.**

## 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 1 § första stycket YTF.

## 2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 11 kap. 1 § andra–femte styckena YTF. I förhållande till nuvarande femte stycket har dock kravet på samråd med berörd länsstyrelse tagits bort eftersom länsstyrelserna inte längre har några uppgifter på yrkestrafikområdet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.4.

## 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 3 § YTF. I stället för att myndigheterna ska samråda med varandra anges dock att de ska inhämta synpunkter från varandra.

## 4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 kap. 4 § YTF. I stället för att föreskrifter får meddelas efter samråd med Transportstyrelsen anges dock att föreskrifter får meddelas efter att Transportstyrelsen har hörts.

## 5–7 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 11 kap. 5, 5 a och 7 §§ YTF.

## **Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna**

Ikraftträdandebestämmelsen och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 4.22.

### **8.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

#### 1 §

I paragrafen ersätts hänvisningar till de EU-förordningar som tidigare reglerade tillträdet till de internationella marknaderna för gods- respektive busstransporter med hänvisningar till gods- respektive bussförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

#### 3 §

Hänvisningarna till bestämmelser i nuvarande EU-förordningar ändras till motsvarande bestämmelser i gods- respektive bussförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

#### 3 a §–3 b §

Paragraferna motsvarar nuvarande 4 kap. 3 och 4 §§ YTF.

#### 4 §

Hänvisningarna till bestämmelser i nuvarande EU-förordningar ändras till motsvarande bestämmelser i gods- respektive bussförordningen.

- Punkten 4* utformas i enlighet med utformningen av punkten 3.  
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

#### 5 §

Hänvisningarna till bestämmelser i nuvarande EU-förordningar ändras till motsvarande bestämmelser i gods- respektive bussförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

#### 6 §

Det s.k. beställaransvaret utökas till att även omfatta cabotage-transporter som sker i strid med buss- eller godsförordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

#### 9 §

Hänvisningarna till förordningarna (EEG) nr 684/92 och 881/92 ersätts med hänvisningar till gods- respektive bussförordningen. I övrigt görs endast redaktionella ändringar.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.21.

## **8.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister**

#### 10 §

Begreppet yrkesmässig trafik föreslås inte längre omfatta taxitrafik. Ett tillägg görs i *punkten 7* som möjliggör för Transportstyrelsen att även fortsättningsvis få tillgång till belast-

ningsuppgifter i ärenden om tillstånd till taxitrafik i fråga om den som ärendet gäller. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.20.

## 16 d §

Paragrafen är ny och har behandlats i avsnitt 5.3.5. Den reglerar vilka belastningsuppgifter som Transportstyrelsen har rätt att få tillgång till för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16 i trafiktillståndsförordningen, artikel 13 i gods-förordningen och artikel 23 i bussförordningen.

Belastningsuppgifterna motsvarar överträdelse av unionsbestämmelser rörande vägtransporter inom de områden som anges i artikel 6.1 b i trafiktillståndsförordningen.

## 20 §

Paragrafen behandlar Transportstyrelsens s.k. direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret. Direktåtkomsten innebär att Transportstyrelsen på egen hand kan söka efter information och ta del av uppgifter vid ett visst tillfälle, utan att det först har fattats beslut om att just dessa uppgifter ska lämnas ut.

Begreppet yrkesmässig trafik föreslås inte längre omfatta taxitrafik. I *första stycket* läggs därför till att Transportstyrelsen även får ha direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret i ärenden som rör tillstånd till taxitrafik. Någon ändring i sak är inte avsedd. I stycket görs vidare ett tillägg. Det införs en möjlighet för Transportstyrelsen att få direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16 i trafiktillståndsförordningen, artikel 13 i gods-förordningen och artikel 23 i buss-förordningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.3.5.

## 24 §

I paragrafen görs ett tillägg för att möjliggöra att uppgifter ur belastningsregistret kan lämnas ut till en utländsk myndighet om det följer av en EU-rättsakt.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.5.

