



Taxifrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om vägtrafikregister, fordonslagen, taxitrafiklagen och lagen om redovisningscentraler för taxitrafik. Lagändringarna innebär att en ny kategori av taxitrafik införs. Den nya kategorin ska vara befriad från krav på taxameter men ska i gengäld vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon. Utskottet anser att de förslag som regeringen har presenterat är väl avvägda. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2020 och den 1 januari 2021.

Utskottet anser vidare att riksdagen bör avslå en följdmotion och övriga motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18 om olika taxifrågor, bl.a. med hänvisning till genomförda utrednings- och beredningsarbeten samt redan vidtagna åtgärder inom området.

I betänkandet finns åtta reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik.

En följdmotion till proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik.

Ett tiotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden.....	6
En ny kategori av taxitrafik	6
Främjande av digitalisering och delningsekonomi	14
Information om taxiregler.....	16
Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation	17
Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer.....	20
Gränsöverskridande taxitrafik	24
Reservationer	26
1. En ny kategori av taxitrafik, punkt 1 (SD).....	26
2. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 2 (M, L)	27
3. Information om taxiregler, punkt 3 (KD)	27
4. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (SD)	28
5. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (C)	29
6. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (KD)	30
7. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 5 (SD)	30
8. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 5 (KD)....	31
Särskilda yttranden	33
1. En ny kategori av taxitrafik, punkt 1 (M, C, L, KD)	33
2. Gränsöverskridande taxitrafik, punkt 6 (SD).....	33
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	34
Propositionen	34
Följdmotionen	34
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	34
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	36
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	54

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En ny kategori av taxitrafik

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen om vägtrafikregister (2001:558) med den ändringen att 5 och 6 §§ ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3,

2. lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

3. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

4. lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:239 punkterna 1–4 och avslår motion

2017/18:4129 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (SD)

2. Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18.

Reservation 2 (M, L)

3. Information om taxiregler

Riksdagen avslår motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 54 i denna del.

Reservation 3 (KD)

4. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:235 av Anders Åkesson (C),

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34.

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (KD)

5. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2095 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:3060 av Richard Jomshof m.fl. (SD, -) yrkande 7 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 54 i denna del.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (KD)

6. Gränsöverskridande taxitrafik

Riksdagen avslår motion

2017/18:3890 av Jimmie Åkesson m.fl. (SD) yrkande 6.

Stockholm den 31 maj 2018

På trafikutskottets vägnar

Jessica Rosencrantz

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Jimmy Ståhl (SD) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik. Till grund för propositionen ligger betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86).

Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har följt Lagrådets synpunkter.

Med anledning av propositionen har en följdmotion väckts med två motionsyrkanden.

I betänkandet behandlar utskottet även åtta motionsyrkanden om taxi från den allmänna motionstiden 2017/18. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet bjudit in företrädare för Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Uber och Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning för att lämna information om aktuella taxifrågor vid utskottets sammanträde den 3 maj 2018.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås lagändringar för att införa en ny kategori av taxitrafik. Den nya kategorin ska vara befriad från krav på taxameter men ska i gengäld vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon. Beställningscentralen ska ta emot och fördela beställningar av köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till centralen. Den ska också samla in, lagra och på begäran av Skatteverket lämna ut uppgifter till verket för skattekontroll. Den nya kategorin av taxitrafik ska bara få utföra köruppdrag som är förbeställda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens medverkan. Det ska krävas tillstånd för att få driva en beställningscentral. Tillstånd ska bara få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den möjlighet till dispens från kravet på taxameter som för närvarande finns.

Lagändringarna i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och lagen (2001:558) om vägtrafikregister föreslås träda i kraft den 1 september 2020. Lagändringarna i taxitrafiklagen (2012:211) och fordonslagen (2002:574) föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Utskottets överväganden

En ny kategori av taxitrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om vägtrafikregister, fordonslagen, taxitrafiklagen och lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och avslår motionsförslag om särskilda registreringsskyltar och utlämnande av uppgifter. Utskottet understryker att det behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler och pekar bl.a. på vikten av att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet och att det är angeläget att vid utformningen av nya regler ta hänsyn till skyddsintressen för taxi.

Jämför reservation 1 (SD) och särskilt yttrande 1 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Enligt nuvarande svenska regler får en taxi inte användas i taxitrafik utan en taxameterutrustning. Taxameterutrustningen ska bl.a. beräkna priset för en taxiresa, skriva ut kvitto, förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring samt ge myndigheter uppgifter för kontroll av taxiverksamheten. Om det finns synnerliga skäl får dock Transportstyrelsen medge undantag från kravet på taxameter. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.

Riksdagen beslutade i juni 2014 om att göra ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375).

Den 23 juli 2015 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag till nya regler på taxiområdet samt att se över och eventuellt föreslå förtydliganden för de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. Den 30 november 2016 överlämnade Taxiutredningen betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86) till infrastrukturministern. Betänkandet har remissbehandlats, och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2016/07415/MRT).

Propositionen

Allmänna utgångspunkter

Regeringen föreslår att möjligheten till s.k. taxameterdispens ska avskaffas. I gengäld ska det införas en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från kravet på taxameter. Fordon i sådan taxitrafik ska i stället vara försedda med

särskild utrustning för taxifordon och vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler. Reglerna om tillståndspliktiga beställningscentraler ska inarbetas i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik, och den lagens namn ska ändras till lag om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralerna ska ta emot beställningar och betalningar samt fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd som är anslutna till dem. De ska också ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter, bl.a. sådana som härrör från en ny särskild utrustning för taxifordon.

Regeringen pekar på att det övergripande syftet med förslaget är att uppgifter för skattekontroll av all taxitrafik, dvs. även den som i dag har dispens från kravet på taxameterutrustning, ska lagras och lämnas ut av redovisningscentraler eller beställningscentraler.

Tillståndspliktiga beställningscentraler

Regeringen föreslår att beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillstånd inträffade.

Regeringen föreslår vidare att det ska införas en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen kan meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Enligt regeringens förslag ska en beställningscentral på begäran av Skatteverket lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra. Om beställningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, ska Skatteverket enligt regeringens förslag få förelägga beställningscentralen att lämna ut uppgifterna. Ett sådant föreläggande ska få förenas med vite.

Regeringen föreslår också att en beställningscentral på begäran av en polis ska lämna ut uppgifter om huruvida ett visst köruppdrag påbörjats efter beställning hos beställningscentralen.

När det gäller rätten för innehavaren av taxitrafiktillståndet att ta del av den lagrade informationen föreslår regeringen att beställningscentralen på begäran av en innehavare av taxitrafiktillstånd ska lämna ut uppgifter som tidigare samlats in och lagrats med stöd av lagen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Regeringen föreslår även att det för tillstånd att driva en beställningscentral ska krävas att insamling, lagring och utlämnande av sådana uppgifter som omfattas av beställningscentralens skyldigheter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

Innehavare av taxitrafiktillstånd och taxifordon

När det gäller anslutning till en beställningscentral och särskild utrustning för taxifordon föreslår regeringen att den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning ska vara skyldig att ansluta det till en tillståndspliktig beställningscentral fr.o.m. att fordonet anmälts för taxitrafik. Tillståndshavaren ska se till att taxifordonet är försett med särskild utrustning för taxifordon. Regeringen föreslår även att tillståndshavaren ska anmäla den eller de beställningscentraler som varje fordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till och att detta ska göras till den myndighet som regeringen bestämmer. Vidare ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning. Regeringens förslag innebär att den nuvarande regeln i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik om skyldighet att överföra taxameteruppgifter ska förtydligas så att den uttryckligen bara omfattar taxifordon som är försedda med taxameter.

