

## 7 Svarttaxi

### 7.1 Bakgrund

Såsom redovisats tidigare i betänkandet har utredningen i uppdrag att analysera bl.a. vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga taxitrafiken, s.k. svarttaxi. Enligt *Rikspolisstyrelsen* krävs det stora insatser från rättsväsendets sida för att beivra svarttaxiverksamheten. Det viktigaste skälet för detta är enligt *Rikspolisstyrelsen* att det är tveksamt om *enstaka* körningar mot betalning är kriminaliserade enligt YTL. Det krävs därför att polisen dokumenterar att samma person utför flera körningar mot betalning innan man kan ingripa.

Enligt 2 kap. 1 § YTL får yrkesmässig trafik, exempelvis taxitrafik, bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Ett sådant tillstånd får ges till den som med hänsyn till bl.a. yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten, se 2 kap. 5 § YTL och kapitel 3 i betänkandet.

Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik utan att ha yrkestrafiktillstånd döms enligt 6 kap. 1 § YTL till böter eller fängelse i högst ett år. Vid införandet av YTL höjdes straffmaximum för olaga yrkesmässig trafik från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. I förarbetena till lagrummet (prop. 1997/98:63 s. 117) anförde regeringen bl.a. följande som skäl för höjningen av straffmaximum.

Den som ställer sig utanför lagregleringen av den yrkesmässiga trafiken genom att inte ansöka om tillstånd för sin yrkesmässigt bedrivna transportverksamhet undgår den rigorösa prövning i olika avseenden som gäller på detta område. I takt med att kraven vid denna prövning ökar – inte minst vad avser de ekonomiska kraven för att bedriva yrkesmässig trafik – kan antalet transportörer som försöker att undvika att träffas av lagstiftningens krav förväntas öka. Detta kan befaras gälla inte minst beträffande olaga yrkesmässig taxitrafik. En straffskärpning utgör därför en viktig signal om att det här rör sig om ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa.

## 7.2 Begreppet yrkesmässig trafik

Med *yrkesmässig trafik* avses trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods, se 1 kap. 1 § YTL.

I 1 kap. 2 § YTF redovisas olika transporter som inte skall anses vara yrkesmässig trafik. Det gäller bl.a. transport med utryckningsfordon och transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna. Det gäller vidare transport av döda och transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats.

Körning för en eller ett fåtal kunder kan anses yrkesmässig. Detta är exempelvis fallet med åkare som genom långtidskontrakt utför körningar åt ett och samma företag i sådan omfattning att fordonen helt tas i anspråk för detta uppdrag. Till begreppet yrkesmässig trafik har under vissa omständigheter hänförts även s.k. föreningskörning, dvs. det fall där bil mot viss bestämd avgift tillhandahållits endast medlemmar av viss förening, se Margaretha Ericsson, Trafikkommentarer, upplaga 1.1, Stockholm: Norstedts juridik, 2003.

I Högsta domstolens avgörande den 11 juni 2004 i mål nr B 970-03, som redovisas nedan, lämnas en utförlig beskrivning av begreppet yrkesmässig trafik.

## 7.3 Exempel på olika konsekvenser som kan bli följden av olaga yrkesmässig trafik

### *Företagsbot*

För brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet kan näringsidkaren åläggas företagsbot bl.a. om brottsligheten har inneburit ett grovt åsidosättande av de särskilda skyldigheter som är förenade med verksamheten eller annars är av allvarligt slag. Företagsbot kan åläggas på yrkande av allmän åklagare. Sådan bot skall fastställas till lägst 10 000 kr och högst tre miljoner kr, se 36 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken.

### *Näringsförbud*

Näringsförbud skall, om det är påkallat från allmän synpunkt, meddelas den som i egenskap av enskild näringsidkare grovt åsidosatt vad som ålegat honom i näringsverksamhet och därvid gjort sig skyldig till brottlighet som inte är ringa, se 1 § lagen (1986:436) om näringsförbud. Den som är underkastad näringsförbud får bl.a. inte driva näringsverksamhet, vara stiftare av aktiebolag, vara ledamot i styrelse i aktiebolag eller verkställande direktör i sådant bolag eller faktiskt utöva ledningen av en näringsverksamhet. Näringsförbud skall meddelas för en viss tid, lägst tre och högst tio år, se 5 och 6 §§ lagen om näringsförbud.

### *Återkallelse av körkort*

Ett körkort skall återkallas bl.a. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, *allt om överträdelsen inte kan anses som ringa*, se 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (1998:488).

I Regeringsrättens avgörande RÅ 1991 ref 32 var omständigheterna sådana att körkortshavaren hade gjort sig skyldig till bl.a. olaga yrkesmässig trafik för personbefordran (svarttaxi) vid fem tillfällen under samma dag.

Regeringsrätten fann att körkortshavaren i aktuellt fall brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt viktig regel och att grund därför förelåg för återkallelse av körkortet. Med hänsyn till att svarttaxiverksamheten haft en begränsad omfattning och att det enligt Regeringsrätten inte förelegat någon påtaglig risk för trafiksäkerheten fann domstolen dock att överträdelsen var att anse som ringa.

Det har skett mindre ändringar i författningarna om körkort och yrkestrafik sedan Regeringsrättens avgörande. Utredningen anser dock att dessa ändringar, bl.a. avskaffandet av det särskilda körprovet för taxiförare, inte föranleder någon annan bedömning än att olaga yrkesmässig trafik kan utgöra grund för återkallelse av körkort enligt framför allt 5 kap. 3 § 4 körkortslagen. Huruvida det föreligger grund för återkallelse av ett körkort eller om överträdelsen skall anses vara ringa är givetvis beroende av omständigheterna i varje enskilt fall.

## 7.4 Olika åtgärder mot svarttaxi

Nedan följer några få exempel på olika åtgärder som vidtagits och vidtas mot svarttaxiverksamhet.

### *Projekt mot svarttaxi i Trollhättans kommun*

Enligt vad utredningen erfarit har svarttaxitrafiken minskat väsentligt i Trollhättan sedan år 2003. Anledningen härtill är att kommunen, polisen, delar av taxinäringen och krogarna i staden har samarbetat i ett försöksprojekt mot svarttaxi. Initiativtagare till projektet har varit Svenska Taxiförbundet. Bland annat har centrum stängts av under helgnätterna för icke yrkesmässig trafik och särskilda vakter har ordnat taxikön i centrum samt i övrigt bevakat torget i Trollhättan när krogarna stängt under fredag och lördag natt. Det finns numera ett kommunalt beslut om att det beskrivna projektet skall permanentas.

### *Projekt mot svarttaxi i Stockholm*

I ett projekt som lades ned under år 2003 har bl.a. polisen, länsstyrelsen, City i Samverkan (en organisation med företrädare för näringslivet i Stockholm och representanter från Stockholms stad), Svenska Taxiförbundet och försäkringskassan samverkat för att påverka allmänheten att inte utnyttja svarttaxi genom att påvisa farorna med denna verksamhet.

De åtgärder som vidtagits mot svarttaxi har bl.a. varit att dela ut informationskort med texten "Åk inte svarttaxi" och texten "Åker du svarttaxi vet du inte hur färden slutar! 1. Svarttaxi är olagligt! 2. Du kan bli rånad, våldtagen eller misshandlad! 3. Gäller din försäkring vid eventuell olycka? Åk riktig taxi i stället!". Informatorerna har varit klädda i neongröna jackor med särskild text på ryggen "För ett trevligare city i samarbete med citypolisen och City i Samverkan". I samband med dessa åtgärder har vid vissa tillfällen polisen, länsstyrelsen m.fl. haft riktade insatser mot just svarttaxi.

Enligt vad utredningen erfarit är en av anledningarna till att projektet lades ned, att arbetet som bedrivits av bl.a. polisen resulterat i få fällande domar för olaga yrkesmässig trafik.

## 7.5 Hur stor är omfattningen av svarttaxi?

**Utredningens bedömning:** Det pågår för närvarande en mycket omfattande svarttaxiverksamhet i landet och i vissa fall förekommer annan allvarlig brottslighet i samband med svarttaxi, exempelvis våldtäkter och rån.

### *Svenska Taxiförbundets rapporter*

*Svenska Taxiförbundet* har i två rapporter om svarttaxi, rapport om svarttaxi juni 2001 och rapport om svarttaxi hösten 2001, gjort egna beräkningar av omfattningen av olaga yrkesmässig taxitrafik och vidare beskrivit vissa följder av svarttaxi samt lämnat förslag till åtgärder för att komma till rätta med sådan verksamhet.

I den senare rapporten anför förbundet bl.a. följande.

Parallellt med den lagliga och seriösa taxitrafiken pågår i hela landet en kriminell verksamhet som kallas svarttaxi. Det har dock inget med taxi att göra utan handlar om organiserad brottslighet utförd av ofta tungt kriminella personer. Liksom inom alla branscher i Sverige där svart verksamhet förekommer snedvrids konkurrensen och de lagliga och seriösa företagarna får allt svårare att bedriva sin verksamhet. Men vad värre är; svarttaxiverksamheten ger upphov till annan grov kriminalitet såsom misshandel, rån och våldtäkt. Svenska Taxiförbundet har länge krävt att det skall tas krafttag mot svarttaxiverksamheten i landet. Att inte göra tillräckligt åt denna problematik anser vi vara detsamma som att välsigna den.

Svarttaxiverksamheten innebär att personer i privatbilar mot betalning och utan trafiktillstånd kör för dem okända personer. Brottet rubriceras som olaga yrkesmässig trafik, något som kan ge upp till ett års fängelse. Svarttaxiförarna saknar förarutbildning, har ofta inget körkort, och de betalar självfallet ingen skatt, sällan ens för fordonet. Svarttaxikriminaliteten är ett samhällsproblem som är utbrett i hela landet, i storstad såväl som på mindre orter. Omfattningen av verksamheten är grovt underskattad och den straffskärpning som riksdagen har beslutat om har ännu så länge inte haft någon som helst effekt.

Varje år sker ett stort antal rån, stölder, våldtäkter och misshandelsfall i samband med svarttaxi. Några av dessa fall finns sammanställda i denna rapport. I Stockholm har fyra av fem kända svarttaxiförare en grov kriminell bakgrund. Risken finns att alla de brott som sker i svarttaxi felaktigt kan förknippas med taxiåkande nattetid och att våra kunder och potentiella förare blir oroliga för att åka eller köra taxi på natten.

Den 27 och 28 oktober 2001 genomförde Svenska Taxiförbundet en inventering av förekomsten av svarttaxi i 27 av landets städer. Enligt förbundet ger denna undersökning vid handen att det finns minst 1 000 personer som agerar svarttaxiförare.

Svenska Taxiförbundet anser att polisen måste prioritera kampen mot svarttaxi, att det av svensk lagstiftning klart bör framgå att det räcker att man utför olaga yrkesmässig trafik för att detta skall vara straffbart, att myndigheter och organisationer skall samverka mot svarttaxi, att vissa gator i kommunerna skall stängas för allmän trafik under nätterna, att kollektivtrafiken skall ha tätare turer under nätterna och att allmänheten skall varnas för att åka svarttaxi.

#### *Rikspolisstyrelsens yttrande*

Rikspolisstyrelsen har av Näringsdepartementet beretts möjlighet att lämna synpunkter på Svenska Taxiförbundets rapporter. I yttrande den 2 april 2002 anför Rikspolisstyrelsen att man instämmer i förbundets uppfattning om att svarttaxiverksamheten inte enbart skadar taxinäringen utan också för med sig grövre brottslighet. Rikspolisstyrelsen föreslår en ökad samverkan mellan polismyndigheter, åklagarmyndigheter, kommuner, taxinäringen, Skatteverket och Migrationsverket för att gemensamt arbeta mot den olaga yrkesmässiga trafiken. Enligt Rikspolisstyrelsen förutsätter sådan samverkan ändringar i sekretesslagen (1980:100) avseende information mellan myndigheter. Rikspolisstyrelsen anser att utformningen av YTL är ett problem i sammanhanget, eftersom det inte är möjligt att ingripa mot enstaka svarttaxiaktiviteter, utan polisen måste samla på sig åtskillig dokumentation av upprepade brott för att verksamheten skall kunna betecknas som yrkesmässig. Slutligen anser Rikspolisstyrelsen att det bör ske en förbättring av kollektivtrafiken samt att taxifrekvensen bör utökas kvällar, nätter och helger då verksamheten med svarttaxi är som mest omfattande.

#### *Vägverkets rapport om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (Publ 1997:63)*

I Vägverkets rapport 1997:63 anføres bl.a. följande.

I Vägverkets enkät till landets samtliga länspolismästare har ställts en fråga om svarttaxiverksamhet i länet. En klar majoritet av polismyn-

digheterna (80 procent) svarar att problem med svarttaxi förekommer i länet, dock i varierande omfattning. Man säger också att denna typ av brottslighet är lågprioriterad inom myndigheten eftersom den tar stora polisiära resurser i anspråk samtidigt som regelverket är svårtillämpat och bevisvårigheterna mycket stora då kunden måste medverka med vittnesmål, något som denne sällan eller aldrig ställer upp på. Enstaka domar finns dock. Polismyndigheten i Stockholms län svarar att svarttaxi ökat under det gångna året och att det finns uppgifter om att verksamheten skulle vara organiserad.

*Polismyndighetens i Stockholms län och Rikspolisstyrelsens undersökning av omfattningen av svarttaxi*

Polismyndigheten i Stockholms län och Rikspolisstyrelsen har bistått Utredningen om taxinäringen med en undersökning av omfattningen av svarttaxi och vilken kriminalitet som är förknippad med den olagliga trafiken. Rikspolisstyrelsens frågor till 11 polismyndigheter återfinns i *bilaga 3*. Nedan följer en kort redovisning av vissa svar som polismyndigheterna avgivit.

*Polismyndigheten i Örebro län* har under ett par års tid uppmärksammat och också arbetat aktivt mot svarttaxi. En kartläggning år 2001 visade att minst 130 olika fordon användes i svarttaxiverksamhet. Vid denna kartläggning framkom också att 28 stölder, nio rån, fyra misshandelsfall, tre våldtäkter och något fall av olaga hot och ofredande anmälts i samband med svarttaxiverksamhet. Andra brott som förknippas med svarttaxi är trafikförseelser, urkundsförfalskning, olovlig körning och förmedling av sexuella tjänster. Det förekommer dessutom uppgifter om att tobak, alkohol och narkotika i vissa fall tillhandahålls kunder av svarttaxi.

Enligt *Polismyndigheten i Västernorrlands län* finns det ca 30 personer som kör svarttaxi i länet. Det pågår för närvarande inga riktade insatser mot svarttaxi.

*Polismyndigheten i Kalmar län* uppskattar antalet personer som kör svarttaxi till 20 stycken i Kalmar, två stycken i Oskarshamn och tio personer i Västervik.

Av det svar som inkommit från *Polismyndigheten i Hallands län* framgår att svarttaxiverksamheten i länet omfattar ca 40–50 fordon. Polisen bedriver för närvarande inte några speciella projekt mot svarttaxi.