## 8.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

## 1 kap.

## 2 §

Ett nytt *tredje stycke* läggs till paragrafen. Här framgår att Transportstyrelsen är svensk kontaktpunkt för utbytet av information med övriga medlemsstater enligt trafiktillstånds-förordningen. Även utbyte av information enligt buss- eller godsförordningen kommer att ske via Transportstyrelsen i egen-skap av nationell kontaktpunkt (jfr artikel 11 i godsförordningen och artikel 20 i bussförordningen).

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.4.

## 2 kap.

## 1 §

Se nedan under följdändringar.

## 3 kap.

## 4 §

Tidpunkter för gallring av uppgifter om innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik framgår av artikel 16.3 i trafiktill-

ståndsförordningen. En hänvisning till dessa bestämmelser tas därför in i paragrafens *fyärde stycke*. *Första stycket* ska därmed inte längre reglera när sådana uppgifter ska gallras. Gallring av uppgifter om avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik regleras dock inte av trafiktillståndsförordningen. De nuvarande bestämmelserna om gallring av sådana uppgifter ska därför finnas kvar, vilket anges uttryckligen.

I övrigt ersätts trafiktillstånd med taxitrafiktillstånd och yrkestrafiklagen med taxitrafiklagen i enlighet med vad som anges under följdändringar nedan.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.3.

#### 4 kap.

##### 1 §

I *punkten 3* ersätts begreppet yrkestrafikregistreringen med yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen. Därmed omfattas även fortsättningsvis taxitrafikregistreringen av de sökbegrepp som får användas för yrkestrafikregistreringen. Vidare införs i punkten 3 d ett nytt sökbegrepp, användningssätt. Med användningssätt avses hur ett fordon används, dvs. för godstransport, taxitrafik eller annan persontransport.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.4.

##### 5 §

I *punkten 3* ersätts begreppet yrkestrafikregistreringen med yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen. Begränsningen av tillåtna sökbegrepp för en annan användare än en statlig eller kommunal myndighet kommer därmed även fortsättningsvis att omfatta även taxitrafikregistreringen.

## 9 §

I *första stycket* ersätts begreppet yrkestrafikregistrering med yrkestrafik- och taxitrafikregistrering. Det anges således uttryckligen att ett utdrag ur registret även fortsättningsvis kommer att kunna begäras även i fråga om taxitrafikregistreringen.

Utdrag avseende innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller en person som prövats enligt 2 kap. 2 eller 3 § YTL bryts ut från paragrafens *andra stycke* och läggs i ett nytt *tredje stycke*. Skälet är att den tid efter vilken vissa angivna uppgifter inte ska tas med i ett utdrag ska anpassas till gallringstiderna i artikel 16.3 i trafiktillståndsförordningen.

I *fyärde stycket* läggs till en hänvisning till det nya tredje stycket.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.3.

## 10 §

I paragrafen läggs taxitrafikärenden till.

## 12 §

I *första stycket* läggs till att uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet även om det följer av en EU-rättsakt. Genom ändringen möjliggörs utbytet av uppgifter enligt EU-förordningarna i vägtransportpaketet.

På motsvarande sätt läggs i *andra stycket* till att uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras till vägtrafikregistret även om det följer av en EU-rättsakt.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.4.



## 5 kap.

### 2 §

I paragrafen förs *två nya punkter* in, *20 a* taxitrafiklagen (xxxx:xx) och *30 a* taxitrafikförordningen (xxxx:xx). Rikspolisstyrelsen ska därmed även fortsättningsvis underrätta Transportstyrelsen om brott mot taxitrafiklagstiftningen.