Regeringen föreslår att fordonslagen ska kompletteras med regler om kontroll av den nya särskilda utrustningen för taxifordon och kontroll av användningen av sådan utrustning. Enligt regeringens förslag ska sådana vägkontroller av taxametern som får utföras av en polis eller bilinspektör i fordon som används i taxitrafik med taxameter även gälla för fordon som är försedda med särskild utrustning för taxifordon. Regeringen bedömer att befintliga straffbestämmelser i taxitrafiklagen även kommer att vara tillämpliga på taxiverksamhet som bedrivs med fordon som har särskild utrustning för taxifordon.

När det gäller privat användning av taxifordon bedömer regeringen att det inte finns några skäl att förhindra privat användning av taxifordon med särskild utrustning för taxifordon. Regeringen bedömer att det heller inte finns några skäl att förhindra användning av sådana fordon i annan näringsverksamhet.

Regeringen föreslår vidare att bestämmelsen i taxitrafiklagen om att en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik får tas om hand av en polis ska ändras så att den inte innefattar något undantag för fordon med dispens från taxameterkravet. Bestämmelserna ska enligt förslaget också kompletteras med en regel som innebär att en särskild registreringsskylt får tas om hand av polisen om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller för den.

När det gäller prisinformation föreslår regeringen att bestämmelsen i taxitrafiklagen om skyldigheten att lämna uppgift om tillämpad taxa, att lämna prisuppgift om jämförpriset överstiger 500 kronor samt förse taxifordonet med en prisinformationsdekal ska ändras så att den endast omfattar taxifordon som är försedda med taxameterutrustning.

Beställningscentralens verksamhet

När det gäller definition föreslår regeringen att det med en tillståndspliktig beställningscentral ska avses en verksamhet som består i att ta emot beställningar och betalningar samt att fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd. Centralen ska dessutom samla in, lagra och lämna ut uppgifter om dessa förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som ska krävas för taxifordon som saknar taxameterutrustning. Enligt förslaget ska beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon som saknar taxameterutrustning bara få göras till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik. Betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget till tillståndshavaren. Betalningen ska inte få göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

När det gäller pris föreslår regeringen att vid taxitrafik med ett fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon ska ett fast pris anges av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse en viss i förväg fastställd färd eller viss tid som fordonet ska stå till beställarens förfogande. Regeringen föreslår vidare att beställningscentralen ska vara skyldig att före färden lämna ett bevis om priset och den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet står till förfogande till beställaren. Om ett köruppdrag ändras efter att det påbörjats ska beställningscentralen så snart som möjligt och innan köruppdraget avslutats uppdatera beviset. Detta ska dock inte gälla i fråga om taxitrafik som omfattas av lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen om riksfärdtjänst, lagen om färdtjänst, kollektivtrafiklagen och skollagen.

Regeringen föreslår vidare att bestämmelsen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar överföring av uppgifter till en ny redovisningscentral i händelse av dödsfall eller konkurs ska vara tillämplig på beställningscentraler, liksom bestämmelsen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar överföring av uppgifter till en ny redovisningscentral i händelse av återkallelse. När uppgifter överförs till en ny beställningscentral ska den centralen enligt regeringens förslag lagra uppgifterna så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som om uppgifterna inte hade överförts.

När det gäller uppgifternas offentlighet föreslår regeringen att beställningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central inte obehörigen ska få röja sådana uppgifter som den har samlat in och lagrat, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning. Enligt regeringens bedömning kommer uppgifter som Skatteverket begär in att omfattas av sekretess hos verket.

Tillstånd för beställningscentraler

Enligt regeringens förslag ska det krävas tillstånd för att få driva en sådan beställningscentral till vilken en innehavare av taxitrafiktillstånd måste vara ansluten för att få bedriva taxitrafik med ett fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon. Tillstånd att driva en beställningscentral ska enligt förslaget endast få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Tillstånd ska inte få ges till en ideell förening eller stiftelse eftersom det inte finns samma möjligheter till insyn i dessa som i t.ex. ett aktiebolag, och en beställningscentral ska inte få ha taxitrafiktillstånd. Enligt förslaget ska endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) få ges tillstånd att driva beställningscentral, och om sökanden är en juridisk person ska den ha sitt säte inom EES. För tillstånd ska det enligt förslaget krävas att den tekniska utrustning som ska användas för insamling, lagring och utlämnande av uppgifter ska finnas inom EES. Ett tillstånd att driva beställningscentral ska gälla tills vidare. Enligt regeringens bedömning bör den paragraf i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar vad som ska avses med gott anseende vara tillämplig på beställningscentraler.

Enligt regeringens förslag ska det vidare hos beställningscentralen finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som ska gälla för verksamheten (verksamhetsansvarig). En fysisk person som har tillstånd att driva en beställningscentral ska vara verksamhetsansvarig. Hos juridiska personer som har tillstånd att driva beställningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga. Om någon av dem som ska prövas byts ut eller om det tillkommer någon sådan person ska den nya personens lämplighet prövas. Beställningscentralen ska vara skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

När det gäller tillståndsmyndighet och tillsyn bedömer regeringen att gällande regler om tillsyn i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik bör vara tillämplig på beställningscentraler.

Regeringen föreslår att ett tillstånd ska återkallas av tillståndsmyndigheten om det i driften av beställningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas ska i stället en varning kunna meddelas.

Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs ska tillståndet enligt regeringens förslag övergå till dödsboet respektive konkursboet. Om inte tillståndsmyndigheten av särskilda skäl medger längre giltighetstid ska tillståndet gälla under högst sex månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Efter dödsfall eller konkurs ska en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig för beställningscentralen. I dessa fall ska en lämplighetsbedömning göras av den verksamhetsansvarige föreståndaren.

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om beställningscentraler ska enligt regeringens förslag få överklagas till allmän förvaltningsdomstol, och det samma gäller Skatteverkets beslut om föreläggande att utlämna uppgifter till verket. Ett beslut som rör en fysisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall ska ett sådant beslut överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Ett beslut som rör en juridisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall ska ett sådant beslut överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Enligt förslaget krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Uppgifter i vägtrafikregistret

Regeringen föreslår att lagen om vägtrafikregister ska kompletteras så att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha som ändamål att tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler. Vidare ska det enligt förslaget vara möjligt att medge direktåtkomst för sådana ändamål som anges ovan i enlighet med föreskrifter som meddelats av regeringen.

Taxifordon med taxameterutrustning

Regeringen bedömer att det inte bör införas något hinder mot att taxifordon med taxameterutrustning utför taxiuppdrag för de tillståndspliktiga beställningscentralerna. Regeringen bedömer vidare att det inte bör vara tillåtet att i samma fordon ha såväl taxameter som den nya särskilda utrustningen för taxifordon.

Nya förutsättningar för aktörer med taxameterdispens

Regeringen bedömer att nya förutsättningar kommer att gälla för innehavare av taxitrafiktillstånd som tidigare har haft dispens från kravet på taxameter. Enligt regeringens bedömning är det möjligt att i förordning införa en möjlighet för taxifordon som är anslutna till beställningscentraler att föras i taxitrafik både med och utan särskilda registreringsskyltar (taxiskyltar).

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att ändringarna i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och lagen om vägtrafikregister ska träda i kraft den 1 september 2020 och att förslagen om ändring i taxitrafiklagen och fordonslagen ska träda i kraft den 1 januari 2021. Enligt regeringens bedömning kräver lagförslagen inga övergångsbestämmelser.