*Polismyndigheten i Västmanlands län* uppger att det finns ca 25–30 personer som kan misstänkas utföra svarttaxiverksamhet under helger.

Enligt uppgifter från *Polismyndigheten i Gävleborgs län* finns det ca 40 fordonsägare i Gävle som kan misstänkas utföra svarttaxiverksamhet. Under perioden den 9 februari 2003–den 27 mars 2004 har polisen konstaterat 13 fall av anmälningar av brott som kan anses vara relaterade till svarttaxiverksamhet, bl.a. grov stöld, försök till misshandel, bedrägeri och rån.

*Polismyndigheten i Västra Götalands län* uppskattar antalet personer som kör svarttaxi till 100 stycken i Göteborg, 20 stycken i Borås och totalt fem stycken i Uddevalla, Skara och Vänersborg.

*Polismyndigheten i Skåne* uppger att det finns ca 190–250 personer som kör svarttaxi i länet. Det planeras vissa insatser mot den olagliga verksamheten.

*Polismyndigheten i Östergötlands län* konstaterar att svarttaxiverksamheten i länet i huvudsak är lokaliserad till Linköping och Norrköping. Polisen i Norrköping har under perioden januari–maj 2004 dokumenterat 17 stycken misstänkta förare av svarttaxi. Det har skett två våldtäkter i Norrköping i samband med svarttaxiverksamhet.

Enligt *Polismyndigheten i Dalarnas län* förekommer det ett okänt antal personer som kör svarttaxi i Falun, Ludvika och Borlänge. Under fjällsäsongen finns det 50–70 fordon i svarttaxitrafik. Det pågår för närvarande inga riktade insatser mot svarttaxiverksamhet i länet.

Av det svar som lämnats av *Polismyndigheten i Stockholms län* framgår att trafikgruppen i centrala Stockholm uppskattar antalet svarttaxi till mellan 100 och 200 fordon. Det pågår för närvarande ingen organiserad kontroll av svarttaxi.

### Utredningens bedömning

De utvärderingar som gjorts av Svenska Taxiförbundet, Rikspolisstyrelsen och Polismyndigheten i Stockholms län visar enligt utredningens mening att det för närvarande pågår en mycket omfattande svarttaxiverksamhet i landet och att det i vissa fall förekommer annan allvarlig brottslighet i samband med svarttaxi, exempelvis våldtäkter och rån. Utvärderingarna visar dock att omfattningen av den olagliga verksamheten svarttaxi och polisens aktiviteter mot denna verksamhet skiftar i betydande omfattning mellan länen och mellan städerna.



## 7.6 Högsta domstolens avgörande i mål nr B 970-03

Såsom redovisats anser Rikspolisstyrelsen att det krävs stora insatser från rättsväsendets sida för att beivra svarttaxiverksamheten. Det viktigaste skälet för detta är enligt Rikspolisstyrelsen att det är tveksamt om *enstaka* körningar mot betalning är kriminaliserade enligt YTL.

I Högsta domstolens avgörande den 11 juni 2004 i mål nr B 970-03 var frågan domstolen hade att bedöma om en enstaka transport kan anses utgöra olaga yrkesmässig trafik i den mening som avses i 6 kap. 1 § YTL. I den aktuella domen anförde Högsta domstolen följande.

Orden "yrkesmässig" och "yrkesmässigt" förekommer i ett stort antal författningar inom skilda rättsområden. Någon enhetlig innebörd hos orden finns inte utan betydelsen skiftar beroende på i vilket sammanhang de används. I 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen finns en särskild definition av vad som i den lagen avses med yrkesmässig trafik. Enligt definitionen är det sådan trafik som bedrivs med bl.a. personbilar och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Definitionen i yrkestrafiklagen överensstämmer i stort med den definition som togs in redan i 14 § i 1906 års förordning om automobiltrafik, enligt vilken med yrkesmässig automobiltrafik avsågs att allmänheten tillhandahölls automobil mot ersättning. I SOU 1929:16 föreslogs att definitionen skulle kompletteras med ett krav på förvärvssyfte mot bakgrund av att domstolspraxis utvecklats "därhän, att så gott som envar som mot betalning tillhandahåller annan automobil, anses utöva yrkesmässig trafik även om det kan påvisas, att tillhandahållandet skett i mycket ringa omfattning och allenast för att hjälpa en granne eller en bekant och således ej i förvärvssyfte" (s. 194). I prop. 1930:121 avvisades emellertid förslaget med hänvisning till bl.a. att den i betänkandet påtalade praxisen inte stöddes av "något av den högsta dömande instansen meddelat avgörande". Samtidigt uttalade den föredragande departementschefen att det enligt hans mening avgörande för avgränsningen borde vara den omfattning i vilket tillhandahållandet sker och att det inte borde betecknas som yrkesmässig trafik om en bilägare "vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, vilken icke kan sägas falla under begreppet allmänheten" även om det skulle vara uppenbart att också hänsyn till inkomsten varit ett motiv för tillhandahållandet (s. 86).

Definitionen av yrkesmässig trafik kom åter upp till bedömning i prop. 1940:115 men inte heller då ansågs det finnas skäl för att göra någon ändring. Den föredragande departementschefen uttalade emellertid (s. 39) att enligt hans mening borde "den omfattning i vilken automobilen ställes till förfogande, fortfarande liksom hittills vara avgörande

för frågan, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga eller icke. En rent tillfällig körning, som icke antyder försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, bör på grund härav liksom hittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått”.

Innebörden av den i lagen givna definitionen av yrkesmässig trafik synes inte ha berörts i senare lagstiftningssammanhang (jfr dock SOU 1996:93 s. 150) och det finns inte heller någon vägledande praxis som direkt angår frågan om, och i så fall under vilka förutsättningar, en enstaka transport kan anses utgöra olaga yrkesmässig trafik. När definitionens innebörd skall utrönas får därför ledning sökas i vad som uttalades i 1930 och 1940 års lagstiftningsärenden. Dessa motivuttalanden stämmer också väl överens med lagtexten även efter senare ändringar.

Det är såldes inte yrkesmässig trafik i lagens mening att vid ett enstaka tillfälle utföra en biltransport mot betalning ens om det sker efter erbjudande till en obestämd allmänhet. För att det skall vara fråga om yrkesmässig trafik krävs att bilen ställs till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Det skall dock framhållas att redan den första körningen måste kunna utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

I avgörandet konstaterade Högsta domstolen att den åtalade vid *ett tillfälle* erbjudit allmänheten transport och att han efter ett första misslyckat försök också fått en passagerare. Domstolen fann att den åtalades handlande inte utgjort ett led i en verksamhet som uppfyllt kravet på yrkesmässighet och ogillade därför åtalet.

## 7.7 Norska bestämmelser om taxitrafik m.m.

Utredningen har fått i uppdrag att överväga hur de svårigheter som finns i dag att beivra svarttaxi skall kunna minskas eller undvikas. Enligt kommittédirektiven bör utredningen till ledning för övervägandena i detta avseende analysera bl.a. de relativt nya norska bestämmelserna om olaga taxitrafik och vilka effekter dessa har fått sedan de infördes.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av norska bestämmelser som berör yrkestrafiken och taxitrafiken.

### 7.7.1 Norska bestämmelser som rör yrkestrafik och taxi

För all trafik gäller vegtrafikloven av den 18 juni 1965 nr 4. Författningen innehåller bestämmelser om bl.a. trafikregler, fordon, förarens behörighet m.m.

Lov 2002-06-21 nr 45: Lov om yrkestransport med motorvagn og fartøy (yrkestransportlova) reglerar den yrkesmässiga trafiken i Norge. Yrkestransportlova är tillämplig på bl.a. transporter med motorfordon och fartyg i Norge och även utanför landet, se 1 kap. 1 § och 2 kap. 10 §.

Den som mot vederlag vill driva persontransporter med motorfordon måste ha tillstånd. *Detsamma gäller den som utför persontransporter mot vederlag när erbjudande om körning sker till allmänheten på offentlig plats*, se 2 kap. 4 § yrkestransportlova. Tillstånd kan ges den som har gott anseende, tillfredställande ekonomiska tillgångar och tillräcklig yrkesmässig kompetens.

Vissa persontransporter får ske utan tillstånd, exempelvis transporter av arbetskamrater eller grannar vid körning mellan bostad och arbetsplats, ambulanstransporter eller när en arbetsgivare skjutsar en arbetstagare till och från arbetsplatsen.

Tillståndsmyndighet för tillstånd till taxitrafik är fylkeskommunen, se 3 kap. 12 § yrkestransportlova.

Ett tillstånd kan återkallas bl.a. om tillståndshavaren inte längre uppfyller de krav som är en förutsättning för tillstånd eller inte följer de villkor som föreskrivs för verksamheten, se 6 kap. 29 § yrkestransportlova.

En allmän bestämmelse om tillståndsplikt för persontransport med motorfordon som inte används i linjetrafik finns i 2 kap. 9 § yrkestransportlova. Det krävs således ett särskilt tillstånd, utöver tillståndet i 2 kap. 4 § yrkestransportlova, för att bedriva taxitrafik (drosjeløyve).

Fylkeskommunen bestämmer om tillståndshavaren skall vara ansluten till en beställningscentral. Kommunen kan vidare ge påbud bl.a. om att centralen skall ha rätt att bestämma körordning och andra regler för verksamheten. Den kan också bestämma om uniform för föraren.

Den som kör taxi måste ha en körседel, som ställs ut av polismyndigheten efter en vandelsprövning och hälsokontroll. För att få en körседel måste man ha uppnått 20 års ålder.

I 8 kap. 41 § yrkestransportlova stadgas att den som bryter mot lagen, föreskrifter eller villkor som är fastställda genom lagen döms

till böter. Av 8 kap. 40 § samma lag framgår att den som har be- myndigande att företa kontroll enligt lagen kan förbjuda fortsatt bruk av ett fordon som används för transport av personer eller gods utan föreskrivet tillstånd eller annat godkännande som krävs enligt lagen. Ett sådant förbud får gälla för så lång tid som krävs.

### 7.7.2 Norska bestämmelser om tillstånd för person- transporter mot vederlag

Såsom anförts i föregående avsnitt framgår av 2 kap. 4 § yrkes- transportlova att den som mot vederlag vill driva persontransporter med motorfordon måste ha tillstånd. *Detsamma gäller den som utför persontransporter mot vederlag när erbjudande om körning sker till allmänheten på offentlig plats.* Den sistnämnda meningen har till- kommit genom en lagändring som trädde i kraft den 1 oktober 2001. I förarbetena (Ot.prp.nr.82) till den aktuella bestämmelsen uttalas bl.a. följande.

Problemet med personaltransport mot vederlag utan løyvemessig dekning, såkalla piratdrosjer, synes å ha auka dei siste åra. I ein del større byar er det haldepunkt for å rekna med at ulovleg transport skjer i organiserte former. Miljøet som har oppstått rundt denne verksemda genererer etter alt å døma annan, alvorleg kriminalitet.

Ulempen ved å halde sporadisk transport mot vederlag utanfor løyveplikt er at det krevst større innsats av ressursar for å kunne avdekke ulovleg transport. I regelen let det seg ikkje gjere å kunne faststlå på staden at den aktuelle transporten er lekk i ei verksemd som krev løyve. I praksis må det kunne leggjast fram bevis for att den ulovlege verksemda har hatt eit visst omfang/frekvens før det kan føre fram til påtale og ev. dom.

Etter departementet si vurdering vil driveomgrepet i gjeldande samferdsellov §§ 5 og 7 differensierast noko for å effektivisere kontroll- og oppfølging av ulovleg transport, utan at det går vesentleg ut over det friviljuge transportarbeidet som er løyvefritt etter gjeldande rett.

Paragrafen slår fast hovudregelen om at det krevst løyve for å drive persontransport mot vederlag med motorvagn utanfor rute. Frå hovudregelen vert det gjort framlegg om eit unntak slik at den som tilbyr almenta transport mot vederlag òg må ha løyve, utan at det vert sett noko krav til omfanget av verksameda.

Etter som sporadisk persontransport mot vederlag under visse omstende blir undergitt løyveplikt, kunne kontrollomfanget verte stort, jf. at i prinsippet vil m.a. heile personbilsparken vere kontroll- objekt. Departementet reknar likevel med at det ikkje vil by på større

problem for kontrollstyresmakta å målretta kontrollen mot det segmentet i transportmarknaden som paragrafen er meint å råke.

Med offentlig plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsel. Det er ikkje ein føresetnad for å komme inn under løyveplikt at det er transportøren sjølv som tek initiativ, anten direkte eller gjennom å framtre på ein slik måte og under slike omstendte at det kan oppfattast slik frå publikum si side at det vert tilbydd transport. Sjølve det å tilby transport utan noko meir er ikkje nok til at løyveplikt inntre. Elles gjeld den generelle førsegna i samferdsellova § 26 om medverknad og freistnad på brot etter lova. Når det gjeld høvet til "freistnad", må ein i alle høve måtte krevje at handlingsfølgja er komen så langt at passajeren har sett seg inn i bilen, etter føregående avtale om transport mot vederlag. Departementet understrekar at det framleis er eit krav om at det vert teke vederlag for transporten. Storleiken på vederlaget er utan betydning.

Enligt norska författningsbestämmelser är således huvudregeln att det krävs tillstånd för att utföra persontransporter med fordon. Sådan verksamhet kräver enligt norsk praxis viss omfattning för att vara tillståndspliktig. Genom ovan beskrivna lagändring finns numera ett undantag från denna huvudregel. Undantaget stadgar att tillstånd krävs också av den som erbjuder allmänheten transporter mot betalning på offentlig plats, exempelvis gator och torg. För att sådan verksamhet skall medföra tillståndsplikt krävs inte att persontransporterna är av viss omfattning. Det är tillräckligt att passageraren har satt sig i bilen efter föregående avtal om transport mot betalning för att tillståndsplikt skall inträda.

Bakgrunden till den ändrade norska lagstiftningen synes vara att man noterat en ökad omfattning av svarttaxi och att det har krävts stora resurser av bl.a. polisen för att beivra sådan olaglig verksamhet. I de norska förarbetena anges att man genom lagändringen vill effektivisera kontroll och uppföljning av olagliga transporter, utan att det drabbar frivilligt transportarbete som inte är tillståndspliktig enligt norsk lagstiftning. I förarbetena uttalas vidare att det inte torde bli några större problem att inrikta kontrollen mot just det olagliga förfarande som den ändrade lagstiftningen är avsedd att förhindra.

Utredningen om taxinäringen har vid besök i Norge och vid sammanträffande med polis och åklagare samt företrädare för Samferdseldepartementet, fått information om att den ändrade och beskrivna norska lagstiftningen har lett till väsentligt mindre omfattning av svarttaxi i bl.a. Oslo. Några rapporter om önskade konsekvenser av lagstiftningen, t.ex. att en person som kör en bekant och

får betalt för bensinen skulle ha bötfällts, har inte inkommit till det norska departementet. Det finns därför för närvarande inte heller några planer på att justera eller upphäva den ändrade lagstiftningen.