### 6 §

I *första stycket* ersätts begreppet yrkestrafikregistrering med yrkestrafik- och taxitrafikregistrering. Bestämmelser om taxiförarlegitimation finns enligt förslaget i taxitrafiklagen (xxxx:xx), varför hänvisningen i *punkten 5* ska avse den lagen i stället för yrkestrafiklagen (1998:490). En *ny punkt 7* förs in som avser innehavare av taxitrafiktillstånd eller någon annan som prövats enligt taxitrafiklagen. Skälet är att dessa personer inte längre omfattas av punkten 6.

## 7 kap.

### 8 a och 9 §§

Hänvisningen till nuvarande yrkestrafiklagen ska ersättas med en hänvisning till taxitrafikförordningen (xxxx:xx). Av 4 kap. 2 § samma förordning framgår att ett fordon ska vara anmält innan det får användas i taxitrafik.

I 9 § sker vidare en hänvisningsändring till den nya yrkestrafikförordningen (xxxx:xx).

### 13 §

I första stycket sker en hänvisningsändring från nuvarande yrkestrafiklagen till motsvarande bestämmelse i den nya taxitrafiklagen.

## 10 kap.

### 6 §

Hänvisningen till nuvarande yrkestrafiklagen ska ersättas med en hänvisning till taxitrafikförordningen (xxxx:xx). Av 4 kap. 2 § samma förordning framgår att ett fordon ska vara anmält innan det får användas i taxitrafik.

### 12 §

I tredje stycket görs en hänvisningsändring till den nya yrkestrafikförordningen. Vidare läggs taxitrafikförordningen till i uppräknningen.

## 20 kap.

### 1 §

Ett tillägg görs i *första stycket punkten 3* som möjliggör för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter för verkställigheten av trafiktillståndsförordningen, bussförordningen och godsförordningen såvitt gäller frågor om registrering och utbyte av uppgifter med övriga medlemsstater.

## Bilaga 3

Ett antal hänvisningsändringar görs i enlighet med vad som anges nedan under följdändringar. Utöver detta görs följande ändringar.

Bilagan har behandlats i avsnitt 5.3.3.

## Avsnitt 2

Begreppet trafiktillstånd ersätts med yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. Hänvisningarna till förordningarna (EEG) nr 684/92 och (EEG) nr 881/92 ersätts med hänvisningar till gods- och bussförordningarna. I enlighet med trafiktillståndsförordningen registreras följande nya uppgifter i vägtrafikregistret:

- Juridiskt ombud för företag om bedriver yrkesmässig trafik,
- Transportstyrelsens beslut att det i ett visst fall är oskäligt att låta ett företags eller en trafikansvarigs handlande påverka det goda anseendet samt skälen för beslutet,
  - en underrättelse eller ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
  - giltighetstid för ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, och
  - delgivning även av ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

## Avsnitt 3

Uppgifter om ansökan om undantag från krav på anmälan av fordon och beslut med anledning av ansökan ska inte längre föras in i registret eftersom nämnda undantagsmöjlighet tas bort.

## Avsnitt 4

Uppgifter om bokning och genomförande av ett skriftligt prov i yrkeskunnande enligt trafiktillståndsförordningen införs.

## Avsnitt 5

Utöver grund för återkallelse ska grund för tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och grund för olämplighetsförklaring av en trafikansvarig eller någon övrigt prövad person registreras.

## **8.11 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)**

### **1 kap. 3 § och 6 kap. 10 §**

Se nedan under följdändringar.

### **5 kap.**

#### **1§**

Yrkesmässig trafik för personbefordran innefattar enligt trafik-tillståndsförordningen endast transporter med buss. Begreppet yrkesmässig trafik tas därför bort. I paragrafen skrivs i stället ut att lämplighetsbesiktning krävs för att en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon ska få användas i taxitrafik eller annars, med förare och mot betalning, ska få ställas till allmänhetens förfogande för persontransporter. Någon ändring i sak är således inte avsedd.

### **6 kap.**

#### **11 §**

Se kommentaren till 5 kap. 1 §.