Motionen

Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) efterfrågar i kommittémotion 2017/18:4129 yrkande 1 att även taxibilar som ingår i den föreslagna nya kategorin av taxitrafik ska vara märkta eller försedda med en särskild registreringsskylt. Motionärerna konstaterar att de ser positivt på propositionen i sin helhet då de anser att taxibranschens förutsättningar behöver uppdateras för att säkerställa mer konkurrensneutrala villkor. Motionärerna pekar samtidigt på att de ser ett behov av att den nya typen av taxitrafik ska ha särskilda registreringsskyltar eller att skyltarna är märkta på ett lämpligt sätt. Det finns enligt motionärerna flera anledningar ur ett myndighetsperspektiv, t.ex. att polisen ska kunna omhänderta dessa skyltar vid förseelse eller att det inte alltid finns teknisk utrustning tillgänglig för att läsa av registreringsskyltar. Motionärerna pekar på kundperspektivet och att skyltarnas utseende bör utformas för att leva upp till både diskretion, trygghet och säkerhet för kunden. Motionärerna efterfrågar vidare i samma motion yrkande 2 att en beställningscentral på begäran av Ekobrottsmyndigheten ska lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra.

Utskottets ställningstagande

Propositionen

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen i juni 2014 i samband med beslutet om regeringens proposition 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi även riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). I beredningen av propositionen pekade trafikutskottet bl.a. på att det är viktigt att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs och att regeringen vidtar de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera de befintliga möjligheterna till kryphål. Utskottet anförde även att detta bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

Frågan har därefter utretts av en särskild utredare som i november 2016 avlämnade betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Betänkandet har sedan remissbehandlats och utskottet välkomnar att regeringen den 18 april 2018 beslutade om att överlämna propositionen En ny kategori av taxitrafik till riksdagen (prop. 2017/18:239). I propositionen anges att den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den möjlighet till dispens från kravet på taxameter som för närvarande finns. Regeringen pekar vidare på att förslaget syftar till att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet och att det ingår i regeringens kontinuerliga arbete med att främja en välfungerande taximarknad som präglas av ordning och reda.

Utskottet delar regeringens uppfattning att det för att taximarknaden ska kunna utvecklas behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler, vilket

gäller särskilt i perioder av snabb teknikutveckling. Sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik utvecklas för närvarande i snabb takt och de möjligheter som därmed uppstår bör i möjligaste mån bejakas. Utskottet anser i likhet med regeringen att regleringen så långt möjligt bör vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning. Enligt utskottets mening kommer digitalisering och automatisering att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya produkter och tjänster på transportområdet. Framförandet av fordon kan förväntas att delvis komma att bli automatiserat, och teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Utskottet anser i likhet med regeringen att det därmed finns starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att vid utformningen av nya regler ta hänsyn till skyddsintressen för taxi. Till sådana skyddsintressen hör bl.a. skydd för skattebasen och förutsättningar för en god skattekontroll, skydd för beställare av taxitjänster samt skydd mot försämrade arbetsvillkor för förarna.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens lagförslag med en lagteknisk justering, se bilaga 3, för att beakta de ändringar i lagen om vägtrafikregister som riksdagen nyligen beslutat om (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314).

Registreringsskyltar

Regeringens förslag om en ny kategori av taxitrafik innebär att möjligheten till s.k. taxameterdispens avskaffas och att det i stället införs en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från kravet på taxameter. Enligt förslaget ska fordon i sådan taxitrafik i stället vara försedda med särskild utrustning för taxifordon och vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler. I motion 2017/18:4129 (SD) yrkande 1 anføres att även taxibilar i den nya kategorin av taxitrafik ska vara försedda med särskild registreringsskylt. Utskottet vill här peka på vad regeringen anger i propositionen om att det bör vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd som verkar i den nya kategorin av taxitrafik att kunna använda sig av vanliga registreringsskyltar. Utskottet vill vidare peka på vad regeringen anför om att trots att särskilda taxiskyltar motiveras av polisens möjligheter att kontrollera fordon som används i taxiverksamhet och potentiella resenärers möjlighet att identifiera ett taxifordon har de typiska användarna av hyrverkstjänster inte det sistnämnda intresset samtidigt som situationen när det gäller polisens intresse håller på att förändras. Utskottet noterar avslutningsvis vad regeringen anför om att många polisfordon numera har utrustning som möjliggör automatisk avläsning av registreringsskyltar och att det på så sätt går att kontrollera om det är ett taxifordon eller inte och att det finns goda skäl att anta att andelen polisfordon med denna möjlighet kommer att stiga i framtiden. Mot denna

bakgrund finner utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:4129 (SD) yrkande 1.

Utlämnande av uppgifter till Ekobrottsmyndigheten

Enligt regeringens förslag ska den nya kategorin taxitrafik vara ansluten till en tillståndspliktig beställningscentral som ska ta emot beställningar och betalningar samt fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd som är anslutna till dem. Beställningscentralerna ska också ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter, bl.a. sådana som härrör från en ny särskild utrustning för taxifordon. Enligt förslaget ska beställningscentralerna på begäran av Skatteverket lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra. Om beställningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka ska verket få förelägga centralen att lämna ut uppgifterna. Ett sådant föreläggande ska enligt förslaget få förenas med vite.

När det gäller motionsförslaget om utlämnande av uppgifter till Ekobrottsmyndigheten konstaterar utskottet att det inte lämnas något motsvarande förslag om detta i propositionen. Utskottet vill dock här framhålla att det i de fall det finns misstanke om brott redan i dag finns möjlighet för Ekobrottsmyndigheten att i enlighet med reglerna i rättegångsbalken om förundersökning begära ut uppgifter och handlingar för att kunna genomföra en brottsutredning. Mot denna bakgrund finner utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:4129 (SD) yrkande 2.

Främjande av digitalisering och delningsekonomi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen. Utskottet hänvisar bl.a. till den s.k. taxiutredningen som presenterades hösten 2016. Utskottet emotser att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utveckling som sker inom taxiområdet och vid behov återkomma till riksdagen om det uppstår behov av ytterligare regeländringar för att tillgodose behovet inom taxibranschen av ytterligare digitalisering och delningsekonomi.

Jämför reservation 2 (M, L).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2017/18:3833 en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen (yrkande 18). Motionärerna pekar på att förutsättningarna för taxinäringen ändras i takt med att digitaliseringen

gör nya landvinningar och att lagstiftningen bör uppdateras och anpassas efter hur verkligheten ser ut. Motionärerna anser att ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin samt minska transporternas miljöpåverkan. Genom att koppla samman förare och kunder via digitala verktyg kan transaktionerna spåras för att säkerställa att alla betalar skatt och att regler efterlevs. Motionärerna pekar på att en taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer och att det om dessa uppfylls därefter inte ska ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomin i taxibranschen kan utskottet konstatera att regeringen i april 2018 överlämnade propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239). Propositionen föregicks av ett omfattande utredningsarbete där ett av de syften som framhölls explicit i direktiven var att dagens regler för taxi och samåkning ska anpassas till nya förutsättningar, t.ex. genom de möjligheter som ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil (dir. 2015:81 och dir. 2016:27). I direktiven uttalades vidare att utredaren bör sträva efter en ordning som innebär att nya tekniska möjligheter kan tas till vara utan att det samtidigt skapas grogrund för verksamheter som är eller bör klassificeras som otillåtna. Utskottet anser att de syften som uttalats återspeglas i såväl den utredning som presenterades i november 2016 som den proposition som regeringen nyligen överlämnade.

Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på att regeringen i propositionen om en ny kategori av taxitrafik framhåller att det behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler för att taximarknaden ska kunna utvecklas och att detta gäller särskilt i den nuvarande och fortsatta perioden av snabb teknikutveckling kring bl.a. sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik. Regeringen framhåller även att de möjligheter som därmed uppstår i möjligaste mån bör bejakas och att regleringen så långt möjligt bör vara teknikneutral för att undvika en omotiverad låsning till en viss teknisk lösning då digitalisering och automatisering kommer att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya produkter och tjänster på transportområdet. Vidare pekar regeringen på att framförandet av fordon kan förväntas att delvis komma att bli automatiserat och att teknikutvecklingen innebär att taxitrafiken kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Utskottet anser i likhet med regeringen att det därmed finns starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet samtidigt som det är angeläget att vid utformningen av nya regler ta hänsyn till skyddsintressen för taxi. Med utgångspunkt från vad regeringen framhållit i den nyligen presenterade propositionen gör utskottet tolkningen att regeringen kommer att fortsätta följa den snabba utveckling som sker inom området och vid behov återkomma till

riksdagen om det uppstår behov av ytterligare regeländringar inom området för att tillgodose behovet inom taxibranschen av ytterligare digitalisering och delningsekonomi. Utskottet finner mot bakgrund av vad som här anförts inte anledning att i dagsläget ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3833 (M) yrkande 18.

Information om taxiregler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om behovet av informationsinsatser om nya taxiregler. Utskottet hänvisar till att myndigheterna redan vidtar åtgärder för att sprida kunskap om de nya regler som har införts. Därmed anser utskottet att önskemålet i motionen kan förväntas komma att bli helt eller delvis tillgodosett.

Jämför reservation 3 (KD).

Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 54 i denna del att det krävs goda informationsinsatser för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen. Motionärerna pekar på att en ny lag om redovisningscentraler trädde i kraft den 1 januari 2017 och att taxitrafikföretagen fr.o.m. den 1 maj 2017 är skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur är skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Det har vidare införts krav på att varje taxibils taxameter ska besiktigas av ett godkänt besiktningsorgan minst en gång per år. Motionärerna pekar även på att det har införts ett nytt krav om att taxichaufförer innan en resa påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset för resan överstiger 500 kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det även tidigare har behandlat motionsförslag om information med anledning av de nya taxireglerna, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU13). Utskottet pekade då bl.a. på de åtgärder som myndigheterna vidtagit för att sprida kunskap om de nya taxiregler som införts.

Utskottet vill uppmärksamma att det på Transportstyrelsens webbplats finns information om vilka regler som gäller för taxitrafik. Informationen riktar till såväl taxibranschen som de kunder som vill resa med taxi och tar bl.a. upp reglerna om att alla taxifordon ska ha prisdekaler både inne i och utanpå fordonet, jämförpris och att kunden har rätt att få prisuppgift redan innan en resa startar. Det finns även information på engelska som beskriver prissättning och vad kunder ska vara uppmärksamma på. Transportstyrelsen

gör även andra insatser för att sprida information. Exempelvis har Transportstyrelsen vid införandet av kravet på obligatorisk prisuppgift innan taxifärden om jämförpriset överstiger 500 kronor genomfört informationsinsatser där myndigheten bl.a. skickade ut riktad information till samtliga tillståndshavare för taxitrafik. Utskottet vill även framhålla att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har följt upp effekterna av det krav på obligatorisk prisuppgift vid taxiresor som infördes 2015. Transportstyrelsen presenterade i mars 2016 en slutredovisning av uppföljningsuppdraget där myndigheten bl.a. konstaterar att den obligatoriska prisuppgiften vid taxiresor har haft en positiv effekt och att det övervägande flertalet taxiföretag har sänkt sina högsta jämförpriser till under 500 kronor (dnr TSV 2015-3533). Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan nu har vidtagit åtgärder för att sprida kunskap om de regler som har införts anser utskottet att syftet med det här behandlade motionsyrkandet har blivit delvis tillgodosett. Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3766 (KD) yrkande 54 i denna del.

Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. sänkta ålderskrav för att beviljas taxiförarlegitimation. Utskottet hänvisar till gällande regler och att det för närvarande inte har för avsikt att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 4 (SD), 5 (C) och 6 (KD).

Motionerna

Anders Åkesson (C) föreslår i motion 2017/18:235 att kraven för att skaffa sig en taxiförarlegitimation ses över och liberaliseras. Motionären konstaterar att stora delar av arbetskraften står utan jobb och att detta leder det till att många individer hamnar i ett utanförskap. Motionären pekar på tre åtgärder som behöver vidtas för att fler människor ska kunna bryta detta utanförskap. Enligt motionären bör kravet på körkort i två år för att bli taxiförare slopas. Vidare menar motionären att ålderskravet för taxiförare bör sänkas till 19 år. Motionären anser också att kravet på bussförarkompetens för taxiutbildning i gymnasieskolan bör slopas.

Per Klarberg m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2017/18:1586 att reglerna ska ändras så att myndiga personer som innehaft körkort under två års tid tillåts ta taxilegitimation (yrkande 1). Motionärerna pekar på att många taxiföretag har svårt att rekrytera, samtidigt som ungdomsarbetslösheten är fortsatt hög och att detta är något som gäller i både glesbygd och storstäder. I dagsläget krävs att en person har haft körkort i två år samt fyllt 21 för att få

taxiförläggning. Motionärerna anser att tvåårsregeln är motiverad och rimlig men att ålderskravet bör sänkas till 20 år så att de som tidigt tar körkort när de fyllt 18 också tillåts köra taxi när deras provtid löpt ut. Motionärerna menar att en sådan regeländring skulle kunna leda till ett första jobb och ett steg in på arbetsmarknaden för en stor grupp ungdomar, samtidigt som färre skulle lockas till att köra s.k. svarttaxi.

Robert Halef m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2017/18:3766 att döva ska tillåtas ta taxiförläggning (yrkande 34). Motionärerna pekar på att det inte är tillåtet för döva i Sverige att beviljas taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförläggning ska kunna uppfatta på fyra meters avstånd vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Motionärerna anser att detta i de allra flesta fall är ett rimligt krav. Enligt motionärerna finns det dock de som inte kan göra sig förstådda med annat än teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Motionärerna konstaterar att arbetslösheten bland döva är hög. Möjligheten för döva att beviljas taxilicens skulle enligt motionärerna göra det möjligt för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva och detta skulle enligt motionärerna både underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv.

Utskottets ställningstagande

Enligt taxitrafiklagen får ett fordon föras i taxitrafik av den som har taxiförläggning. För att få taxiförläggning gäller att personen har fyllt 21 år, har körkort med behörighet B sedan minst två år eller med behörighet D, uppfyller de medicinska kraven, uppfyller kravet på yrkeskunnande, uppfyller kraven på laglydnad samt har avlagt godkänt körprov för taxiförläggning. Taxiförläggningen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförläggning gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförläggningen att gälla. Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar och i förekommande fall återkallar taxiförläggningar.

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att det i enlighet med taxitrafiklagen redan i dag finns möjlighet för den som har fyllt 18 år att få taxiförläggning. Enligt reglerna får taxiförläggning ges till den som inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom en grundutbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörighet B och i övrigt uppfyller de krav som anges i yrkestrafiklagen (1998:490). För att pröva om sökanden uppfyller kraven i yrkeskunnande ska sökanden i enlighet med taxilagen genomgå ett skriftligt prov. Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagnation eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda. En taxiförläggning får

förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl. Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast sex månader och som längst fem år. En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter tio år. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till regeringens proposition Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) där det framgår att anledningen till de krav som finns kopplade till att få taxiförarlegitimation bl.a. är att passageraren är i en utsatt position i förhållande till taxiföraren. För att resenären ska vara trygg är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet avgörande. Av propositionen framgår vidare att man också behöver ta hänsyn till att taxitransporter i stor utsträckning nyttjas av personer med svag ställning som bl.a. ensamresande barn, synskadade eller personer som har någon annan funktionsnedsättning, äldre och sjuka.