## 7.8 Erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats

**Utredningens förslag:** YTL skall gälla och trafiktillstånd skall krävas vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Med offentlig plats skall avses detsamma som i ordningslagen (1993:1617).

Den som uppsåtligen och utan tillstånd utför persontransporter mot vederlag, efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats, skall kunna dömas till böter.

I samband med svarttaxiverksamhet, ett begrepp som med hänsyn till Högsta domstolens redovisade avgörande får anses omfatta mer än termen *olaga yrkesmässig trafik*, förekommer i vissa fall allvarlig brottslighet, t.ex. våldtäkter, rån, olaga hot, stöld, försäljning av narkotika och alkohol. Svarttaxi innebär också en illojal konkurrens mot den seriösa taxinäringen. Vidare medför den olaga yrkesmässiga taxitrafiken skatteundandraganden. Enligt vad utredningen erfarit saknar vissa förare av svarttaxi körkort och kör i bilar med körförbud. En sådan verksamhet kan givetvis då också få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen det vara uppenbart att svarttaxiverksamhet är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. I detta sammanhang bör dock anmärkas att sådan verksamhet kan motarbetas genom andra åtgärder än ändrade straffbestämmelser, exempelvis genom avstängning av vissa gator i städerna under kvällar och nätter, parkeringsförbud på centrala gator, utökad kollektivtrafik, bra tillgång till taxi under helgerna och informationskampanjer till allmänheten om farorna med att åka svarttaxi. Utredningen anser att det främst ankommer på *Svenska Taxiförbundet* tillsammans med *Svenska Kommunförbundet* att ta initiativ till konkreta åtgärder mot olagliga persontransporter. Det är också viktigt att bl.a. polisen arbetar aktivt mot svarttaxiverksamhet.

*Skall trafiktillstånd krävas vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats?*

Enligt 1 kap. 1 § YTL avses med *yrkesmässig trafik*, sådan trafik som bedrivs med bl.a. personbilar, lastbilar och bussar och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan drivas som exempelvis taxitrafik med vilket avses sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik, se 1 kap. 3 § YTL. Yrkesmässig trafik får enligt 2 kap. 1 § YTL drivas endast av den som har tillstånd. Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik utan tillstånd kan dömas för *olaga yrkesmässig trafik* till böter eller fängelse i högst ett år.

Av Högsta domstolens avgörande, som redovisats i detta kapitel, framgår att för att det skall vara fråga om yrkesmässig trafik krävs att bilen ställs till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Domstolen framhåller dock att redan *en* körning kan utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

Utredningen har tidigare framhållit att olaga yrkesmässig taxitrafik är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Med hänsyn härtill är det viktigt att nuvarande författningsreglering av trafiktillstånden och olaga yrkesmässig trafik fungerar bra. Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen krävs det emellertid en omfattande spaning och dokumentation av polisen för att kunna bevisa att det rör sig om olaga yrkesmässig trafik, eftersom det är tveksamt om enstaka körningar mot betalning är kriminaliserade enligt YTL. Detta har lett till att bl.a. polisen i Stockholm upphört med sin verksamhet mot svarttaxi.

Utredningens mening är att Högsta domstolens avgörande får anses bekräfta Rikspolisstyrelsens uppgifter om att det i praktiken krävs att polisen dokumenterar att samma person utför flera körningar mot betalning innan man kan ingripa. Sådant arbete tar givetvis mycket tid och stora resurser i anspråk. Högsta domstolen anför dock att redan en körning kan anses vara yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis. Enligt utredningens uppfattning torde det emellertid vara mycket svårt

för polisen att bevisa, att en persontransport mot betalning utgör olaga yrkesmässig trafik.

En av anledningarna till att det finns en omfattande författningsreglering avseende yrkesmässig taxitrafik, exempelvis bestämmelser om trafiktillstånd och taxiförarlegitimation, är att det finns ett särskilt ansvar som är förknippat med personbefordran. Det har därför ansetts angeläget med särskild lämplighetsprövning av både den som driver ett taxiföretag och den som kör taxibilen. Vid denna lämplighetsprövning tas hänsyn till bl.a. laglydnad. Enligt utredningens mening är det mot bakgrund härav inte acceptabelt att det inte krävs trafiktillstånd, om man vid ett enstaka tillfälle utför en persontransport åt allmänheten mot betalning. Utredningen anser således att gällande lagstiftning måste ändras. Vid sådana överväganden anser utredningen det inte vara lämpligt att ge begreppet yrkesmässighet en annan innebörd än vad Högsta domstolen redovisat.

Det finns stora likheter mellan svensk och norsk lagstiftning avseende yrkesmässig trafik. I Norge krävs tillstånd för den som mot vederlag vill driva persontransporter med motorfordon. I Sverige krävs trafikstillstånd av den som vill driva yrkesmässig trafik. I Norge krävs, såsom redovisats, dessutom tillstånd för den som utför persontransporter mot vederlag när erbjudande om körning sker till allmänheten på offentlig plats. Den ifrågasvarande norska författningsregleringen gör att det är möjligt att bötfälla personer som konstaterats utföra *en* persontransport mot vederlag. På så vis underlättas den norska polisens arbete och det krävs mindre resurser för att konstatera att någon kör olagligt. Lagstiftningen möjliggör snabba ingripanden mot olagliga transporter vilket kan ge en avhållande effekt på fortsatt brottslighet. Utredningen anser att en bestämmelse som motsvarar den norska bör införas i YTL.

Utredningen anser således att trafiktillstånd skall krävas också vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Såsom redan anfördes i prop. 1930:121, se avsnitt 7.6, torde begreppet *allmänheten* inte innefatta t.ex. en granne eller en bekant. I 1 kap. 2 § YTF regleras ett antal transporter som inte innefattas i begreppet yrkesmässig trafik, t.ex. vissa transporter till arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig. Motsvarande undantag bör gälla för alla trafiktillstånd varför bestämmelsen bör ändras så att *trafiktillstånd* inte krävs för de aktuella transporterna. Bestämmelsen om persontransporter



mot vederlag är således inte avsedd att omfatta transporter av släktingar, vänner, arbetskamrater m.fl. som görs mot betalning. I detta sammanhang bör anmärkas att utredningen erfarit att den aktuella norska lagstiftningen har varit i kraft sedan den 1 oktober 2001 utan att medföra några icke önskvärda konsekvenser i detta hänseende.

Med *offentlig plats* avses enligt 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) bl.a. allmänna vägar, gator, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål. Enligt utredningens uppfattning finns det inte anledning att ge begreppet offentlig plats någon annan innebörd än vad termen har i nämnda lagrum i ordningslagen.

Utredningen är införstådd med att persontransporter kan erbjudas genom t.ex. Internet. I så fall är det inte fråga om erbjudande om körning på offentlig plats. Utredningen anser trots det att en ändrad bestämmelse om trafiktillstånd inte bör ges en vidare innebörd än som föreslagits. Anledningen härtill är att den som utför *flera* persontransporter mot betalning kan dömas för olaga yrkesmässig trafik och att Högsta domstolen konstaterat att en körning kan anses vara yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis. Den som erbjuder körningar till allmänheten på Internet och sedan utför sådana körningar mot betalning torde enligt utredningens mening kunna dömas för olaga yrkesmässig trafik.

### *Straffbestämmelse*

Enligt utredningens mening bör den som uppsåtligen, utan att ha trafiktillstånd för taxi, utför persontransport mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats kunna dömas till böter. Utredningen anser att det inte är rimligt med fängelse i straffskalan, om man bara kan konstatera en olaglig persontransport. Om man kan konstatera att en person bedrivit *flera* olagliga persontransporter kan ju denne dömas för *olaga yrkesmässig trafik* till böter eller fängelse i högst ett år. *En körning* kan dock, såsom redovisats, anses vara yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

## 8 Överväganden och förslag avseende läkarundersökningar och körprov

### 8.1 Inledning

Utredningen om taxinäringen skall överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter en viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation för att behålla sin legitimation.

Utredningen har också i uppdrag att analysera vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser som sloandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått. Med denna analys som grund skall utredningen överväga om det särskilda körprovet bör återinföras.

### 8.2 Taxiförarlegitimation

#### 8.2.1 Särskild förarlegitimation

##### *Bakgrund*

Såsom redovisas i avsnitt 3.4 får en personbil eller en lätt lastbil föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation. Legitimationen skall medföras i taxitrafik och vara väl synlig för passagerarna. Innan YTL trädde i kraft den 1 oktober 1998 skulle en taxiförare ha dels körkort som berättigade honom eller henne att köra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn i yrkesmässig trafik för personbefordran (behörighet D eller TAXI), dels en *särskild förarlegitimation*. Bestämmelserna om körkortsbehörigheterna fanns i den då gällande körkortslagen (1977:477) och bestämmelserna om den särskilda legitimationen fanns i den äldre yrkestrafiklagen. I anknötning till ikraftträdandet av YTL slopades den särskilda körkortsbehörigheten TAXI i körkortslagen.

*Förarprov enligt den äldre körkortslagen och körkortsförordningen (1977:722)*

Av 14 § i den äldre körkortslagen framgår att sökanden fick godkännas och körkort lämnas ut endast om den sökande uppfyllde de krav som ställdes ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det dåtida förarprovet avsåg bl.a. sökandens kunskaper om trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, kunskaper om gällande trafikföreskrifter och förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avsåg.

Förarprovet bestod av förhör och *körprov* och det skulle avläggas inför tjänsteman vid Vägverket som förordnats att förrätta förarprov eller inför sådan befattningshavare vid Försvarmakten som hade förordnats att förrätta förarprov eller inför lärare i gymnasieskolan eller i komvux som hade undervisat eleven på en nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd. Något förarprov för taxibehörighet behövde dock inte avläggas, om sökanden hade körkort med behörigheten C, se 16 och 21 §§ den äldre körkortsförordningen.

Enligt bemyndigande fick Vägverket meddela vissa föreskrifter för verkställighet av bestämmelserna i körkortsförfattningarna. För behörigheten TAXI hade Vägverket utfärdat en kursplan i föreskrifterna VVFS 1995:5. Utbildningen skulle innehålla teoriutbildning och körutbildning. Utbildningen skulle avse fordonskännedom, kunskap om trafikregler, trafikens förrådiska situationer och frågor om människans begränsade förmåga. Körutbildningen skulle avse fordonskännedom, manövrering, körning i trafik och körning under särskilda förhållanden.

### **8.2.2 Prövningen avseende taxiförarlegitimation**

Enligt 3 kap. 1 § YTL får en personbil eller en lätt lastbil föras i linjetrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

Taxiförarlegitimation får ges till den som har fyllt 21 år, sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D, uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter samt i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, se 3 kap. 3 § YTL.

### *Åldersgräns för taxiförare och innehav av körkort under viss tid*

I förarbetena till den nu gällande YTL (prop. 1997/98:63 s. 89) anförde regeringen bl.a. följande.

De krav som ställs på den som förvärvar körkortsbehörigheten TAXI har inte några motsvarigheter i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. I EG-reglerna är behörigheten att befordra passagerare i stället knuten till fordonstypen. För körkortsbehörigheten D gäller enligt direktivet en 21-årsgräns. Samma åldersgräns har införts i Sverige. Även enligt EG:s regler om kör- och vilotider gäller en lägsta ålder av 21 år för förare som anlitas för persontransporter med buss. Den högre åldersgränsen föranleds av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss. Samma skäl kan anföras i fråga om förare av taxifordon.

Den nuvarande åldersgränsen för taxibehörigheten framstår mot bakgrund av vad som nu anförts som mindre tilltalande. Det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran talar starkt för att behörighetskraven skärps.

Regeringen föreslår därför att det införs en 21-årsgräns för erhållande av taxiförarlegitimation, vilken kombineras med krav på innehav av ett i Sverige gällande körkort med B-behörighet under en sammanhängande period av minst två år. Härigenom kan sökanden förväntas ha övat upp sin praktiska körförmåga tillräckligt och även ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt.

### *Medicinska krav*

Den som ansöker om taxiförarlegitimation skall som anförts uppfylla nödvändiga medicinska krav. Vägverket har meddelat föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m., VVFS 1996:200, ändrade genom VVFS 1998:89. Utredningen återkommer senare i detta kapitel till de medicinska kraven.

### *Krav på yrkeskunnande och laglydnad*

Kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket, se 3 kap. 7 § YTL. I Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation (VVFS 2004:65) anges närmare vilken kunskap en taxiförare skall ha om bl.a. kartläsning, körekonomi och säkerhet.

Vandelskravet finns närmare beskrivet i avsnitt 3.3.3.

*Tidigare krav på särskilt körprov*

För att få körkortsbehörigheten TAXI krävdes, liksom för alla andra körkortsbehörigheter, att man avlade ett förarprov. Ett sådant prov bestod av förhör och körprov. Såsom anförts har den särskilda körkortsbehörigheten TAXI tagits bort ur körkortslagen.

I förarbetena till YTL (prop. 1997/98:63 s. 88) anförde regeringen följande angående det särskilda körprovet.

Den kritik som riktas mot sökande eller innehavare av körkortsbehörigheten TAXI rör sällan eller aldrig den praktiska körskickligheten, utan avser snarare förarnas allmänna inställning till beteendet i trafiken, till trafiksäkerheten samt till omsorg och säkerhet i förhållande till kunderna. Med den skärpning av behörighetskraven som nu föreslagits bör därför det särskilda körprovet kunna utmönstras. För att förbättra trafikuppträdandet får det ankomma på Vägverket att i kunskapsprovet för taxiförarlegitimationen bygga in sådana moment som har att göra med förarens attityder i bl.a. nämnda hänseenden.

### 8.2.3 Särskilt om de medicinska kraven

Taxiförarlegitimation får ges till den som uppfyller bl.a. de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter. Vägverket har med stöd av myndigande i 11 kap. 1 § YTF meddelat föreskrifter om medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation, VVFS 1996:200, ändrade genom VVFS 1998:89. I föreskrifterna finns bestämmelser om bl.a. krav på läkarintyg för prövningen av den medicinska lämpligheten för innehav av taxiförarlegitimation, krav på den undersökning som skall ligga till grund för utfärdande av läkarintyg och läkares anmälningskyldighet.

Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i YTL eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen, se 3 kap. 4 § YTL.

I 3 kap. 5 § YTL regleras läkares skyldighet att anmäla om en taxichaufför har trafikfarliga sjukdomar. Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Anmälan behöver

dock inte göras om det finns anledning anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i yrkesmässig trafik.

I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får länsstyrelsen förelägga den enskilde att ge in läkarintyg, se 3 kap. 6 § YTL. Legitimationen kan återkallas enligt 5 kap. 6 § YTL om inte föreläggandet följs.