## **8.12 Följdändringar**

I avsnitt 2.3–2.8, 2.10–2.19, 2.22, 2.23, 2.25 och 2.27–2.36 föreslås följdändringar i ett antal författningar där hänvisningar till yrkestrafiklagen ersätts med hänvisningar till trafik-tillståndsförordningen, den nya yrkestrafiklagen eller taxitrafiklagen, eller, i förekommande fall, till två av eller samtliga dessa författningar. I ett fall, när det gäller hänvisningen till yrkestrafiklagen i fråga om prövningsmyndigheter i avsnitt 2.28, ersätts dock

hänvisningen till yrkestrafiklagen med en hänvisning till den nya yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen. Hänvisningar till yrkestrafikförordningen ersätts med hänvisningar till den nya yrkestrafikförordningen eller taxitrafikförordningen, eller till båda förordningarna. Begreppet yrkesmässig trafik ersätts eller, i förekommande fall, kompletteras med begreppet taxitrafik.

För det fall det finns hänvisningar till yrkestrafiklagen eller yrkestrafikförordningen i ytterligare författningar anges det i övergångsbestämmelserna till yrkestrafiklagen, yrkestrafikförordningen, taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen att om det i lag eller annan författning hänvisas till bestämmelser i yrkestrafiklagen eller yrkestrafikförordningen som har ersatts genom bestämmelser i trafiktillståndsförordningen, den nya yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen eller tillämpliga förordningar, ska i stället de nya bestämmelserna tillämpas.

I författningarna i avsnitt 2.10, 2.29 och 2.32 föreslås även materiella ändringar, som kommenteras särskilt under respektive avsnitt ovan.

Europaparlamentets och rådets  
förordning (EG) nr 1071/2009 av den  
21 oktober 2009

## 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 (1),

med beaktande av den europeiska datatillsynsmannens yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förarbetet i artikel 251 i fördraget (3), 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 (4)

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 snedvridding av konkurrensen samt bristande insyn i marknaden och harmoniserad övervakning samt risk för att företag som anställer personal med svagt yrkeskunnande uppträder oaksamt 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 gemenskapsstillstånd, 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 (5), 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 (6).
- (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 gemenskapsstillstånd. Anpassningen av de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik bör inte

(1) EUT C 151, 17.6.2008, s. 16.

(2) EUT C 14, 19.1.2008, s. 1.

(3) 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.

(4) EGT L 124, 23.5.1996, s. 1.

(5) Se sidan 72 i detta nummer av EUT.

(6) 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 ägga 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 vägtransportföretagets 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 överträdelserna 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 ansvarsförklaring kan utgöra en enkel och kostnadseffektiv metod för att styrka företagets 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 examensproven, 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 examensprov 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 åtgärder 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 ådras 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:
- 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.
  - Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg.
  - 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

- det transporterade godsets karaktär, eller
- det korta transportavståndet.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning avses med

- yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg*: verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning,
- 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 organisationen,
- bedriva yrkesmässig trafik*: yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg,
- 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,
- 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,
- tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik*: ett förvaltningsbeslut som innebär att ett företag som uppfyller villkoren enligt denna förordning får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
- 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,
- 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

- Företag som bedriver yrkesmässig trafik ska
  - vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat,
  - ha gott anseende,
  - ha tillräckliga ekonomiska resurser, och
  - ha erforderligt yrkeskunnande.
- 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

- 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
  - faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet,

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/55

- 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.

Artikel 6

## Villkor rörande kravet på gott anseende

- 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.

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.

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.

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.

4. Företaget ska underrätta den behöriga myndigheten om vem eller vilka som utsetts till trafikansvariga.

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 fallande 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 fallande 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 registreringsutrustning,
- ii) maximivikt och maximimått för kommersiella fordon i internationell trafik,
- iii) förarnas grundutbildning och fortbildning,
- iv) kommersiella fordonens 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 inbegripa 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 fallande 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 förtöd-pande kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räken-skapsåret. Företaget ska därför, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen akre-diterad person, kunna bevisa att det varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 EUR om endast ett for-don används och minst 5 000 EUR för varje ytterligare fordon som används.