När det gäller frågan om dövas möjligheter att beviljas taxiförarlegitimation har utskottet inhämtat följande information från Transportstyrelsen. Myndigheten pekar på att EU:s direktiv om körkort (91/439/EEG) innehåller en bestämmelse om minimikrav för förare när det gäller hörsel och att de svenska reglerna innehåller mer detaljerade krav än direktivet. Enligt 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd endast meddelas för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon, och körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. Transportstyrelsen har genom ett bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) meddelat föreskrifter om medicinska krav för körkort (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2016:37). I föreskrifterna finns särskilda krav för taxiförare (3 kap. 3 § andra stycket) som innebär att för taxichaufförer ska hörselförmågan vara sådan att innehavaren har möjlighet att kommunicera med passagerare och andra trafikanter. Detta krav kan anses uppfyllt om vanlig samtalsstämma uppfattas på fyra meters avstånd på ena örat med eller utan hörapparat. Det särskilda kravet på hörsel för taxichaufförer i de svenska föreskrifterna motiveras enligt Transportstyrelsen av att förarna ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet eller hjälp för att förhindra en olycka, t.ex. vid av- eller påstigning, och för att informera passagerarna vid fara. Det finns således enligt Transportstyrelsen sakliga skäl för den gällande bestämmelsen. Enligt Transportstyrelsen kan det dock inte uteslutas att nya tekniska lösningar kan göra det möjligt att anse att även den som är döv har förmåga att kommunicera med icke döva passagerare. Den frågan får enligt Transportstyrelsen i så fall tas upp i en föreskriftsrevidering. Enligt Transportstyrelsen är någon revidering av hörselkraven dock inte på gång i dagsläget. För att en döv chaufför ska kunna köra passagerare krävs i Sverige ett undantag (dispens) från de medicinska kraven enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen. En förutsättning för dispens är att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Utskottet har för närvarande inte för avsikt att ta något initiativ när det gäller ändrade krav för att få taxiförarlegitimation och avstyrker därmed

motionerna 2017/18:235 (C), 2017/18:1586 (SD) yrkande 1 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 34.

Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Utskottet hänvisar till gällande bestämmelser och de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer.

Jämför reservation 7 (SD) och 8 (KD).

Bakgrund

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver sin verksamhet enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller varning meddelas.

Transportstyrelsen är också den myndighet som hanterar frågor om utfärdande, kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om bl.a. beviljande och återkallande av taxiförarlegitimationer, och myndigheten utövar även tillsyn av taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller taxitrafiklagens krav. Av taxitrafiklagen framgår att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Taxiföretagen har en skyldighet att i enlighet med yrkestrafiklagen kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer och att vidta åtgärder om behörigheten av någon anledning blir ogiltig. I annat fall riskerar den tillståndshavare som bryter mot detta böter eller fängelse i upp till sex månader.

Motionerna

Sara-Lena Bjälkö (SD) föreslår i motion 2017/18:2095 att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska ske oftare, striktare och säkrare. Motionären pekar på att många som väljer att ta taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. För att förhindra att grova

brott begås i anslutning till taxiresor vill motionären se ändringar i lagstiftningen och därigenom ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen. Motionären anser att det är bra att Transportstyrelsen har initierat ett arbete med att hitta former för direktåtkomst till vägtrafikregistret men menar samtidigt att det inte löser alla de problem som finns i dag. För att komma till rätta med problemen vill motionären att alla taxibolag i Sverige ska vara skyldiga att rapportera individuella förare vid fråga om nyanställning samt att årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till Transportstyrelsen. Motionären vill att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad förares taxilegitimation.

Richard Jomshof m.fl. (SD, -) framhåller i partimotion 2017/18:3060 behovet av en trygghetsskapande taxinärringsreform (yrkande 7). Motionärerna pekar på att det behövs en ändrad lagstiftning och ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen för att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor. Motionärerna vill att taxibolagen och Transportstyrelsen ska vara skyldiga att tillsammans kontrollera taxiförare för lämplighet såväl vid nyanställning som fortlöpande under förarens yrkesverksamhet. Motionärerna anser att en person som nekats eller fått indragen taxilegitimation på grund av allvarlig brottslighet ska nekas möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år.

Robert Halef m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2017/18:3766 att utökad tillsynskontroll är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinärringen (yrkande 54). Motionärerna konstaterar att även om den genomförda avregleringen av den svenska taximarknaden 1990 har lett till ett större utbud av taxiföretag och jobb har den även medfört att en del problem inom taxiverksamheten har uppkommit eller förstärkts. Bland annat luras turister att betala hutlösa priser och chaufförer har ibland svårt att hitta dit kunden ska. Det förekommer vidare att chaufförer har blivit föremål för både hot och våld.

Utskottets ställningstagande

Tillsyn och kontroll

Utskottet påminner om att Transportstyrelsen enligt yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen har ansvar för tillsynen över att tillståndshavare för taxitrafik bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Syftet med tillsynen är att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensförhållanden som är lika för alla. Ett företag ska uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för att beviljas taxitrafiktillstånd. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften

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

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsens kontroller och tillsyn av taxi utgår från ett riskbaserat arbetssätt och att kontrollerna och tillsynsaktiviteterna sker genom samverkan med, och genom att underlag kommer in från, bl.a. Polismyndigheten, domstolarna, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

Enligt information som utskottet har inhämtat från Transportstyrelsen finns det i dag ca 16 200 taxibilar med taxameter i Sverige. Den 1 maj 2017 infördes krav på att alla taxiföretag som har fordon med taxameter anmällda för taxitrafik ska föra över uppgifter till en redovisningscentral. Uppgifterna om körpass och kvitton ska överföras trådlöst till en redovisningscentral varje vecka. Reglerna gällde till en början från den dag då taxametern besiktades, vilket sker minst en gång per år. Detta innebär att det i praktiken har tagit ett år till dess att alla taxibilar har blivit berörda. Transportstyrelsen tar därför fr.o.m. den 1 maj 2018 kontakt med de tillståndshavare som ännu inte har anslutit sig och med dem som ännu inte har skickat in några uppgifter. Enligt Transportstyrelsens beräkningar är nu ca 84 procent av de fordon som har taxameter anmällda i taxitrafik anslutna till en redovisningscentral.

Utskottet konstaterar att de sanktioner som myndigheten kan använda i tillsynen är att varna och att återkalla tillstånd att få bedriva verksamhet. I sin tillsyn begrundar myndigheten olika aspekter för att kunna besluta om ett företag är lämpligt att bedriva taxiverksamhet eller inte. Resultatet av tillsynen beror således på hur den sammanlagda bilden ser ut.

Kontroller av taxiförarlegitimationer

Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om kontroll och indragning av taxiförarlegitimationer, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU13). Liksom tidigare vill utskottet framhålla vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet anser att det är av största vikt att taxiföretagen ges tillräckliga förutsättningar för att kunna uppfylla sin skyldighet att genomföra kontroller av taxiförarlegitimationer.

Utskottet påminner i sammanhanget om att våren 2012 gav den dåvarande infrastrukturministern i uppdrag till Transportstyrelsen att i samarbete med Svenska Taxiförbundet ta fram en lösning inom befintlig lagstiftning för digital kontroll av giltiga taxibehörigheter i realtid.