### **8.3 Krav på obligatoriska och regelbundna läkarundersökningar enligt körkortslagen (1998:488)**

Av 3 kap. 12 § körkortslagen framgår att körkortsbehörigheterna för tunga fordon (C, CE, D och DE) gäller till dess att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst tio år, under förutsättning att körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet alltjämt är uppfyllda. Bestämmelsen innebär således att körkortshavaren vart tionde år måste genomgå en läkarundersökning om han eller hon vill behålla behörigheterna för tunga fordon. Genom den aktuella bestämmelsen har punkt 4 i bilaga 3 till rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort genomförts.

Länsstyrelsen prövar ärenden om förlängd giltighet, se 7 kap. 2 § körkortslagen. Det krävs dock ingen åtgärd från länsstyrelsens sida för att de aktuella behörigheterna skall upphöra att gälla, utan detta sker automatiskt då körkortshavaren fyller 45 år, om han eller hon inte ansöker om att giltighetstiden för behörigheterna skall förlängas. Samma sak gäller efter förlängning vid utgången av en tioårsperiod. Om de medicinska kraven inte är uppfyllda skall ansökan avslås. Ett sådant beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se 8 kap. 1 § körkortslagen.

### **8.4 Är det lämpligt att införa krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation?**

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Det bör inte införas krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation.</p>
---

Vid behandlingen av regeringens förslag till ny yrkestrafiklag m.m. tog trafikutskottet upp frågan om det borde införas en skyldighet att genomgå återkommande läkarundersökningar som krav för att behålla en taxiförarlegitimation (bet. 1997/98:TU9). Utskottet anförde i betänkandet att regeringen borde överväga lämpligheten av att låta även innehavare av taxiförarlegitimation omfattas av en bestämmelse att fr.o.m. en viss ålder kunna visa att de medicinska kraven för legitimationen fortfarande är uppfyllda. Utskottet föreslog att riksdagen skulle ge detta regeringen till känna. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 1997/98:192).

Såsom anförts har utredningen fått i uppdrag att överväga om det är lämpligt att införa krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter en viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation för att behålla sin legitimation. Enligt utredningens mening är det svårt att uppskatta trafiksäkerhetsvinster av läkarundersökningar och hur stora resurser hos hälso- och sjukvården som sådana undersökningar skulle ta i anspråk. Vägverket har tagit fram ett underlag och gjort en bedömning av aktuell fråga.

#### *Vägverkets bedömning*

I ett yttrande till utredningen, *bilaga 4*, framhåller Vägverket att det är rimligt att kontrollera innehavare av taxiförarlegitimation vart tionde år på samma vis som innehavare av högre körkortsbehörigheter. Enligt Vägverket är det ologiskt att inte ha samma medicinska kravnivå för taxiförare som för exempelvis bussförare.

#### *Utredningens bedömning*

I förarbetena till nuvarande yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63 s. 89) anförde regeringen bl.a. följande avseende återkommande obligatoriska läkarundersökningar av taxiförare.

Vad gäller frågan om återkommande obligatoriska läkarundersökningar är den trafiksäkerhetshöjande effekten av sådana kontroller inte verifierad. Om undersökningarna skall ha någon effekt vad gäller taxi-verksamheten bör de utföras betydligt oftare än vad som följer av de nu antagna reglerna för högre körkortsbehörigheter. Det framstår därför som mer lämpligt att frågan om krav på förarna i detta avseende

uppmärksammas i samband med upphandling av t.ex. färdtjänst och skolskjutsning.

Utredningen har efterfrågat synpunkter från *Landstingsförbundet* om frågan om obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation. I en skrivelse till utredningen anför Landstingsförbundet bl.a. följande.

Landstingsförbundet har i skrivelse till Vägverket 1999-08-27 Dnr Lf 674/99 tillstyrkt ett förslag att låta innehavare av taxiförarlegitimation vid en viss ålder visa att de medicinska kraven för legitimationen fortfarande är uppfyllda. Innebörden av förbundets ställningstagande var att samma krav på taxiförare skall gälla som för innehavare av körkort för tunga fordon. Förslaget genomfördes inte.

Landstingsförbundet för sin del konstaterar att Vägverkets analys hittills har visat att obligatoriska läkarundersökningar av förare av tunga fordon har medfört att ca 0,2 procent av dessa har fått sina tillstånd in dragna efter läkarundersökningar. I några få fall har sjukdomar upptäckts som har krävt vårdinsatser men som inte har bedömts vara av trafikfarlig art.

Förbundet anser därför, med ändring av tidigare ställningstagande, att det är mycket tveksamt att använda hälso- och sjukvårdens, i första hand primärvårdens, begränsade resurser till återkommande hälsoundersökningar av friska taxiförare. Sjukdomar som kan medföra problem i trafiken torde uppmärksammas i samband med vanliga läkarbesök. Förbundets uppfattning är att det bör ankomma på Vägverket och Socialstyrelsen att ytterligare informera läkarkåren om deras skyldigheter att anmäla till länsstyrelsen förekomsten av sjukdom som kan medföra problem i trafiken.

Som ett viktigt led i fullgörandet av uppdraget att överväga om det är lämpligt att införa krav på läkarundersökningar av de innehavare av taxiförarlegitimation som uppnått viss ålder, har utredningen vänt sig till Vägverket för att få en uppfattning om bl.a. vilka trafiksäkerhetsvinster sådana krav skulle kunna förväntas medföra. Vägverket har i en skrivelse till utredningen redovisat sina beräkningar och slutsatser i fråga om såväl trafiksäkerhetsaspekter som vilka resurser obligatoriska läkarundersökningar kan förväntas ta i anspråk inom hälso- och sjukvården. Utredningen, som i anledning av skrivelsen haft ytterligare kontakt med Vägverket, kan inte på det underlag som verket redovisat dra några säkra slutsatser om vare sig trafiksäkerhetsvinster eller resursåtgången inom hälso- och sjukvården. Med hänsyn till det begränsade underlag som Vägverkets bedömning om läkarundersökningar grundar sig på har utredningen



inhämtat ytterligare uppgifter om vilken effekt nuvarande krav på läkarundersökningar har fått.

Enligt uppgifter från Vägverket har under åren 1999–2003 sammanlagt 2 971 ansökningar om förlängning av körkortsbehörigheter antingen avslagits, avskrivits eller avvisats. Under samma period har länsstyrelserna godkänt 373 992 ansökningar om förlängning av körkortsbehörigheter.

Under år 2003 inkom till Länsstyrelsen i Skåne län 14 369 ansökningar om förlängning av behörighet och 1 044 ansökningar om ogiltighet av behörigheter. Under samma år har 1 268 personer fått sina körkortsbehörigheter ogiltiga. Av dessa personer är det 243 stycken som fått avslag på ansökan om förlängning av behörigheter.

Under samma år inkom 4 591 ansökningar om förlängning av behörighet och 1 139 ansökningar om ogiltighet till Länsstyrelsen i Västerbottens län. Av de 4 591 ansökningarna har 48 stycken avskrivits, avvisats eller avslagits.

Under åren 1998–2003 inkom 72 941 ansökningar om förlängd giltighet till Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Av ansökningarna har 818 stycken avskrivits, avvisats eller avslagits.

Såväl Vägverkets egna uppgifter som kompletterande information från vissa länsstyrelser, tyder på att införandet av återkommande obligatoriska läkarundersökningar sannolikt skulle ha en förhållandevis liten effekt på antalet ogiltiga taxiförarlegitimationer. Enligt utredningens uppfattning är det således högst osäkert om särskilda krav på läkarundersökningar skulle medföra mer än marginella vinster från trafiksäkerhetssynpunkt.

Mot bakgrund av det anförda och att Landstingsförbundet anför att det är mycket tveksamt att använda hälso- och sjukvårdens, i första hand primärvårdens, begränsade resurser till återkommande hälsoundersökningar av friska taxiförare finner utredningen det inte försvarbart att föreslå krav på återkommande och obligatoriska läkarundersökningar för denna yrkesgrupp. I detta sammanhang bör anmärkas att den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i YTL eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En läkare har vidare skyldighet att anmäla om en taxichaufför har trafikfarliga sjukdomar.

## 8.5 Är det lämpligt att införa krav på körprov för taxiförare?

**Utredningens förslag:** Ett särskilt körprov skall krävas för att er- hålla taxiförarlegitimation.

Vägverket skall bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet.

Såsom redovisats har utredningen fått i uppdrag att analysera vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser slopandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått. Vägverket har tagit fram ett underlag och gjort en bedömning av frågan om körprov för taxiförare.

### *Vägverkets bedömning*

I yttrande anför Vägverket bl.a. följande.

Det förarprov som avfördes 1998 var nästintill identiskt med provet för B-behörighet. Eftersom det numera är ett krav att föraren skall ha haft B-behörighet sedan minst två år, såg man ingen anledning att behålla körprovet såsom det tidigare varit utformat. Sedan "TAXI" 1998 avfördes som körkortsbehörighet och körprovet för de som önskar erhållande av taxiförarlegitimation togs bort har ingen särskild uppföljning av påverkan på trafiksäkerheten gjorts. Dock uppger personal som tidigare tjänstgjorde som förarprovare att det var relativt vanligt att sökande för taxibehörighet saknade sådan körförmåga att provet skulle kunna godkännas. Om förhållandet att sökande i dag skall ha innehaft B-körkort sedan minst två år har inneburit någon förändring av sökandes körförmåga är inte känt. Vägverket kan således inte avfärda Svenska Taxiförbundets påstående om oskickliga taxiförare som oriktigt. Statistik från Vägverkets förarprovenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Man kan konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. Av erfarenhet vet Vägverket att många av dessa prov inte ens nådde upp till den kravnivå som krävs för behörighet B. /---/

Yrkesförare är proffs i trafiken och bör vara föredömen för andra trafikanter och därmed vara mindre inblandade i olyckor än övriga fordonsförare. Yrkestrafiken är en viktig målgrupp när det gäller att förbättra trafiksäkerheten. En djupare analys av vilka effekter de nya kraven med endast teoretiskt prov för taxiförarlegitimation har medfört vore därför önskvärd.

Vägverket vill genom det Nationella yrkestrafikprogrammet, Publ. 2000:92, förbättra persontransporterna inom yrkestrafiken genom att tydliggöra kopplingarna till de transportpolitiska målen. Att verka för

ökad kompetens bland yrkesförarna är en viktig utgångspunkt i sektorsarbetet och borde därmed bidra till en ökad nytta när det gäller miljö- och trafiksäkerhet, vidgat konsumentperspektiv samt skapa sunda och starka konkurrensvillkor.

Vägverket anser att man skall bemyndigas att närmare reglera körprovet om det återinförs. Kostnaden för att genomföra ett körprov för taxiförare kan jämföras med körprovet för behörighet B som i dag kostar 645 kr.

#### *Uppgifter från försäkringsbolaget Trygg Hansa*

Vägverket har inhämtat uppgifter från Trygg Hansa om trafikolyckor. Enligt dessa uppgifter har taxichaufförer varit inblandade i 2 842 tillbud under år 2003. Taxichaufförer har varit vållande i 48 procent av dessa tillbud. De vanligaste olyckstyperna där taxichaufförer är vållande är påkörning av fordon bakifrån (57 procent), olyckor vid vänstersväng och rondellkörning (53 procent) samt påbackning (51 procent). Vid olyckor i samband med väjningsplikt och filbyte är taxichaufförer vållande till trafikolyckan i 46 procent av fallen. Ökade skadekostnader har lett till att försäkringspremien för taxi stigit kraftigt under de senaste åren. Medelpremien för ett taxifordon är i dag 17 425 kr jämfört med medelpremien för tjänstebil om 5 770 kr.

#### *Utredningens bedömning*

Enligt *Svenska Taxiförbundet* finns det sedan det särskilda körprovet togs bort inget som hindrar att oskickliga taxiförare kommer ut i trafiken. Förbundet anser att den höjda åldersgränsen inte garanterar att innehavaren av en taxiförarlegitimation besitter de kunskaper som krävs för att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt, något som enligt förbundet strider mot det tänkande som ligger bakom den s.k. nollvisionen.

Av 3 kap. 3 § YTL framgår att taxiförarlegitimation får ges till den som bl.a. har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Något preciserat krav på körvana ställs dock inte i körkortslagen (1998:488). Även den som efter avlagt förarprov aldrig kört något fordon får behålla sin körkortsbehörighet och får den också förnyad när så skall ske. Det nämnda kan medföra att en person som uppfyller kraven i 3 kap. 3 § YTL men som efter avlagt förarprov över huvud taget inte har

kört personbil eller buss kan få taxiförarlegitimation. Utredningen anser med hänsyn till det anförda att kravet på innehav av körkort viss tid och att man skall ha uppnått en viss ålder för att erhålla taxiförarlegitimation varken garanterar gott omdöme i trafiken eller körskicklighet.

Det finns ett särskilt ansvar förknippat med yrkesmässig personbefordran och utredningen instämmer därför i Vägverkets bedömning att yrkesförare bör vara föredömen för andra trafikanter. Verket har redovisat statistik från Vägverkets förarprovenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 som visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Enligt verket kan man konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. De uppgifter som lämnats av försäkringsbolaget Trygg Hansa visar att taxichaufförer under år 2003 varit inblandade i 2 842 tillbud i trafiken. Taxichaufförer var vållande i 48 procent av dessa tillbud som anmälts till försäkringsbolaget.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen det befogat att ifrågasätta om nuvarande krav för att få taxiförarlegitimation är tillräckliga. I detta sammanhang bör anmärkas att bl.a. *Svenska Taxiförbundet* vill återinföra krav på körprov. Vid en sammantagen bedömning är utredningens slutsats att körprov bör krävas för att erhålla taxiförarlegitimation. Ett sådant krav torde enligt utredningens mening på sikt påverka trafiksäkerheten.

Utredningen anser att ett körprov för taxi i vissa avseenden bör skilja sig från motsvarande körprov för t.ex. körkortsbehörigheterna B och C. Utredningen anser därför inte att den som har behörighet C skall undantas från kravet på körprov för taxi. Ett sådant undantag fanns i den äldre körkortsförordningen. Enligt utredningens uppfattning bör Vägverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet. De som redan har fått taxiförarlegitimation bör enligt utredningen inte omfattas av det nya kravet. I detta sammanhang bör anmärkas att en del taxichaufförer har avlagt körprov för dåtida körkortsbehörigheten TAXI.

## 9 Överväganden avseende polis- mans omhändertagande av kör- passrapporter m.m.

### 9.1 Inledning

Utredningen har i uppdrag att överväga om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag från taxametern, kopia av kvitto, följesedel eller körpassrapport, trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken. Ett sådant förfaringssätt har tidigare tillämpats av polisen, men kritiserades av Justitieombudsmannen (JO) i ett beslut år 1996 (1996/97:JO1 s. 84, dnr 3300-1994). Syftet med omhändertagandet skulle bl.a. vara att överlämna utdragen till andra myndigheter som granskar taxinäringen, t.ex. Skatteverket.