Vid tillämpning av denna förordning ska värdet av euron i valu-torna 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 arbetsda-gen 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 ekonomi-ska 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 examens-prov som får kompletteras med ett muntligt prov om medlems-staten 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 medlems-stat där de arbetar.

(<sup>1</sup>) EGT L 222, 14.8.1978, s. 11.

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 fastställs 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.

8. Ett intyg utfärdat av den myndighet eller det organ som avses i punkt 3 ska uppvisas som bevis på yrkeskunskande. Intyget får inte överlämnas 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 persont transporter 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

- 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.
- Den behöriga myndigheten ska registrera uppgifter enligt artikel 16.2 första stycket a-d om de företag som beviljas tillstånd i det nationella elektroniska registret som avses i artikel 16.
- 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 ansöande 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 ansöande 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 (\*) 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:

- 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.
- Högst sex månader om företaget måste åtgärda situationen genom att styrka en faktisk och fast företagsetablering.
- 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.

(\*) 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 med 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 yrkeskunskande, 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 koplornas 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 överträdelsena 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,



14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/61

- 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 godkännts för detta.

2. Ett intyg som före den 4 december 2011 har utfärdats som 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 fallande 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:

- En översikt av sektorn vad gäller gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande.
- Uppgift, per typ och år, om antalet tillstånd som utfärdats, tillfälligt dragits in och återkallats samt om antalet olämplighetsförklaringar, liksom skälen till dessa.
- Antalet intyg om yrkeskunnande som utfärdas per år.
- Väsentlig statistik rörande de nationella elektroniska registren och hur de används av de behöriga myndigheterna.
- 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.

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/63

## 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

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.

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

## I. FÖRTECKNING ÖVER DE ÄMNEN 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 högstadium- 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 frakttavlet vid internationell godsbeholdning 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 EGT (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, rembursen, 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 arbetsscheman 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 anlitande av underleverantörer; särskilt bestämmelser rörande yrkets offentligrättsliga reglering, tillräde 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 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

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/67

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, stötning 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 iaktar 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 ultraviolettt 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 GEMSKAPEN

(Kraftigt beige färgat (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>(7)</sup>INTYG OM YRKESKUNNANDE FÖR GODSTRANSPORT/PERSONTRANSPORT <sup>(1)</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 överträdelseerna 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 det 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 förfälskade 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

## 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 kommitténs 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 förenklingskäl 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.

(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 medlemsstatens 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 ovannämnda 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.

<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.

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/73

- (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 nationell lagstiftning på vägtransportområdet (\*) 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 (?). 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 (\*) 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 (\*).
- (19) Medlemsstaterna bör ömsesidigt bistå varandra för att denna förordning ska kunna tillämpas effektivt.

(\*) EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

(\*) EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

(\*) EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

(\*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

- (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 överträdelser 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 överträdelser 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 utövan 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 avreglerade 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 gemenskaps-tillstånd 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.

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/75

- 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 företags 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 sidverksamhet inom företags 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. *vårdmedlemsstat*: 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 vårdmedlemsstat,
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. *cabotagetransport*: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en vårdmedlemsstat 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

- 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,
- internationell transport:
  - 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,
  - 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,
  - en transport med last som företas med ett fordon mellan tredjeländer, med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorier, eller

(1) 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

- 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
  - är etablerat i den medlemsstaten i enlighet med gemenskapslagstiftningen och den nationella lagstiftningen i medlemsstaten, och
  - i etableringsmedlemsstaten har rätt att, i enlighet med gemenskapslagstiftningen och medlemstatens nationella lagstiftning om yrkesmässig trafik, bedriva internationell godstransport på väg.
- 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

- innehär ett gemenskapstillstånd, och
- 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.