Utskottet anser att det är positivt att taxiföretagen sedan december 2014 har möjlighet att ansluta sig till en tjänst för automatisk digital kontroll av taxiförarlegitimationer som tillhandahålls av Svenska Taxiförbundet genom systemet BKY (behörighetskontroll yrkesförare). Genom systemet erbjuds taxiföretagen tillgång till ett lätthanterligt verktyg för att uppfylla lagens krav och säkerställa att förarna har giltig behörighet. Systemet bygger på att Svenska

Taxiförbundet har tecknat avtal med Transportstyrelsen om informationsförmedling av behörighetsuppgifter samt ett personuppgiftsbiträdesavtal. Användare som har ett relevant behov av kontrollen kan ansöka om att få Transportstyrelsens medgivande till direktåtkomst. Förutom taxiföretagen anses även taxis beställningscentraler ha ett relevant behov av förarkontroll. Svenska Taxiförbundet ansluter beställningscentraler eller taxiföretag och förmedlar ansökningar om medgivande för direktåtkomst till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter medgivande upprättar Svenska Taxiförbundet ett affärsavtal med beställningscentraler och taxiföretag. Tjänsten är utformad så att Transportstyrelsen öppnar en webbservice som Svenska Taxiförbundet kopplas upp mot. På samma sätt sker en uppkoppling mot taxiföretaget som laddar upp en fil med förarnas personnummer. Om filen skickas före kl. 17.00 får slutanvändaren svaret senast kl. 6.00 följande dag och då har varje nummer försetts med uppgifterna Giltig, Ogiltig eller Saknas.

Utskottet noterar även att Svenska Taxiförbundet parallellt med utvecklingen av BKY-tjänsten för taxi förde diskussioner med de övriga branschförbunden inom yrkestrafiken. Det resulterade i att ett trepartssamarbete tecknades mellan Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet kontrolleras varje natt ca 60 000 taxi-, buss- och lastbilsförarens behörigheter (uppgiften avser april 2018), och allt fler nya företag och förare ansluter sig till den digitala plattformen.

Återkallelse av taxiförarlegitimationer

När det gäller återkallelse av taxiförarlegitimationer kan utskottet konstatera att detta regleras i taxitrafiklagen (2012:211). Det framgår av 4 kap. 6 § att en taxiförarlegitimation ska återkallas om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare. När en sådan återkallelse genomförs bestäms en tid under vilken föraren anses som olämplig att inneha taxiförarlegitimation. Enligt 4 kap. 7 § taxitrafiklagen är den lägsta tiden för återkallelse tre år och den högsta fem år. Den taxiförare som har bedömts som olämplig kan inte få en ny taxiförarlegitimation från Transportstyrelsen under tiden taxiförarlegitimationen är återkallad. Utskottet kan konstatera att tidsgränsen för återkallelsen innebär att Transportstyrelsen inte automatiskt ska lämna tillbaka taxiförarlegitimationen efter att återkallelsetiden har gått ut. Om grunden för återkallelsen anses tillräckligt allvarlig kan Transportstyrelsen efter att återkallelsetiden har passerat fortfarande bedöma att den taxiförare som fått sin taxiförarlegitimation återkallad är olämplig att inneha legitimation.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av de åtgärder som har vidtagits för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer samt de nuvarande reglerna om återkallelse av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen på området anses vara helt eller

delvis tillgodosedda. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2017/18:2095 (SD), 2017/18:3060 (SD, -) yrkande 7 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 54 i denna del.

Gränsöverskridande taxitrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om förbud mot gränsöverskridande taxitrafik. Utskottet anser att taxi liksom andra fordons typer och färdmedel på väg även framgent ska ha möjlighet att i enlighet med och med beaktande av gällande lagar och regler få färdas över landets gränser.

Jämför särskilt yttrande 2 (SD).

Motionen

Jimmie Åkesson m.fl. (SD) föreslår i partimotion 2017/18:3890 att gränsöverskridande taxitrafik bör förbjudas för att undvika att färdmedlet utnyttjas av människosmugglare (yrkande 6).

Utskottets ställningstagande

När det gäller gränsöverskridande taxitrafik vill utskottet peka på att det i kodexen om Schengengränserna finns regler för gränspassage och personkontroller och att Schengenländerna följer gemensamma regler om detta. Inom Schengensamarbetet ska det inte förekomma gränskontroll vid passage av gränserna mellan medlemsstaterna, s.k. inre gränser. Enligt kodexen får Schengenländerna återinföra kontroller vid sina inre gränser under en begränsad tid om det föreligger allvarliga hot mot den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i en medlemsstat. Beslut om att tillfälligt återinföra gränskontroll i Sverige fattas enligt huvudregeln av regeringen efter en framställan från Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen. Polismyndigheten ansvarar för de svenska gränskontrollerna.

När det gäller gränsöverskridande taxitrafik vill utskottet även peka på att Sverige har gjort internationella överenskommelser med andra länder om internationell taxitrafik på väg, bl.a. Norge (SÖ 2010:23), Danmark (SÖ 2002:25) och Finland.

Utskottet kan avslutningsvis också konstatera att det finns ett stort antal olika fordonstyper och färdmedel på väg som utöver taxibilar kan användas för att korsa landsgränser och i vilka människor kan färdas och transporteras. Som exempel kan nämnas privata personbilar, bussar, lastbilar och traktorer m.m. Utskottet anser att samtliga dessa fordonstyper och färdmedel på väg även framgent ska ha möjlighet att i enlighet med och med beaktande av gällande lagar och regler få färdas över landets gränser. Mot denna bakgrund

finner utskottet ingen anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3890 (SD) yrkande 6.

Reservationer

1. En ny kategori av taxitrafik, punkt 1 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:239 punkterna 1–4 och motion

2017/18:4129 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att vi som helhet ser positivt på den nyligen presenterade propositionen om en ny kategori av taxitrafik eftersom vi anser att taxibranschens förutsättningar behöver uppdateras för att säkerställa mer konkurrensneutrala villkor. Samtidigt ser vi dock ett behov av att den nya typen av taxitrafik ska ha särskilda registreringsskyltar eller att skyltarna är märkta på det sätt som kan anses vara nödvändigt. Det finns flera anledningar till att det behövs märkning eller särskilda registreringsskyltar även för den nya kategorin av taxitrafik. Sett ur ett myndighetsperspektiv ska t.ex. polisen kunna omhänderta dessa skyltar vid förseelse och det bör även noteras att det inom polisen inte alltid finns teknisk utrustning tillgänglig för att läsa av bl.a. registreringsskyltar. Vi vill här även peka på kundperspektivet och då särskilt med beaktande av aspekter som säkerhet. Även om vi ser behovet av diskretion vill vi att kunden ska känna sig trygg när de beställer en tjänst. Kunden ska kunna lokalisera den beställda tjänsten och därmed även förvissa sig om att allt är i sin ordning. Därför anser vi att skyltarnas utseende bör utformas för att leva upp till både diskretion och trygghet för kunden. Mot denna bakgrund anser vi att även taxibilar som ingår i den nya kategorin av taxitrafik ska vara märkta eller försedda med en särskild registreringsskylt. Vidare anser vi att en beställningscentral på begäran av Ekobrottsmyndigheten ska lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Främjande av digitalisering och delningsekonomi, punkt 2 (M, L)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi kan se att förutsättningarna för taxinäringen förändras i takt med att digitaliseringen gör nya landvinningar. Vi anser därför att det är viktigt att lagstiftningen anpassas efter hur verkligheten ser ut. Det vi kan se nu är att den nuvarande lagstiftningen i många avseenden inte är uppdaterad och att den i vissa delar är komplicerad. Vi anser att det behöver skapas en modern taxi-bransch som underlättar för både taxiförare och kunder. Ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin samt minska transporternas miljöpåverkan. Genom digitala verktyg kan förare och kunder kopplas samman samtidigt som transaktionerna kan spåras för att säkerställa att alla betalar skatt och att gällande regler efterlevs. Vi anser att en taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer på den och att det om dessa krav uppfylls därefter inte ska ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartmobil eller en låda i bilen. För att utveckla och bredda taxinäringen anser vi att det därför bör införas en teknikneutral definition av taxameter i likhet med det förslag som presenterades i den s.k. taxiutredningen. Mot denna bakgrund anser vi att det behöver göras en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitaliseringen och delningsekonomin i branschen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Information om taxiregler, punkt 3 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 54 i denna del.