### 9.2 Bestämmelser om vägkontroll av taxametrar

I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordons taxameter och om provkörning av fordonet vid sådan kontroll. En vägkontroll får göras för att kontrollera att en taxameter är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får göras även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör, se 2 kap. 14 § fordonslagen. En bilinspektör eller en polisman har rätt att stoppa ett fordon för att genomföra en sådan kontroll som beskrivs ovan, se 3 kap. 2 § fordonslagen och 22 § polislagen (1984:387).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om bl.a. kontrollens omfattning, se 5 kap. 8 § fordonslagen. Av Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, framgår att kopia av kvitto eller följesedel avseende det senast avslutade köruppdraget på begäran skall visas upp för polisman eller bilinspektör. Enligt föreskrifterna skall också

kopia av körpassrapporter avseende de två senaste dygnet som fordonet använts i taxitrafik på begäran visas upp för nämnda befattningshavare.

### **9.3 Straffprocessuella tvångsmedel**

#### **9.3.1 Vissa straffprocessuella tvångsmedel**

I 27 och 28 kap. rättegångsbalken finns bestämmelser om bl.a. beslag, husrannsakan, kroppsvisitation och kroppsbesiktning. Dessa ingripanden utgör exempel på vad som brukar benämnas *straffprocessuella tvångsmedel*, dvs. tvångsmedel som används i brottsutredande syfte eller för att man skall kunna genomföra en rättegång med anledning av misstanke om brott.

#### **9.3.2 Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen)**

Europakonventionen är sedan den 1 januari 1995 (SFS 1994:1219) gällande svensk rätt. Enligt artikel 8.1 i konventionen har var och en rätt till skydd för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens.

I artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen anges att varje fysisk eller juridisk person skall ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som ges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Bestämmelsen inskränker enligt andra stycket i artikel 1 likväl inte stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner erforderlig för att reglera nyttjandet av viss egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller av böter eller viten.

Bestämmelsen i artikel 1 kan sägas innehålla tre olika principer, nämligen att egendom skall respekteras, att det skall föreligga vissa villkor för berövandet av egendom och att det finns vissa inskränkningar i rätten att utnyttja egendom (en form av användningskontroll).

### 9.3.3 Regeringsformen

Även i regeringsformen finns bestämmelser av grundläggande betydelse för användandet av tvångsmedel. Enligt 2 kap. 6 § är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot bl.a. husrannsakan och liknande intrång.

Skyddet mot husrannsakan och liknande intrång samt mot påtvingat kroppsligt ingrepp och kroppsvisitation får enligt 2 kap. 12 § regeringsformen begränsas endast genom lag. En sådan begränsning får enligt andra stycket i samma lagrum göras endast för att tillgodose ett ändamål som är godtagbart i ett demokratiskt samhälle. En begränsning får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den och inte heller sträcka sig så långt att den utgör ett hot mot den fria åsiktsbildningen såsom en av folkstyrelsens grundvalar.

Av Fri- och rättighetsutredningens betänkande Medborgerliga fri- och rättigheter, SOU 1975:75 s. 99, framgår att avsikten med grundlagsregleringen var att ge rättigheterna ett skydd som i nivå inte ligger under konventionernas.

### 9.3.4 Beslag enligt rättegångsbalken

Bestämmelser om beslag finns i 27 kap. rättegångsbalken. De svenska bestämmelserna om användningskontroll i form av beslag och förverkande anses stå i överensstämmelse med Europakonventionens regler. Enligt huvudregeln i 27 kap. 1 § får föremål tas i beslag om de skäligen kan antagas äga betydelse för utredning om brott eller vara genom brott någon avhänt eller på grund av brott förverkat. Vad som stadgas om föremål gäller även skriftliga handlingar. I 27 kap. 2 § finns dock bestämmelser om att vissa skriftliga handlingar inte får tas i beslag, exempelvis så får meddelanden mellan den misstänkte och någon av hans eller hennes närstående inte tas i beslag, om det inte är fråga om ett så grovt brott att minimistrafvet är fängelse två år.

Av 27 kap. 4 § framgår att en polisman får lägga beslag på föremål som anträffas då han eller hon griper eller anhåller någon eller då polismannen verkställer häktning, husrannsakan, kroppsvisitation eller kroppsbesiktning. Föremål som påträffas i andra fall får inte tas i beslag utan föregående beslut av undersökningsledare eller åklagare. Är det fara i dröjsmål får åtgärden dock vidtas av en

polisman även utan sådant beslut, om det inte är fråga om försändelse som brev, telegram eller annan försändelse som finns hos ett post- eller telebefordringsföretag.

I 27 kap. 13 § finns bestämmelser om dokumentation av beslag. I ett beslagsprotokoll skall anges ändamålet med beslaget och vad som därvid förekommit. Dessutom skall det beslagtagna föremålet anges noga.

#### **9.4 Justitieombudsmannens beslut 1996/97:JO1 s. 84, dnr 3300-1994.**

I en anmälan till JO framförde en person kritik mot befattningshavare vid dåvarande Polismyndigheten i Malmöhus län med anledning av att man i samband med en trafikkontroll tagit ut och behållit en mellanrapport från en taxibils taxameter. Enligt den som gjort anmälan hade han inte fått något kvitto av polisen trots att han begärde detta. JO inhämtade upplysningar av vilka det framgick att enligt polismyndighetens praxis upprättades inte beslagsprotokoll när mellanrapporter omhändertogs.

I sitt beslut anförde JO bl.a. följande.

I punkt 8.2.1.8 i Vägverkets författningssamling 1994:5 föreskrivs att bilens ägare eller förare på anmodan skall överlämna en utskrift av taxameterens registrerade data under minst det senaste dygnet till bilinspektör eller polisman. I den mån granskningen av en sådan utskrift i samband med en flygande inspektion inte föranleder någon brottsmisstanke skall mellanrapporten, som Riksåklagaren anfört återlämnas till föraren.

I det här aktuella fallet har polismannen emellertid behållit utskriften av taxameterens registrerade data som bilaga till primärrapporten och protokollet över den flygande inspektionen. Han måste således ha gjort den bedömningen att uppgifterna i mellanrapporten hade betydelse för utredningen av de brott han angivit i primärrapporten. Ett föremål som skäligen kan antas ha betydelse för utredningen om brott eller vara någon avhänt genom brott eller kan komma att förverkas på grund av brott får enligt 27 kap. 1 § RB tas i beslag. Beslagsprotokoll skall då upprättas enligt 27 kap. 13 § RB. Något rättsligt stöd för att omhändertagda handlingar eller föremål från en misstänkt för det i 27 kap. 1 § angivna ändamålet vid sidan av reglerna om beslag finns inte.



## 9.5 Är det lämpligt att införa särskilda bestämmelser om omhändertagande av kvitton, följesedlar och körpassrapporter?

**Utredningens bedömning:** En polisman bör inte ha rätt att vid kontroll av en taxameter omhänderta ett utdrag från taxametern, kopia av kvitto, följesedel eller körpassrapport, om det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken.

Beslag är ett tvångsmedel som innebär att polisen tillfälligt tar hand om annans egendom. Även om ett beslag inte medför att en person definitivt berövas sin egendom torde beslag ändå betraktas som ett intrång i den rätt till respekt för egendom som tillkommer varje medborgare enligt första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Den aktuella artikeln ger dock en stat möjlighet att införa bestämmelser om inskränkningar i rätten att utnyttja egendom, s.k. användningskontroll. För att åtgärder som innefattar användningskontroll skall stå i överensstämmelse med Europakonventionen krävs att åtgärderna har stöd i lag, att bestämmelserna står i överensstämmelse med det allmännas intresse och att konventionsstaten har ansett reglerna nödvändiga, utan att de ändå är orimligt betungande för den enskilde med hänsyn till det intresse som skall tillgodoses.

JO har i ett beslut, som redovisas ovan, funnit att det inte funnits något rättsligt stöd för att omhänderta handlingar eller föremål från en misstänkt för det i 27 kap. 1 § angivna ändamålet vid sidan av reglerna om beslag. JO har vidare konstaterat att beslagsprotokoll skall upprättas när en s.k. mellanrapport tas ur en taxibils taxameter och omhändertas på grund av misstanke om brott.

Utredningen har att ta ställning till frågan om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ges rätt att omhänderta exempelvis en körpassrapport trots att det saknas grund för beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken. Såsom beskrivits har utredningen vid sådana överväganden att ta hänsyn till Europakonventionen och göra avvägningar mellan det allmännas intresse och den enskilde ägarens intresse.

Enligt utredningens uppfattning torde det allmänna inte ha något större intresse av att en polisman, *utan att ha funnit misstanke om brott*, omhändertar exempelvis kopior av två dagars körpassrapporter, se avsnitt 9.2, och överlämnar dessa till en eller flera

myndigheter. Om ett så ringa underlag överlämnas till t.ex. Skatteverket torde det i övervägande antalet fall inte föranleda någon åtgärd från myndighetens sida. Detsamma torde gälla om ett så begränsat underlag överlämnas till t.ex. länsstyrelserna. Om polisen regelbundet och i större omfattning omhändertar t.ex. körpassrapporter, torde detta dock kunna ha en avhållande effekt på ekonomisk brottslighet, eftersom det då finns ett större kontrollmaterial i myndighets förvar.

Såsom utredningen anført anses de svenska bestämmelserna om användningskontroll i form av beslag stå i överensstämmelse med Europakonventionens regler. Föremål, exempelvis skriftliga handlingar, får tas i beslag om de bl.a. skäligen kan antagas ha betydelse för utredning om brott. Ett beslag skall dokumenteras genom protokoll. Vid en sammantagen bedömning finner utredningen det tveksamt om det är förenligt med Europakonventionen att ge polisman rätt att omhänderta kopior av kvitton, följesedlar eller körpassrapporter *trots att det saknas grund att ta utdragen i beslag enligt rättegångsbalken*. I detta sammanhang bör anmärkas att utredningen däremot lämnar förslag om att det skall föreligga skyldighet att överföra uppgifter från taxametrar till särskilda redovisningscentraler, se kapitel 6.

Utredningen avser således inte att lämna något förslag om att polisman ges rätt att omhänderta kopior av kvitton, följesedlar eller körpassrapporter, trots att det saknas grund att ta utdragen i beslag enligt rättegångsbalken.

## 10 Överväganden avseende fri rörlighet för tjänster

### 10.1 Fri rörlighet för tjänster

**Utredningens bedömning:** Förslagen i betänkandet torde inte strida mot EG-rätten eller Kommissionens förslag till tjänstedirektiv.

Enligt EG-rätten, bl.a. artikel 49 i Romfördraget, skall fri rörlighet för tjänster råda på den inre marknaden. Inom EU bedrivs för närvarande ett arbete för att förbättra förutsättningarna för företagandet i Europa, särskilt möjligheterna att tillhandahålla tjänster över nationsgränserna samt möjligheterna att etablera sig i ett annat land. För att dessa målsättningar skall kunna realiseras kommer de bakomliggande strukturerna, såsom krav för tillhandahållande av tjänster eller för etablering samt samarbetet mellan tillsynsmyndigheter att ses över.

#### *Förslag till direktiv om tjänster på den inre marknaden*

I förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om tjänster på den inre marknaden framlagt av Kommissionen den 13 januari 2004, KOM (2004) 2 slutlig, fastställs en allmän rättslig ram som kan tillämpas på all ekonomisk verksamhet inom tjänstesektorn. Då det rör sig om ett ramdirektiv är syftet med förslaget inte att fastställa detaljerade bestämmelser eller harmoniera alla medlemsstaternas bestämmelser om tjänsteverksamhet.

Förslaget till direktiv omfattar tjänster som tillhandahålls av bl.a. företag. Direktivet omfattar också tjänster som tillhandahålls av en tillhandahållare som förflyttat sig till tjänstemottagarens medlemsstat, tjänster som tillhandahålls på distans (exempelvis via Internet), tjänster som tillhandahålls i ursprungslandet efter det att tjänstemottagaren begett sig dit eller tjänster som tillhandahålls i en annan

medlemsstat till vilken både tillhandahållaren och tjänstemottagaren förflyttat sig. Förslaget omfattar tjänster som antingen betalas av eller är gratis för den slutliga mottagaren.

Kommissionens förslag till direktiv är baserat på bl.a. principen om ursprungslandet, som innebär att tillhandahållare av tjänster endast omfattas av lagen i det land där de är etablerade och att medlemsstaterna inte får införa begränsningar för de tjänster som tillhandahålls av en tillhandahållare som är etablerad i en annan medlemsstat.

I artikel 14 i förslaget anges att medlemsstaterna inte får ställa vissa krav för att någon skall få starta eller utöva tjänsteverksamhet på landets territorium, exempelvis krav på medborgarskap för tillhandahållande av tjänster eller krav på att tillhandahållare skall vara bosatta på landets territorium. I förslaget begärs vidare att varje medlemsstat skall utvärdera ett visst antal andra krav vilka finns förtecknade i artikel 15, exempelvis krav att tillhandahållaren av tjänster skall ha en viss juridisk form och krav på ett minsta antal anställda.

#### *Utredningens bedömning*

Enligt utredningens uppfattning torde utredningens förslag inte strida mot nu gällande EG-rätt.

Huruvida utredningens förslag strider mot Kommissionens *förslag* till direktiv, är en annan fråga. Enligt utredningens uppfattning synes taxi omfattas av förslaget. Utredningen anser att förslagen i nu aktuellt betänkande inte innehåller diskriminerande krav som grundar sig på nationalitet eller i fråga om företag, dess säte. Utredningen anser alltså att förslagen i betänkandet inte strider mot Kommissionens förslag till direktiv.

# 11 Konsekvensbeskrivningar

## 11.1 Inledning

Enligt kommittéförordningen (1998:1474) skall, om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, en beräkning av dessa konsekvenser göras i betänkandet. Om förslagen har betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, skall dessa konsekvenser redovisas. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för bl.a. sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet och för jämställdheten mellan kvinnor och män. Om förslagen i ett betänkande har betydelse för brottsligheten eller det brottsförebyggande arbetet skall dessa konsekvenser också anges i betänkandet.

I detta betänkande föreslås bl.a. att det införs krav på att information i taxametrar skall överföras till redovisningscentraler, att körprov skall införas som krav för att erhålla taxiförarlegitimation och att trafiktillstånd skall krävas vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats.

Enligt utredningens bedömning, vilken utvecklas närmare nedan, kommer förslagen att medföra kostnadsökningar och viss påverkan på små företag. Förslagen i betänkandet har vidare sannolikt betydelse för brottsligheten. De framlagda förslagen får inte någon sådan inverkan på andra i kommittéförordningen angivna områden som motiverar en särskild konsekvensbeskrivning av dessa.

## 11.2 Konsekvenser för små företag

**Utredningens bedömning:** Det är framför allt förslagen om redovisningscentraler och att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade med taxametrar, som kan påverka små företags villkor.

Nedan följer en redovisning av olika frågor som har anknytning till förslagen om redovisningscentraler och avläsare av kreditkort samt dess påverkan på små företag.