Förtillståndet 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

- 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.
- De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska regelbundet genom årliga kontroller av åtminstone 20 % av de gällande förtillstånden som utfärdats i den medlemsstaten kontrollera om de villkor för utfärdande av förtillstånd som avses i artikel 5.1 fortfarande uppfylls.

#### Artikel 7

##### Avslag på ansökan om utfärdande av och återkallelse av gemenskapstillstånd och förtillstånd

- 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 förtillstånd.
- De behöriga myndigheterna ska återkalla gemenskapstillståndet eller förtillståndet om innehavaren
  - inte längre uppfyller villkoren i artikel 4.1 eller artikel 5.1, eller
  - har lämnat oriktiga uppgifter i samband med ansökan om ett gemenskapstillstånd eller ett förtillstånd.

#### KAPITEL III

#### CABOTAGETRANSPORT

#### Artikel 8

##### Allmän princip

- Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förtillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter.
- 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:

- Avsändarens namn, adress och namnteckning.
  - Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
  - Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
  - Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.
  - 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.
  - Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
  - Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.
- Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i denna artikel har uppfyllts.
  - 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.
  - 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 ålagts 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 inrättats 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 taktill 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 guillemönster 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 (*)	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

..... (\*)

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:

..... (\*)

Särskilda anmärkningar: .....

Detta tillstånd ska gälla från och med .....	till och med .....
Utfärdat i .....	den .....
..... (*)	

(\*) 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, (SLC) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

(\*) Transportföretagets namn eller firma och fullständiga adress.

(\*) Namn på den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.

(\*) 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 (\*) i en transport som omfattas av ett gemenskapsstillstånd som utfärdats till detta transportföretag. Förartillståndet får inte överlätas. 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.

---

(\*) 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

Europaparlamentets och rådets  
förordning (EG) nr 1073/2009 av den  
21 oktober 2009

**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 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 kommitténs 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 förenklingsskäl 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.

(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 vissa tillfälliga trafik gälla.

(8) Kravet på tillstånd för linjetrafik bör behållas men vissa regler bör ändras, särskilt när det gäller förfarandet vid tillståndsgivning.

<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.

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/89

- (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 (\*) 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 (2) 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 forortstrafik, 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 överträdelser 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 överträdelser 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 (\*).
- (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 (\*).
- (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 försämrats bör kommissionen vidta lämpliga åtgärder.

(\*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

(\*\*) EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

(\*) Se sidan 51 i detta nummer av EUT.

(\*\*) 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 utförs 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 bestämmelseorten 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 bestämmelseorten 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 företags förfogande enligt en avtalsförpliktelse,

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/91

6. *vårdmedlemsstat*: 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 vårdmedlemsstat, 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.



L 300/92

SV

Europeiska unionens officiella tidning

14.11.2009

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 platsreservasjon 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 förordandet 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 arrangörsräkning 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 avreseorten 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 bestämelseort.
- 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 allvariga överträdelse 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 ensamt 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 (\*) 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 därtil.

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.

(\*) 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 cabotagetrafik 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, anbudsförfaranden, 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 cabotagetrafik 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 cabotagetrafik

1. För sådan cabotagetrafik 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 in som en månatlig sammanställning.

5. Använda färdblad ska återändras 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 företaget

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 uppdragas 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 innehas för 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 uppdragades 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 uppdragades.

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 uppdragades 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 åläggs 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 uppdragades 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 verkställt.

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 gränregioner.

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 (\*).

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.

(\* 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 cabotagetrafik 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 cabotagetrafik 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 enskilda 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-timmersperioder 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 tredjeländ, som omfattas av denna förordning, än där transporten påbörjades,

b) föraren efter tillämpning av undantaget tar ut

i) antingen två normala veckovilor, eller

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/99

- 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 överskrids. 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.

(<sup>1</sup>) 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 guillemönster och iristryck.
-

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/101

## 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 (*) 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 tillståndets innehavare (\*) .....