Ställningstagande

Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat. Jag anser att det är en positiv utveckling då den har lett till ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Samtidigt har det dock visat sig finnas en del problem inom taxibranschen. Med anledning av dessa problem har vi inom Kristdemokraterna tillsammans med övriga allianspartier lagt fram ett antal förslag till nya regler i syfte att skapa bättre ordning och reda inom taxibranschen. Dessa regler har sedermera införts och vi anser att de kan bidra till att få bukt med den problematik som har kunnat ses de senaste åren. För att de nya bestämmelserna ska bli väl kända och inte vara verkningslösa vill jag understryka att det behövs goda informationsinsatser.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och
avslår motionerna
2017/18:235 av Anders Åkesson (C) och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34.

Ställningstagande

Som verkligheten ser ut har många taxiföretag svårt att rekrytera, samtidigt som vi kan se en fortsatt hög arbetslöshet bland ungdomar. Denna situation gäller både i storstäderna och i glesbygden. Vi kan konstatera att det i dagsläget krävs att man ska ha haft körkort i två år samt fyllt 21 för att få ta taxiförarlegitimation. Vi anser att tvåårsregeln är motiverad och rimlig men att ålderskravet bör sänkas till 20 år så att de som tagit körkort redan när de är 18 också tillåts att köra taxi när deras provotid löpt ut. Vi menar att man genom denna enkla regelförändring skulle kunna erbjuda en stor grupp ungdomar ett

första jobb och ett steg in på arbetsmarknaden, samtidigt som färre skulle lockas till att köra s.k. svarttaxi. Mot denna bakgrund anser vi att reglerna behöver ändras så att myndiga personer som innehaft körkort under två års tid ska kunna beviljas taxiförarlegitimation.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:235 av Anders Åkesson (C) och
avslår motionerna
2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34.

Ställningstagande

Ungdomsarbetslösheten ligger i dag på ofattbara 18 procent samtidigt som antalet arbetslösa är tre gånger högre bland utrikes födda än bland inrikes födda. När så stora delar av arbetskraften står utan jobb leder det till att många individer hamnar i ett utanförskap. Det är dock glädjande att det finns branscher och yrken som ger en inkörsport till det svenska samhället. Inom taxibranschen är i dag över 45 procent av alla förvärvsarbetande utrikes födda. För att taxibranschen ska kunna bidra med mer behövs det ytterligare åtgärder. Kraven för att skaffa sig en taxiförarlegitimation behöver enligt min mening ses över och liberaliseras. Jag anser att en viktig åtgärd skulle vara att slopa kravet på körkort i två år för att bli taxiförare. Vidare anser jag att ålderskravet för att kunna bli taxiförare bör sänkas till 19 år liksom att kravet på bussförarkompetens för taxiutbildning i gymnasieskolan bör slopas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Kraven för att beviljas taxiförarlegitimation, punkt 4 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34 och

avslår motionerna

2017/18:235 av Anders Åkesson (C) och

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

I Sverige är det i dag inte tillåtet för döva att beviljas taxilicens. Detta beror på Transportstyrelsens regler som anger att den som innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. Jag anser att detta i de allra flesta fall är ett helt rimligt krav. Jag vill samtidigt peka på att det finns personer som inte kan göra sig förstådda på annat sätt än med teckenspråk, och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Jag vill även peka på att arbetslösheten bland döva är hög, liksom bland andra grupper med olika typer av funktionsnedsättning. Om döva ges möjlighet att beviljas taxilicens skulle det kunna öppna upp för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Jag anser att det både skulle underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice och öka möjligheten till försörjning för den som är döv. Mot denna bakgrund anser jag att döva ska kunna beviljas taxiförarlegitimation.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 5 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3060 av Richard Jomshof m.fl. (SD, -) yrkande 7,
bifaller delvis motion
2017/18:2095 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och
avslår motion
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 54 i denna del.

Ställningstagande

För att taxinäringen ska kunna ha den viktiga trygghetsskapande samhällsfunktion som den bör ha anser vi att det behöver genomföras reformer. Vi anser att det behövs en ändrad lagstiftning och ändrade rutiner för Transportstyrelsen och taxibolagen för att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor. Vi vill att taxibolagen och Transportstyrelsen ska vara skyldiga att tillsammans kontrollera taxiförare för lämplighet såväl vid nyanställning som fortlöpande under förarens yrkesverksamhet. Detta måste enligt vår uppfattning ske under strikta former så att olämpliga förare alltid ska kunna upptäckas och nekas anställning eller hindras från att fortsätta köra taxi. Vi anser att en person som nekats taxilegitimation eller fått den indragen på grund av allvarlig brottslighet ska nekas möjlighet till ny taxilegitimation under en tidsperiod som är avsevärt längre än bara några år. Mot denna bakgrund anser vi att det behövs en trygghetsskapande taxinärringsreform.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

8. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer, punkt 5 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 54 i denna del och
avslår motionerna
2017/18:2095 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och
2017/18:3060 av Richard Jomshof m.fl. (SD, -) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att den avreglering som genomfördes av den svenska taximarknaden 1990 har lett till ett större utbud av taxiföretag och

jobb. Detta är positivt och välkommet. Jag kan samtidigt konstatera att reformen tyvärr även har medfört att en del problem inom taxiverksamheten har uppkommit eller förstärkts. Bland annat luras turister att betala hutlösa priser, och chaufförer har ibland svårt att hitta dit kunden ska. Det förekommer vidare att chaufförer har blivit föremål för både hot och våld. För att stoppa fuskets inom taxibranschen har ett antal regelskärpningar gjorts som syftar till att motverka de problem som finns. För att säkerställa att reglerna följs är det dock viktigt att det bedrivs tillsyn och kontroller som riktas mot förekommande fusk inom taxibranschen. Med utgångspunkt i hur den nuvarande situationen ser ut anser jag att det är nödvändigt med en utökad tillsynskontroll för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilda yttranden

1. En ny kategori av taxitrafik, punkt 1 (M, C, L, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD) anför:

Vi vill framhålla att det behöver skapas en modern taxibransch som underlättar för både taxiförare och kunder. Ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin samt minska transporternas miljöpåverkan. Det är mot denna bakgrund som vi kan konstatera att propositionen En ny kategori av taxitrafik som regeringen har överlämnat till riksdagen kan ses som en stor besvikelse. Vi anser att regeringen har misslyckats med att lägga fram ett förslag som moderniserar regelverket för transporttjänster och att det är tveksamt om den föreslagna nya kategorin ens kommer att utgöra ett alternativ för de aktörer som arbetar med att erbjuda transporttjänster.

Vi vill betona att taxibranschen ska ha goda villkor och att konkurrensen ska ske på lika villkor. En läsning av regeringens proposition visar klart att det inte ens finns en ansats till att försöka förtydliga vilka regler som ska gälla för samåkning, trots att ett bättre resursutnyttjande är bra för såväl ekonomin som miljön. I dag står en bil stilla i genomsnitt 97 procent av tiden. För att fler ska kunna samåka och därigenom gemensamt kunna använda befintliga resurser på ett mer effektivt sätt behövs ytterligare och betydligt mer långtgående regeländringar inom taxiområdet. Vi vill avslutningsvis peka på att den saktfärdighet som har präglat det hittillsvarande förändringsarbetet inom området inte är acceptabel. För att bättre kunna dra nytta av de möjligheter som digitaliseringen erbjuder är det enligt vår uppfattning av största betydelse att utvecklingstakten inom området ökar. Vi vill även understryka vikten av att samtliga förare, inklusive förare inom den nya taxikategorin, ska ha goda löner och arbetsvillkor och att detta långsiktigt ska präglade taxibranschen som helhet.