*Vilket är problemet och vad händer om någon reglering inte sker?*

Såsom utredningen anfört torde taxinäringen vara särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet. Skatteverket har uppskattat summan av oredovisad omsättning inom näringen till ca fyra miljarder kr per år. Enligt utredningens uppfattning finns det starka skäl att försöka motverka sådan brottslighet, bl.a. genom införande av redovisningscentraler. Om någon sådan reglering inte sker torde den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen förbli fortsatt omfattande.

*Vilka administrativa, praktiska eller andra åtgärder måste småföretagen vidta till följd av bestämmelser om redovisningscentraler och avläsare av kreditkort?*

Av avsnitt 2.1 framgår att taxinäringen domineras av enmansföretag. Enligt uppgifter från Svenska Taxiförbundet är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Dessa åkare överför således redan i dag information från taxametrar till beställningscentraler. Sådan överföring av uppgifter sker också från åkare som har avtal med servicebolag, verkstäder m.m. Krav på överföring av uppgifter till en redovisningscentral, exempelvis en beställningscentral eller ett servicebolag, torde med hänsyn till vad som redovisats ovan inte vara särskilt betungande eller komplicerat för en taxiåkare.

De förslag som utredningen lämnar om anmälningsplikt, dvs. skyldighet att anmäla vilken redovisningscentral som anlitas och byte av sådan central torde inte heller innebära någon större administrativ börda för taxiåkarna.

Utredningen har också föreslagit att om ett fordon i taxitrafik innehåller en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern. Utredningens bedömning är att nämnda förslag i vissa fall kommer att leda till engångskostnader för taxiåkarna. Förslaget torde dock inte medföra behov av omfattande praktiska eller administrativa åtgärder från taxiåkarnas sida.

Utredningen föreslår att redovisningscentraler får drivas endast av den som har tillstånd. Detta torde leda till merarbete för beställningscentraler, servicebolag m.fl. som vill ha tillstånd att driva en redovisningscentral, eftersom prövningen givetvis kräver ansökan, eventuellt prov i yrkeskunnande, bevarande av uppgifterna i centralen m.m. Sådant merarbete torde dock vara omfattande endast i inledningen av verksamheten.

*Vilka lönekostnader, andra kostnader eller resursbelastning i övrigt för småföretagen kan reglerna leda till?*

Utredningen anser det inte sannolikt att bestämmelserna om redovisningscentraler över huvud taget påverkar lönekostnaderna för taxiåkarna. Förslaget att avläsare av kreditkort skall vara ansluten till eller integrerad med taxametrar kommer att leda till ökade kostnader för dem som för närvarande har fristående avläsare. Enligt vad utredningen erfarit kan engångskostnaden uppgå till ca 1 000 kr. I övrigt torde förslagen inte medföra ökade kostnader för taxiåkarna, eftersom en mycket stor majoritet av taxiåkarna för närvarande betalar för överföring av information till beställningscentraler, servicebolag m.fl. Det torde inte vara nödvändigt för taxiåkarna att köpa experthjälp på grund av redovisningscentralerna.

Förslaget om redovisningscentraler medför att beställningscentraler m.fl. som vill ha tillstånd får betala bl.a. ansökningsavgift och prov för yrkeskunnande. Ifrågavarande kostnader, som bör ställas i relation till motsvarande kostnader för ett trafiktillstånd, kommer inte vara av någon större omfattning och är engångskostnader. Utredningens ambition är att förslagen inte skall behöva leda till kapitalkrävande investeringar för servicebolag m.fl. Den anmälningsplikt som utredningen förordar om en taxiåkare inte överför information till centralen kan leda till merarbete för redovisningscentralerna och därmed ökade kostnader. Utredningen finner det dock inte sannolikt att sådana kostnader är omfattande.

*Kan förslaget om redovisningscentraler komma att snedvrída konkurrensförhållandena för småföretagen eller i övrig försämra deras konkurrensförutsättningar?*

Utredningens bedömning är, såsom redovisats, att krav på överföring av information från taxametrar till redovisningscentraler kan medföra begränsade kostnader för taxiåkarna. Regleringen kommer sannolikt inte alls att påverka marknadstillträdet för taxiåkare. Det ställs inte några särskilda kompetenskrav på taxiåkarna genom utredningens förslag, utan åkarna skall i princip agera som de gör för närvarande. Utredningen anser att bestämmelserna om redovisningscentraler inte skapar bättre villkor för större företag än för små företag. I sammanhanget bör anmärkas att en stor majoritet av taxiåkerierna är små företag. Utredningens bedömning är vidare att eventuella bestämmelser om redovisningscentraler inte påverkar taxiåkare i glesbygden i negativ riktning.

Enligt utredningens mening torde inte regleringen om redovisningscentraler leda till snedvridning av konkurrensförhållande till nackdel för småföretagen.

*Går det att kontrollera efterlevnaden av reglerna om redovisningscentraler?*

Det går enligt utredningens mening att kontrollera efterlevnaden av reglerna om redovisningscentraler genom att länsstyrelserna bedriver en aktiv tillsyn över centralerna. Det är således viktigt att åtgärder vidtas vid uteblivna överföringar av information m.m. Skatteverket har också ett stort ansvar för att på ett effektivt sätt använda den information som kommer att finnas bevarad hos centralerna.

*Finns det behov av speciella informationsinsatser?*

För att underlätta för åkare är det enligt utredningens bedömning viktigt med omfattande informationsinsatser innan ett eventuellt ikraftträdande av författningar om redovisningscentraler. *Vägverket*, som har ett sektorsansvar över yrkestrafiken, får anses ha ett övergripande ansvar för att sådan information ges i tillräcklig omfattning. Utredningen anser att exempelvis *Svenska Taxiförbundet* och andra organisationer bör bidra med information till sina medlemmar.



### 11.3 Ekonomiska konsekvenser

**Utredningens bedömning:** Förslaget om redovisningscentraler och om körprov för taxiförarlegitimation kommer att medföra ökade kostnader för taxiåkare, beställningscentraler, servicebolag m.fl. som vill godkännas som redovisningscentraler, länsstyrelserna och Vägverket.

Förslaget att en avläsare av kreditkort skall vara ansluten eller integrerad med taxametern kommer att medföra ökade kostnader för vissa taxiåkare.

Förslaget om körprov kommer att leda till ökade kostnader för vissa taxichaufförer samt ökade intäkter och vissa kostnader för Vägverket.

Förslaget om redovisningscentraler innebär att området för överklagande till allmän förvaltningsdomstol utökas. Domstolsprövning med anledning av dessa bestämmelser får förväntas förekomma i begränsad omfattning och bedöms därför inte påverka förvaltningsdomstolarnas resursbehov.

#### *Redovisningscentraler*

Taxiåkarna kommer att få betala för överföring av information i taxametrar till redovisningscentraler. Någon prisreglering av dessa avgifter har utredningen inte föreslagit. Ifrågavarande avgifter torde inte avsevärt överstiga de avgifter som tas ut för närvarande av beställningscentraler, servicebolag m.fl.

För närvarande är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Andra taxiåkare överför information från taxametrar till t.ex. taxametertillverkare, servicebolag m.fl. Kostnaderna för att anlita exempelvis en beställningscentral eller en taxametertillverkare varierar beroende på vilka tjänster man köper. Det kan vara fråga om bl.a. fakturerings tjänster, trafikledningstjänster, enbart tjänsten att överföra information från taxametern till ett datasystem utan efterbehandling av uppgifterna m.m.

Enligt vad utredningen erfarit torde kostnaderna för att endast överföra information från taxametrar som sedan bevaras hos en redovisningscentral inte uppgå till särskilt stora belopp. Utredningen uppskattar sådana kostnader till klart understigande 1 000 kr per bil och månad. Taxiåkaren kan dock välja att köpa fler tjänster hos t.ex. en taxametertillverkare. Om fakturerings tjänster m.m. ingår i

avtalet kan kostnaderna uppgå till exempelvis mellan 2 800 kr till 6 000 kr per månad. Hos vissa beställningscentraler kan priserna variera mellan 4 000 kr till 14 000 kr per månad.

De taxiåkare som i dag är anslutna till beställningscentraler torde inte ha anledning att byta avtalspartner med anledning av förslaget om redovisningscentraler. Detsamma gäller för dem som överför information till taxametertillverkare, servicebolag m.fl.

Beställningscentraler m.fl. som vill godkännas som redovisningscentraler kommer att få betala ansökningsavgift för detta och även få omarbeta vissa rutiner i centralerna. Ansökningsavgiften är en engångskostnad och övriga kostnader torde enligt utredningens uppfattning inte vara särskilt betungande.

Det är länsstyrelserna som skall ge tillstånd till att driva redovisningscentraler och utöva tillsyn över sådana centraler. Det nämnda kommer givetvis att ta resurser i anspråk hos länsstyrelserna. Det mesta merarbetet och den största kostnaden för länsstyrelserna kommer att uppkomma under framför allt inledningsskedet, då ett system måste byggas upp för hantering av förfarandet med centraler, bl.a. skall ansökningar prövas och registreras. Länsstyrelserna skall också utöva tillsyn över ifrågavarande verksamhet. Utredningen uppskattar att en reglering av redovisningscentraler totalt sett kommer att ta tre–sex årsarbetskrafter i anspråk hos länsstyrelserna. Kostnaderna för dessa anställda uppskattar utredningen till ca 2 900 000 kr (sex personer).

Förslaget om redovisningscentraler innebär att området för överklagande till allmän förvaltningsdomstol utökas. Domstolsprövning med anledning av dessa bestämmelser får förväntas förekomma i begränsad omfattning och bedöms därför inte påverka förvaltningsdomstolarnas resursbehov.

#### *Avläsare av kreditkort*

Utredningen föreslår att om ett fordon i taxitrafik innehåller en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern. Utredningens bedömning är att nämnda förslag kommer att leda till engångskostnader, ca 1 000 kr, för vissa taxiåkare. Kostnader för typgodkännande drabbar främst taxametertillverkarna.

### *Körprov*

Ett införande av körprov för den som söker taxiförarlegitimation kan medföra ökade intäkter till Vägverket om ca 7,6 miljoner kr och vissa kostnader. Enligt Vägverket kan intäkterna uppskattas till nämnda belopp om det inte behöver ske någon ny rekrytering av förarprövare. Vägverkets beräkning av dessa intäkter redovisas i *bilaga 5*. Körprovet kommer också att leda till vissa kostnader för Vägverket.

Ett körprov kommer enligt uppgifter från Vägverket kosta ca 600–700 kr.

### *Förvaltningsdomstolarna*

Förslaget om redovisningscentraler innebär att området för överklagande till allmän förvaltningsdomstol utökas. Domstolsprövning med anledning av dessa bestämmelser får förväntas förekomma i begränsad omfattning och bedöms därför inte påverka förvaltningsdomstolarnas resursbehov.

## **11.4 Konsekvenser för brottsligheten**

### **11.4.1 Åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten**

**Utredningens bedömning:** Ökad samverkan avseende tillsyn över taxinäringen, införande av redovisningscentraler och krav på att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade med taxametrar leder till att den ekonomiska brottsligheten minskar.

### *Tillsyn*

Enligt utredningens mening är det rimligt att anta att ökad samverkan avseende tillsyn över taxinäringen minskar den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen, se kapitel 6.

Utredningen anser dock att ökad tillsyn inte är en tillräcklig åtgärd för att komma till rätta med ekonomisk brottslighet inom taxinäringen utan även andra åtgärder bör övervägas.

*Redovisningscentraler*

Utredningen anser att krav på överföring av information från taxametrar till redovisningscentraler torde motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Anledningen till utredningens ställningstagande är bl.a. uppgifter från *Skatteverket* och *Ekobrottsmyndigheten* om att i de fall där taxiföretagen inte sparat körpassrapporter eller har använt s.k. krympningsprogram har det visat sig helt nödvändigt att ha tillgång till kontrollmaterial i form av taxameterns originaluppgifter, som kunnat inhämtas från tredje part, t.ex. beställningscentraler. Med tillgång till dessa uppgifter har myndigheterna kunnat göra jämförelser mot bl.a. bokförda och deklarerade intäkter. Skatteverket har i sådana utredningar kunnat beräkna eventuellt undanhållna intäkter och rörelsens verkliga resultat.

Det finns olika metoder för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten. I Branschsaneringsutredningens betänkande SOU 1997:111 redovisas olika sådana metoder, bl.a. olika former av näringsstillstånd och licensavgifter. Utredningen om taxinäringen anser dock att ett system med redovisningscentraler nära anknyter till hur taxinäringen för närvarande fungerar genom anlitan- de av beställningscentraler m.m. och är därför av uppfattningen att ett system med redovisningscentraler har stora fördelar gentemot andra metoder mot ekonomisk brottslighet.

Utredningen anser att ett införande av redovisningscentraler kommer att leda till att den ekonomiska brottsligheten minskar.

*Avläsare av kreditkort*

Enligt vad utredningen erfarit förekommer det allvarligt fusk med avläsare av kreditkort som inte är anslutna till eller integrerade med taxametrar, se avsnitt 6.23. Krav på sådan anslutning eller integrering med taxametrar torde kunna minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen.

### 11.4.2 Åtgärder mot svarttaxi

**Utredningens bedömning:** Förslaget att YTL skall gälla och trafiktillstånd skall krävas vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats leder till minskad svarttaxiverksamhet.

Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen krävs det en omfattande spaning och dokumentation av polisen för att kunna bevisa att en person utför olaga yrkesmässig trafik, eftersom det är tveksamt om enstaka körningar mot betalning är kriminaliserade enligt YTL. Utredningens mening är att Högsta domstolens avgörande, som redovisas i kapitel 7, får anses bekräfta Rikspolisstyrelsens uppgifter om att det krävs att polisen dokumenterar att samma person utför flera körningar mot betalning innan man kan ingripa. Sådant arbete tar givetvis mycket tid och stora resurser i anspråk. Högsta domstolen anför dock att redan en körning kan anses vara yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis. Enligt utredningens mening torde det emellertid vara mycket svårt för polisen att bevisa, att en enstaka persontransport mot betalning utgör olaga yrkesmässig trafik.

Mot bakgrund härav har utredningen föreslagit att trafiktillstånd också skall krävas vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Den som utför sådan körning skall kunna dömas till böter.

Utredningen om taxinäringen har vid besök i Norge och sammanträffande med företrädare för Samferdseldepartementet, polis och åklagare fått information om att den ändrade och i kapitel 7 beskrivna norska lagstiftningen har lett till väsentligt mindre omfattning av svarttaxi i bl.a. Oslo. Enligt utredningens mening torde ovan beskrivna förslag leda till minskad svarttaxiverksamhet i Sverige. I detta sammanhang bör dock anmärkas att sådan verksamhet kan motarbetas genom andra åtgärder än ändrade straffbestämmelser, exempelvis genom avstängning av vissa gator i städerna under kvällar och nätter, parkeringsförbud på centrala gator, utökad kollektivtrafik, bra tillgång till taxi under helgerna och informationskampanjer till allmänheten om farorna med att åka svarttaxi.