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 .....
..... (*)	

(\*) 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.

(\*) Transportföretagets namn eller firmanamn och fullständiga adress.

(\*) 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 skyldig 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 skyldig till överträdelsen är etablerat kan även återkalla gemenskapstillståndet och/jeller 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.

14.11.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 300/103

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

# Departementsserien 2011

---

## *Kronologisk förteckning*

---

1. Olovlig fotografering. Ju.
2. Avskaffande av den obligatoriska byggförsäkringen. M.
3. Högre utbildning i utvecklingssamarbetet  
En analys av högre utbildning inom ramen för svenskt utvecklingssamarbete och politiken för global utveckling. UD.
4. Behandling av personuppgifter vid Inspektionen för socialförsäkringen, m.m. S.
5. Barns rätt till vård och sociala insatser stärks. Ju.
6. Ökad konkurrens på det uppdragsarkelogiska området – vissa ändringar i kulturminneslagen. Ku.
7. Sekretess för finansiella företag. Fi.
8. Hotelltjänster. Ju.
9. Förbättringar inom familjepolitiken. S.
10. Preskription av rätt till försäkringsersättning m.m. Ju.
11. Enklare avbetalningsköp. Ju.
12. Genomförande av EU:s direktiv om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål. L.
13. Upphävande av lagen om exploaterings-samverkan. S.
14. Synnerligen ömmande omständigheter och verkställighetshinder  
– en kartläggning av tillämpningen. Ju.
15. Utbyte av uppgifter ur kriminalregister mellan EU:s medlemsstater. Ju.
16. Kustbevakningsdatalag. Fö.
17. Sveriges företagande och konkurrenskraft  
– Internationell benchmarking. N.
18. Översyn av sjukförsäkringen – förslag till förbättringar. S.
19. Komplettering av kollektivtrafiklagen. N.
20. En reformerad yrkestrafiklagstiftning. N.

# Departementsserien 2011

---

## *Systematisk förteckning*

---

### **Justitiedepartementet**

---

- Olovlig fotografering. [1]  
Barns rätt till vård och sociala insatser stärks. [5]  
Hotelltjänster. [8]  
Preskription av rätt till försäkringsersättning m.m. [10]  
Enklare avbetalningsköp. [11]  
Synnerligen ömmande omständigheter och verkställighetshinder – en kartläggning av tillämpningen. [14]  
Utbyte av uppgifter ur kriminalregister mellan EU:s medlemsstater. [15]

### **Utrikesdepartementet**

---

- Högre utbildning i utvecklingsarbetet  
En analys av högre utbildning inom ramen för svenskt utvecklingsarbete och politiken för global utveckling. [3]

### **Försvarsdepartementet**

---

- Kustbevakningsdatalag. [16]

### **Socialdepartementet**

---

- Behandling av personuppgifter vid Inspektionen för socialförsäkringen, m.m. [4]  
Förbättringar inom familjepolitiken. [9]  
Upphävande av lagen om exploaterings-samverkan. [13]  
Översyn av sjukförsäkringen – förslag till förbättringar. [18]

### **Finansdepartementet**

---

- Sekretess för finansiella företag. [7]

### **Landsbygdsdepartementet**

---

- Genomförande av EU:s direktiv om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål. [12]

### **Miljödepartementet**

---

- Avskaffande av den obligatoriska byggfelsförsäkringen. [2]

### **Näringsdepartementet**

---

- Sveriges företagande och konkurrenskraft – Internationell benchmarking. [17]  
Komplettering av kollektivtrafiklagen. [19]  
En reformerad yrkestrafiklagstiftning. [20]

### **Kulturdepartementet**

---

- Ökad konkurrens på det uppdragsarkeologiska området – vissa ändringar i kulturminneslagen. [6]









**Fritzes**

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se) [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

ISBN 978-91-38-23606-2 ISSN 0284-6012