2. Gränsöverskridande taxitrafik, punkt 6 (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi inom Sverigedemokraterna vill återinföra id-kontroller samt ett utökat transportörsansvar för alla transportörer som utför resor till Sverige. Vi anser även att taxi ska omfattas av denna reglering. Vi vill även se utökade kontroller, inte minst vid Öresundsbron. Med detta vill vi undvika att taxitrafik eller övriga färdmedel utnyttjas av människosmugglare.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikregister (2001:558).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Följdmotionen

2017/18:4129 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att även taxibilar som ingår i den nya kategorin av taxitrafik ska vara märkta eller försedda med en särskild registreringsskylt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en beställningscentral på begäran av Ekobrottsmyndigheten ska lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:235 av Anders Åkesson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och liberalisera kraven för att skaffa sig en taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra reglerna så att myndiga personer som innehavt körkort under två års tid tillåts ta taxilegitimation och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2095 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska ske oftare, striktare och säkrare och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3060 av Richard Jomshof m.fl. (SD, -):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en trygghetsskapande taxinärringsreform och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinärringen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomin i branschen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3890 av Jimmie Åkesson m.fl. (SD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande taxitrafik och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 5, 6 och 8 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

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), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

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

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) 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,

¹ Senaste lydelse 2014:1021.

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

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

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

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

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

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

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

6 §²

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 taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller 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,

² Senaste lydelse 2014:1021.

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),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

9. 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

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

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

8 §³

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3 *och* 7 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3, 7 *och* 8 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret, om uppgifterna avser honom eller henne själv.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

³ Senaste lydelse 2015:789.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)
dels att rubriken närmast före 2 kap. 14 § ska utgå,
dels att 1 kap. 1 § och 2 kap. 14 § ska ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 13 § ska lyda ”Vägkontroll m.m. av
viss teknisk utrustning”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaflenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

2 kap.

14 §

Vägkontroll av taxameter hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om

Vägkontroll av taxameter hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om

¹ Senaste lydelse 2015:794.

montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen *skall* utföras av en polisman eller en bilinspektör.

montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen *ska* utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vad som sägs i första stycket om kontroll av taxameter tillämpas också på sådan särskild utrustning som avses i 1 kap. 1 § första stycket 3.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

3 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Häri genom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 2 kap. 17 §, 2 a kap. 1 § och 5 kap. 8 § och rubriken närmast före 2 kap. 17 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 2 b kap., och en ny paragraf, 7 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prisinformation

Prisinformation när taxameter används

2 kap.

17 §¹

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *han eller hon tillämpar*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Den som har taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *tillämpas*. 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.

Den som har taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

¹ Senaste lydelse 2014:1396.

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift. Med fast pris avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

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

2 a kap.

1 §²

Den som *innehär* taxitrafiktillstånd är från och med att *ett fordon* anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Den som *har* taxitrafiktillstånd och *bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är från och med att *fordonet* anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som är eller har varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten.

2 b kap. Anslutning till beställningscentral

1 §

Den som *har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning* är från och med att *fordonet* anmälts för taxitrafik skyldig att *ansluta det till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.*

Tillståndshavaren ska se till att taxifordonet är försett med särskild utrustning för taxifordon.

² Senaste lydelse 2014:1022.

2 §

Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen bestämmer anmäla den eller de beställningscentraler som varje taxifordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till.

3 §

Beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon som avses i 1 § får bara göras till en sådan beställningscentral som anges där. Betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget till tillståndshavaren. Betalningen får inte göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

4 §

Vid sådan taxitrafik som avses i 1 § ska ett fast pris anges av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid under vilken fordonet står till beställarens förfogande.

Beställningscentralen är skyldig att före färden till beställaren lämna ett bevis om priset och den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet står till förfogande.

Om ett köruppdrag ändras efter det att det påbörjats, ska beställningscentralen så snart som möjligt och innan köruppdraget avslutats, uppdatera beviset.

5 §

Bestämmelserna i 4 § gäller inte för taxitrafik som omfattas av lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, lagen (1997:736) om

färdtjänst, lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och skollagen (2010:800).

5 kap.

8 §³

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

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag 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,

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

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

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

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, *eller*

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, *eller*

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

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

³ Senaste lydelse 2014:1396.

7 kap.**4 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

dels att rubriken till lagen samt 1–3, 5–10, 12, 14, 15, 17, 18, 22–25, 28, 29 och 31 §§ och rubriken närmast före 23 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Lag om redovisningscentraler för taxitrafik

Föreslagen lydelse

Lag om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

1 §

Denna lag gäller redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag gäller redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

2 §

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en beställningscentral avses en verksamhet som består i att

1. ta emot beställningar och betalningar samt fördela körupdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd, och

2. samla in, lagra och lämna ut uppgifter om förhållanden som avses i 1 och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).

3 §

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*.

5 §

Hos redovisningscentralen ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet

Hos redovisningscentralen *eller beställningscentralen* ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att

med de föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

6 §

En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral är verksamhetsansvarig.

En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* är verksamhetsansvarig.

7 §

Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

8 §

Tillstånd att driva en redovisningscentral får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd att driva en redovisningscentral får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

Tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

En beställningscentral får inte ha taxitrafiktillstånd.

9 §

För tillstånd att driva en redovisningscentral krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

För tillstånd att driva en beställningscentral krävs att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter som avses i 23 a § och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

10 §

Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral. Om sökanden är en juridisk person ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*. Om sökanden är en juridisk person, ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, *insamling*, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

12 §

Om någon av dem som anges i 11 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

Redovisningscentralen är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Redovisningscentralen *eller beställningscentralen* är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

14 §

Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

Ett tillstånd att driva redovisningscentral *eller beställningscentral* gäller tills vidare.

15 §

Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet.

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

Hos en redovisningscentral ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

Hos en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

17 §

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter

När ett tillstånd *att driva en redovisningscentral* har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde,

som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till en annan beställningscentral.

18 §

Om det i driften av redovisningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om det i driften av redovisningscentralen eller beställningscentralen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

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

22 §

När ett tillstånd har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

När ett tillstånd att driva en redovisningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de

tidigare verksamhetsansvariga väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till en annan beställningscentral.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första eller andra stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Redovisningscentralens skyldigheter

Redovisningscentralens och beställningscentralens skyldigheter

23 §

Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211) under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.

När uppgifter med stöd av 17 § eller 22 § överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

När uppgifter med stöd av 17 § första stycket eller 22 § första stycket överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

23 a §

Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade.

När uppgifter med stöd av 17 § andra stycket eller 22 § andra stycket överförs till en ny beställningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

24 §

En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *taxameteruppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En redovisningscentral eller en *beställningscentral* ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *uppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 eller 23 a §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen eller *beställningscentralen* inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen eller *beställningscentralen* att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En beställningscentral ska på begäran av polisman lämna ut uppgift om huruvida en viss färd påbörjats efter beställning hos centralen.

25 §

Redovisningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Beställningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut sådana uppgifter som samlats in och lagrats om tillståndshavarens verksamhet

med stöd av denna lag. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

28 §

Redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central får inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.

Första stycket gäller också för uppgifter som en beställningscentral samlar in och lagrar med stöd av denna lag.

För det allmännas verksamhet gäller offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

29 §

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

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

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler eller beställningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

31 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,
2. tillsyn enligt denna lag, och
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral enligt 23 a § samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

Ändring i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

*Lydelse enligt SFS 2018:628**Utskottets förslag*

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), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

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

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

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

g) den som bedriver sådan förvärfsmässig 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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014,

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

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

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

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

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

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

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik.

6 §

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 taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller 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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014,

6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 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),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

9. 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

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

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