## 12 Ikraftträdande

För att de lämnade förslagen skall kunna genomföras fordras att länsstyrelser, Vägverket m.fl. får tid att förbereda vissa åtgärder, rörande t.ex. föreskrifter om taxametrar och redovisningscentraler. Med hänsyn härtill och med beaktande av den tidsåtgång som erfordras för den fortsatta beredningen av förslagen i regeringskansliet och riksdagen bör förslagen kunna träda i kraft den 1 januari 2006.

### *Övergångsbestämmelser*

Om lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen träder i kraft den 1 januari 2006 uppkommer en skyldighet för den som har tillstånd till taxitrafik att överföra information från taxametrar till redovisningscentraler. En sådan skyldighet kommer att vara förenad med särskilt straffansvar. Vid ikraftträdandet finns det dock inte några redovisningscentraler, eftersom beställningscentraler m.fl. endast efter ansökan kan ges tillstånd av länsstyrelserna att driva redovisningscentraler.

Utredningen anser mot bakgrund av det anförda att bestämmelsen i 2 § lagen om redovisningscentraler om skyldighet att överföra information till redovisningscentraler inte skall börja tillämpas förrän den 1 juli 2006.

En bestämmelse om att krav på att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade med taxametrar kommer att finnas i YTF. Taxinäringen bör dock ges tid till att justera taxametrar m.m. och Vägverket bör få tid att utfärda relevanta föreskrifter. Utredningen anser det därför vara lämpligt att bestämmelsen om avläsare av kreditkort i YTF inte tillämpas förrän den 1 juli 2006.

## 13 Författningskommentar

### 13.1 Förslaget till lag om redovisningscentraler inom taxinäringen

#### 1 §

Begreppet redovisningscentral (eller tömningscentral) finns inte angivet i någon författning med anknytning till yrkesmässig trafik. I Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, uttalas dock att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett administrativt datasystem. En fysisk eller juridisk person, exempelvis en verkstad eller en beställningscentral, som har tillstånd att tillhandahålla ett sådant datasystem bör betecknas som redovisningscentral.

#### 2 §

Den som enligt YTL har tillstånd till taxitrafik skall vara skyldig att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral. Undantag från en sådan bestämmelse bör kunna göras om särskilda skäl föreligger, exempelvis då taxametern inte används under en längre period på grund av sjukdom eller något annat förhållande som åkaren inte råder över.

Kvitton, följesedlar och körpassrapporter skall enligt Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, vara utformade så att de kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078). Den information som överförs från en taxameter skall innehålla minst de uppgifter som skall framgå av kvitton, följesedlar och körpassrapporter. Se avsnitt 6.9.

## 3 §

Det införs en bestämmelse om att en redovisningscentral får drivas endast av den som har tillstånd. Bestämmelserna om tillstånd att driva en sådan central anknyter nära till bestämmelserna i YTL om trafiktillstånd.

För att underlätta tillsynen över verksamheten med redovisningscentraler bör den som har tillstånd att driva en sådan central till länsstyrelsen anmäla om överföring av uppgifter från en taxameter inte har skett på föreskrivet sätt. Se avsnitt 6.9.

## 4 §

Länsstyrelserna får pröva olika frågor som rör redovisningscentralerna. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.7.

## 5 §

Begreppet redovisningsansvarig har i princip samma innebörd som termen trafikansvarig enligt YTL. Se avsnitt 6.8.1.

## 6 §

Se kommentaren till 5 §.

## 7 §

Tillstånd att driva en redovisningscentral får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Bestämmelsen motsvarar, förutom vad avser ekonomiska resurser, kraven för trafiktillstånd enligt YTL. Förslaget har behandlats i avsnitten 6.8.2, 6.8.3 och 6.8.4.

## 8 §

Bestämmelsen har sin förebild i 6 § YTL och reglerar vem tillståndsprovningen skall avse. Se avsnitt 6.8.6.



*9 §*

Se 8 §.

*10 §*

Kravet på yrkeskunnande enligt 7 § skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket. Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag samt tekniska normer och driftsförhållanden. Se avsnitt 6.8.2.

*11 §*

Den som kan styrka att han eller hon har genomfört viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i visst ämne eller vissa ämnen som ingår i provet om yrkeskunnande bör kunna medges undantag från att avlägga prov i ett eller flera ämnen. Undantag från skyldigheten att avlägga prov får också ske, om det föreligger särskilda skäl. Sådana skäl kan vara för handen om den som skall avlägga prov redan har ett trafik tillstånd avseende taxi.

*12 §*

Rekvisiten i bestämmelsen är i överensstämmelse med de förutsättningar som anges i 2 kap. 11 § YTL. Förslaget behandlas i avsnitt 6.8.3.

*13 §*

Om en ansökan om tillstånd att driva en redovisningscentral avslås på grund av omständigheter som har samband med vandelskravet skall en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövad skall anses olämplig att driva en redovisningscentral. Bestämmelsen har sin förebild i 2 kap. 12 § YTL.

*14 §*

Se avsnitt 6.8.7.

*15 §*

I bestämmelsen regleras ett tillstånds giltighet vid dödsfall eller konkurs. När ett tillstånd upphört att gälla skall den information som enligt lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen bevarats hos centralen överföras till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet. Förslaget behandlas i avsnitt 6.8.8.

*16 §*

Se avsnitt 6.8.8.

*17 §*

Ett tillstånd skall återkallas av länsstyrelsen om det vid driften av redovisningscentralen har förekommit allvarliga missförhållanden, om det har förekommit allvarliga missförhållanden i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver eller om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas. Bestämmelsen har sin förebild i 5 kap. 1 § YTL. Förslaget behandlas i avsnitt 6.15.1.

*18 §*

Bestämmelsen har sin förebild i 5 kap. 2 § YTL. Se avsnitt 6.15.2.

*19 §*

Om ett tillstånd att driva en redovisningscentral återkallas på grund av allvarliga missförhållanden eller att förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger, skall tillståndshavaren diskvalificeras att driva centralen under lägst tre år och högst fem år. Bestämmelsen har sin förebild i 5 kap. 3 § YTL.

*20 §*

Se avsnitt 6.15.4.

## 21 §

Bestämmelsen har sin motsvarighet i 5 kap. 5 § YTL.

## 22 §

Bestämmelsen möjliggör återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral, om den som innehar tillståndet begär det.

## 23 §

Paragrafen har sin motsvarighet i 5 kap. 14 § YTL. Se avsnitt 6.15.1.

## 24 §

Motsvarande bestämmelse finns i 5 kap. 15 § YTL.

## 25 §

Paragrafen motsvarar 5 kap. 16 § YTL.

## 26 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.15.5.

## 27 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.12.

## 28 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.12.

## 29 §

Länsstyrelsen skall vara tillsynsmyndighet över redovisningscentralerna.

## 30 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.16.1.

## 31 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.16.3.

## 32 §

Enligt förslaget bestraffas såväl uppsåtliga, som oaktsamma gärningar när det gäller underlåtenhet att överföra uppgifter från en taxameter. Se avsnitt 6.16.4.

## 33 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.16.6.

## 34 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.17.

## 35 §

Genom bestämmelsen ges tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen, möjlighet att förelägga den som har trafiktillstånd till taxitrafik att lämna över en anmälan om anlitande eller byte av redovisningscentral. Se avsnitt 6.16.5.

## 36 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.17.

## 37 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.16.3.

## 38 §

Förslaget behandlas i avsnitt 6.20.

## **13.2 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)**

### **1 kap.**

#### **1 §**

Genom bestämmelsen gäller YTL inte enbart för yrkesmässig trafik utan också persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats, se avsnitt 7.8.

### **2 kap.**

#### **1 §**

Bestämmelsen medför att det krävs trafiktillstånd för taxi om man vid ett enstaka tillfälle utför persontransport mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Se avsnitt 7.8.

### **3 kap.**

#### **3 §**

Det införs ett särskilt körprov för att få taxiförarlegitimation. De som redan har taxiförarlegitimation vid ikraftträdandet av bestämmelsen omfattas inte av kravet på körprov, se avsnitt 8.5.

### **6 kap.**

#### **1 §**

Förslaget behandlas i avsnitt 7.8.

### **8 kap.**

#### **2 §**

Förslaget behandlas i avsnitten 6.23 och 8.5.

### **13.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister**

#### **5 §**

De närmare övervägandena avseende denna paragraf finns i avsnitt 6.18.

#### **6 §**

Se kommentaren till 5 §.

### **13.4 Förslaget till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen**

#### **1 §**

I paragrafen anges att förordningen innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

#### **2 §**

Begreppen i förordningen har samma betydelse som i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

#### **3 §**

Paragrafen kan jämföras med 2 kap. 1 § YTF.

#### **4 §**

Till en anmälan om redovisningscentral skall bifogas avtalet mellan den som har tillstånd till yrkesmässig trafik och redovisningscentralen. En sådan ordning underlättar både handläggningen av ärenden om redovisningscentraler och tillsynen över sådana centraler.

*5 §*

En bestämmelse om vilka uppgifter som skall finnas i kvitton och följesedlar finns i Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. De närmare övervägandena avseende denna paragraf finns i avsnitt 6.15.3.

*6 §*

En bestämmelse om vilka uppgifter som skall finnas i körpassrapporter finns i Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Se avsnitt 6.15.3.

*7 §*

Paragrafen kan jämföras med 8 kap. 1 § YTF. Se avsnitt 6.19.

*8 §*

Bestämmelsen kan jämföras med 8 kap. 2 § YTF.

*9 §*

Paragrafen kan jämföras med 8 kap. 3 § YTF.

*10 §*

Paragrafen kan jämföras med 8 kap. 4 § YTF.

*11 §*

Förslaget behandlas i avsnitt 6.14.

*12 §*

De närmare övervägandena avseende avgifter finns i avsnitt 6.20.

### **13.5 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)**

1 kap.

2 §

Förslaget redovisas i avsnitt 7.8.

7 kap.

1 §

Om det i ett fordon i taxitrafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten till eller integrerad med taxametern. Förslaget behandlas i avsnitt 6.23.

11 kap.

1 §

Enligt förslaget skall Vägverket få meddela närmare föreskrifter om kontroll av att avläsare av kreditkort är anslutna till eller integrerade med taxametrar och om körprov för taxiförarlegitimation, se avsnitten 6.23 och 8.5.

### **13.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:899) om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet**

12 §

Enligt förslaget skall man inom det regionala samverkansorganet eller inom det gemensamma samverkansorganet varje år utarbeta en rapport om den ekonomiska brottsligheten, se avsnitt 6.2.4.

13 §

Se avsnitt 6.2.4.



### **13.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister**

1 kap.

3 §

Enligt förslaget skall länsstyrelserna också vara regionala registreringsmyndigheter över redovisningscentralerna, se avsnitt 6.18.

3 a §

Se avsnitt 6.18.

## Särskilt yttrande av Irene Ludvigsson

Under förutsättning att det inte strider mot EG-rättens bestämmelser om fri etableringsrätt och bestämmelserna om fri rörlighet för tjänster och personer anser undertecknad att den som är redovisningsansvarig i en redovisningscentral skall vara bosatt i Sverige.

Skäl:

Utredningen om redovisningscentraler har med hänsyn till risk för manipulation av rådatan beaktat möjligheten om krav på att informationen i taxametrarna skulle överföras till fristående organ såsom till exempel en befintlig myndighet. För att så långt som möjligt undvika krångel och stora kostnader bör emellertid enligt utredningen ett eventuellt system med redovisningscentraler nära ansluta till hur sådan verksamhet för närvarande fungerar. Särskilt har beaktats att flera större beställningscentraler i dag registrerar ett stort antal körupdrag.

Att det funnits med i bilden att göra en myndighet som mottagare av information av taxametrar tyder enligt min mening på att den uppgift som nu åläggs redovisningscentralerna ligger myndighetsutövningen nära. Det bör därför säkerställas så långt det är möjligt att den eller de redovisningsansvariga i en redovisningscentral har möjlighet att kontinuerligt följa upp att de anslutna taxiåkarna fullgör sina skyldigheter vad avser tömning av taxametrar samt att länsstyrelsernas tillsyn inte försvåras eller omöjliggörs.

Den kan noteras att taxitrafiken inte omfattas av EG-regler som till exempel godstrafik och busstrafik. Varje medlemsstats nationella regler gäller för taxitrafik. Taxitrafiken får i princip bara utföras nationellt och inte över nationsgränserna om inte särskilt avtal träffats mellan de berörda länderna. Sverige har genomfört en långtgående avreglering av taxitrafiken som i princip saknar motsvarighet.

Av lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. framgår att för svenska eller utländska medborgare skall det finnas en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten.

Utländska företag skall bedriva sin näringsverksamhet i Sverige genom ett avdelningskontor med självständig förvaltning (filial). Filialen skall stå under ledning av en verkställande direktör, som i princip skall vara bosatt inom EES. Den verkställande direktören är ansvarig för filialens verksamhet. Det utländska företaget skall utfärda fullmakt för honom att i alla frågor, som rör verksamheten i Sverige, handla på det utländska företagens vägnar samt mottaga stämning för det utländska företaget och själv eller genom annan tala och svara för detta. Om den verkställande direktören inte är bosatt i landet, skall det finnas en person som på det utländska företagens vägnar kan ta emot delgivning.

Även om det enligt lagen om utländska filialer skall finnas en delgivningsbar person om den verkställande direktören är bosatt utanför Sverige är denne inte ansvarig för anmälan som skall ske till länsstyrelsen beträffande redovisningscentraler. Den som är delgivningsbar person är inte ansvarig för att redovisningscentralen fullgör sina skyldigheter och skall – såvitt undertecknad kan bedöma – inte genomgå någon prövning av länsstyrelsen.

Det är viktigt att den som är redovisningsansvarig fortlöpande kan kontrollera att skyldigheten från de anslutna taxiåkarna fullgörs. Vidare är det viktigt att den som har ansvaret för redovisningscentralen kan nås utan större omgång eller besvär. För länsstyrelsens tillsynsverksamhet är det viktigt att kontroll fortlöpande kan ske av den som har meddelats tillstånd till redovisningscentral och av den som är redovisningsansvarig. Länsstyrelserna kommer att fortlöpande få information beträffande de redovisningsansvariga som är bosatta i Sverige om dessa gör sig skyldig brott mot de bestämmelser som är återkallelsegrundande enligt lagen om redovisningscentraler eller om de förekommer i kronofogdens register eller är försatta i konkurs. Denna information kommer inte att fås med på samma sätt beträffande en utomlands boende redovisningsansvarig.

Av prop 1997/98:63 En reformerad yrkestrafiklagstiftning framgår på sidan 59 att den verkställande direktören, som skall ansvara för filialens verksamhet skall i princip vara bosatt i Sverige. Det noteras att detta gällde även för de trafikslag som är reglerade i EG-bestämmelser. Något ytterligare krav på bosättning i Sverige har emellertid inte genomförts i yrkestrafiklagen.

Av 7 § lagen om biluthyrning framgår att den som är ansvarig för uthyrningsverksamheten skall vara bosatt i Sverige. Av Lagrådets yttrande (anförd prop s. 208) framgår under § 7 att Avsikten torde vara att de som ansvarar för verksamheten skall vara bosatta i Sverige. Detta kan göras tydligt genom att till andra stycket läggs en ny andra mening av följande lydelse: ”Den eller de ansvariga skall vara bosatta i Sverige.” Lagrådet har tydligen ansett att denna bestämmelse inte var i strid med dåvarande EG-rätt.

Den som är redovisningsansvarig i en redovisningscentral skall fortlöpande och inom tre veckor från den dag tömning borde skett anmäla till länsstyrelsen om underlåtenhet att tömma en taxameter. Undertecknad anser att det svårligen kan övervakas om den redovisningsansvarige är bosatt i annan stat än Sverige inom eller utom EU-området.

Undertecknad anser att det finns starka skäl att införa krav på bosättning i Sverige för den eller de som skall vara redovisningsansvariga i en redovisningscentral. Detta förhållande gäller för ansvarig för uthyrningsrörelse och för föreståndare för utomlands boende medborgare som idkar näring i Sverige.

# Kommittédirektiv



## Vissa taxifrågor

Dir.  
2003:106

---

Beslut vid regeringssammanträde den 11 september 2003.

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen. Översynen skall särskilt inriktas på följande.

- Utredaren skall analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga taxitrafiken, s.k. svarttaxi.
- Utredaren skall analysera om åtgärder också bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen.
- Utredaren skall analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik, bl.a. vad avser medicinska krav.

Vid översynen skall utredaren beakta de åtaganden som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen, i synnerhet bestämmelsen om fri rörlighet för tjänster i artikel 49 i Romfördraget samt det arbete som pågår inom unionen i syfte att främja den fria rörligheten av tjänster.

I de fall utredaren lämnar konkreta förslag som kräver författningsreglering skall förslag till sådan reglering redovisas.

### Bakgrund och behovet av en utredning

#### *Svarttaxi*

Enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490) (nedan YTL) får yrkesmässig trafik, t.ex. taxitrafik, bedrivas endast av den som har trafik-tillstånd. Vid tillståndsgivningen kontrolleras att den sökande har

de kunskaper som behövs och i övrigt kan bedömas lämplig att bedriva sådan trafik.

Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik utan att ha yrkestrafiktillstånd döms enligt 6 kap. 1 § YTL till böter eller fängelse i högst ett år. Vid införandet av YTL höjdes straffmaximum för olaga yrkesmässig trafik från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. I förarbetena till YTL anförde regeringen bl.a. följande som skäl för höjningen av straffmaximum (prop. 1997/98:63 s. 117):

Den som ställer sig utanför lagregleringen av den yrkesmässiga trafik-  
en genom att inte ansöka om tillstånd för sin yrkesmässigt bedrivna  
transportverksamhet undgår den rigorösa prövning i olika avseenden  
som gäller på detta område. I takt med att kraven vid denna prövning  
ökar – inte minst vad avser de ekonomiska kraven för att bedriva  
yrkesmässig trafik – kan antalet transportörer som försöker undvika  
att träffas av lagstiftningens krav förväntas öka. Detta kan befaras gälla  
inte minst beträffande olaga yrkesmässig taxitrafik. En straffskärpning ut-  
gör därför en viktig signal om att det här rör sig om ett samhällsproblem  
som det är angeläget att bekämpa.

Trots höjningen av straffmaximum för olaga yrkesmässig trafik kommer det oroande rapporter från bl.a. Rikspolisstyrelsen och Svenska taxiförbundet som tyder på att omfattningen av olaga yrkesmässig taxitrafik, s.k. svarttaxi, inte har minskat. Enligt rapporterna är svarttaxiverksamheten inte enbart ett storstadsproblem, utan förekommer i hela landet.

Det finns uppgifter som talar för att de som kör svarttaxi ofta är kriminellt belastade personer som av den anledningen inte kan få yrkestrafiktillstånd. Det torde vidare finnas en koppling mellan svarttaxiverksamheten och annan kriminalitet. Som exempel kan nämnas att intäkter från verksamheten regelmässigt undandras från beskattning.

Förutom att den utgör en källa till en inte obetydlig kriminalitet innebär svarttaxiverksamheten att konkurrensen på taximarknaden sätts ur spel.

Enligt Rikspolisstyrelsen krävs det stora insatser från rättsväsendets sida för att beivra svarttaxiverksamheten. Det viktigaste skälet för detta är enligt styrelsen att det är tveksamt om enstaka körningar mot betalning är kriminaliserade enligt YTL. Det krävs därför att polisen dokumenterar att samma person utför flera taxikörningar mot betalning innan man kan ingripa. Frågan om enstaka körningar kan bestraffas med stöd av YTL är för närvarande föremål för Högsta domstolens prövning i mål B 970-03.

De problem som finns kring svarttaxiverksamheten är allvarliga och åtgärder måste vidtas för att i största möjliga utsträckning förhindra sådan verksamhet. Det bör därför analyseras hur bestämmelserna kan ändras för att de svårigheter som Rikspolisstyrelsen pekar på skall undvikas. I detta sammanhang kan den relativt nya norska lagstiftningen på området nämnas. Denna innebär att det är straffbart att utan tillstånd utföra även enstaka persontransporter mot betalning om transporterna utbjuds på allmän plats. Samtidigt måste det också beaktas att eventuella förändringar i det kriminaliserade området inte får träffa sådana vardagliga beteenden som det saknas anledning att förbjuda.

### *Ekonomisk brottslighet i taxibranschen*

Regeringen beslutade den 5 februari 1998 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att undersöka förutsättningarna för och effekterna av att inom taxitrafiken införa krav på obligatorisk anslutning till beställningscentral eller annat gemensamt organ (dir. 1998:5). Utredningen föreslog i sitt betänkande SOU 1999:60 Kundvänligare taxi att särskilda av länsstyrelsen godkända tömningscentraler skulle byggas upp. I tömningscentralerna skulle enligt utredningens förslag innehavarna av tillstånd till taxitrafik tömma all information från taxametern. Enligt utredningen skulle den information från taxameterna som lagras i tömningscentralen kunna fungera som kontrollmaterial vid myndigheternas tillsyn. Även Branschsaneringsutredningen har föreslagit att taxifordons taxametrar skall tömmas i en särskild tömningscentral (se SOU 1997:111 Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott, s. 249 ff.).

Det finns ett flertal rapporter som visar att den ekonomiska brottsligheten är relativt omfattande även inom den legala taxibranschen (se SOU 1997:111 s. 243 ff. och SOU 1999:60 s. 47 ff.). Det är därför viktigt att vidta åtgärder för att minska brottsligheten. En möjlighet som alltså föreslagits är en obligatorisk tömning av de uppgifter som finns i taxametern i en särskild tömningscentral. Förslagen från såväl Branschsaneringsutredningen som 1998 års Taxiutredning måste dock betecknas som principskisser. Som exempel kan nämnas att ingen av utredningarna har lämnat förslag till den författningsreglering som är nödvändig för att införa tömningscentraler. Inte heller har frågor om lämplig driftsform och kostnaderna för verksamheten närmare analyserats. Analyser av

konsekvenserna av ett eventuellt införande och hur detta i så fall skall ske måste därför göras.

Ytterligare en åtgärd som bör analyseras är om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag från taxametern trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken. Ett sådant förfaringssätt har tidigare tillämpats av polisen, men kritiserades av Justitieombudsmannen i ett beslut år 1996 (1996/97:JO1 s. 84). Syftet med omhändertagandet skulle vara att bl.a. överlämna utdragen till andra myndigheter som granskar taxibranschen, t.ex. skattemyndigheten. Härigenom skulle dessa myndigheters granskning underlättas.

Vidare bör det i ett bredare perspektiv övervägas vilka åtgärder som är lämpliga att vidta för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen.

### Vissa frågor om behörigheten att köra taxi

#### *Allmänt*

Enligt 3 kap. 1 § YTL får en personbil eller en lätt lastbil föras i taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation. I 3 kap. 3 § YTL anges vilka krav som måste vara uppfyllda för att någon skall få en taxiförarlegitimation. Bland annat måste vederbörande ha fyllt 21 år, sedan minst två år ha körkort med behörigheten B eller ha körkort med behörigheten D samt uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter.

En taxiförarlegitimation kan enligt 5 kap. 6 § YTL återkallas bl.a. om innehavaren genom brottslig gärning har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om innehavaren inte längre uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation.

#### *Återkommande läkarundersökningar?*

Av 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488) (nedan KKL) följer att körkortsbehörigheterna för tunga fordon (C, CE, D och DE) gäller tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst tio år, under förutsättning att körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet alltjämt är uppfyllda. Bestämmelsen innebär alltså att körkortshavaren vart tionde



år måste genomgå en läkarundersökning om han eller hon vill behålla behörigheterna för tunga fordon. Genom bestämmelsen har punkt 4 i bilaga 3 till rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s. 1, Celex 31991L0237) genomförts.

Vid behandlingen av regeringens förslag till ny yrkestrafiklag m.m. tog trafikutskottet upp frågan om det borde införas en skyldighet att genomgå återkommande läkarundersökningar som krav för att få behålla en taxiförarlegitimation (bet. 1997/98:TU9). Utskottet anförde i betänkandet att regeringen bör överväga lämpligheten av att låta även innehavare av taxiförarlegitimation omfattas av en bestämmelse att fr.o.m. en viss ålder kunna visa att de medicinska kraven för legitimationen fortfarande är uppfyllda. Utskottet föreslog att riksdagen skulle ge detta regeringen till känna. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 1997/98:192).

I enlighet med riksdagens tillkännagivande bör det övervägas om även innehavarna av taxiförarlegitimation skall vara tvungna att underkasta sig läkarundersökning efter en viss ålder för att få behålla legitimationen.

#### *Kraven för att få taxiförarlegitimation*

Vid införandet av YTL höjdes åldern för att få köra taxi från 19 år till 21 år. Vidare infördes ett krav på att taxiförarlegitimation endast får utfärdas till den som har haft körkort med behörigheten B i minst två år. Som skäl för ändringarna anförde regeringen i förarbetena (prop. 1997/98:63 s. 88) att det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran starkt talar för att kraven för att få köra taxi skärps.

I anslutning till att åldern för att kunna få taxiförarlegitimation höjdes slopades kravet på att taxiförarbehörighet endast fick ges till den som godkänts vid ett särskilt körprov. Som skäl för detta angav regeringen i förarbetena (prop. 1997/98:63 s. 88) att den kritik som riktas mot förare i taxitrafik sällan eller aldrig rör den praktiska körskickligheten. Med den skärpning av behörighetskraven som föreslogs, dvs. en höjning av åldern för utfärdande av taxiförarlegitimation med två år samt införandet av ett krav på att taxiförarlegitimation endast får utfärdas till den som har haft körkort med behörigheten B sedan minst två år, ansåg regeringen att det särskilda körprovet kunde utmönstras.

Enligt Svenska taxiförbundet finns det sedan det särskilda körprovet togs bort inget som hindrar att oskickliga taxiförare kommer ut i trafiken. Förbundet anser att den höjda åldersgränsen inte garanterar att innehavaren av en taxiförarlegitimation besitter de kunskaper som krävs för att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt, något som enligt förbundet strider mot det tänkande som ligger bakom den s.k. nollvisionen.

#### *Arbetet inom EU för att främja en fri rörlighet av tjänster*

Enligt EG-rätten, bl.a. artikel 49 i Romfördraget, skall fri rörlighet för tjänster råda på den inre marknaden. Inom EU bedrivs för närvarande ett arbete för att förbättra förutsättningarna för företagandet i Europa, särskilt möjligheterna att tillhandahålla tjänster över nationsgränserna samt möjligheterna att etablera sig i ett annat land. För att dessa målsättningar skall kunna realiseras kommer de bakomliggande strukturerna, såsom krav för tillhandahållande av tjänster eller för etablering samt samarbetet mellan tillsynsmyndigheter, att ses över.

#### **Uppdraget**

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen. Översynen skall inriktas särskilt på de frågor som anges nedan. Vid översynen skall utredaren beakta de åtaganden som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen, i synnerhet bestämmelsen om fri rörlighet för tjänster i artikel 49 i Romfördraget, samt det arbete som pågår inom unionen i syfte att främja den fria rörligheten av tjänster.

Utredaren skall analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olaga yrkesmässiga taxitrafiken, s.k. svarttaxi. Utredaren skall överväga hur de svårigheter som finns i dag att beivra svarttaxi skall kunna minskas eller undvikas. Till ledning för övervägandena i denna del bör utredaren analysera bl.a. de relativt nya norska bestämmelserna om olaga taxitrafik och vilka effekter dessa har fått sedan de infördes. Vid dessa överväganden skall utredaren beakta intresset av att vardagliga företeelser som saknar straffvärde inte kriminaliseras.

Vidare skall utredaren göra en analys av om ytterligare åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen. Utredaren skall särskilt analysera om det är lämpligt att införa ett krav på att taxametrar skall tömmas i särskilda tömningscentraler samt om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag ur taxametern i syfte att bl.a. överlämna utdragen till andra myndigheter som granskar taxibranschen, t.ex. skattemyndigheten.

Utredaren skall dessutom överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter en viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation för att få behålla sin legitimation. Vid övervägandena skall utredaren hänsyn till att de trafiksäkerhetsmässiga vinsterna med återkommande läkarundersökningar har ifrågasatts, särskilt om man beaktar de icke ringa resurser som läkarundersökningarna kräver av hälso- och sjukvården (se prop. 1995/96:118 s. 19 f. och prop. 1997/98:63 s. 89). Utredaren skall därför som underlag för sina överväganden i denna del bedöma dels de trafiksäkerhetsvinster och andra säkerhetsvinster som läkarundersökningarna skulle ge, dels hur stora resurser hos hälso- och sjukvården som läkarundersökningarna skulle ta i anspråk.

Slutligen skall utredaren analysera vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser sloandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått. Med denna analys som grund skall utredaren överväga om det särskilda förarprovet bör återinföras.

I de fall utredaren lämnar konkreta förslag som kräver författningsreglering skall förslag till sådan reglering redovisas.

Utredaren skall beakta intresset av enkla och ändamålsenliga regler som inte medför betungande administration för företrädesvis små företag. Vidare skall eventuella förslags effekter på en effektiv konkurrens i taxibranschen beaktas.

### **Samråd och redovisning av uppdraget**

Utredaren skall i sitt arbete samråda med företrädare för taxibranschen, berörda myndigheter samt, när det gäller redovisning av förslagets konsekvenser för små företag, Näringslivets nämnd för regelgranskning (NNR).

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 november 2004.

# Remissinstanser över betänkandet SOU 1999:60

1. Kammarrätten i Göteborg
2. Ekobrottsmyndigheten
3. Rikspolisstyrelsen
4. Riksåklagaren
5. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
6. Glesbygdsverket
7. Konkurrensverket
8. Konsumentverket
9. Luftfartsverket
10. Statens järnvägar
11. Vägverket
12. Riksskatteverket
13. Nämnden för offentlig upphandling (NOU)
14. Länsstyrelsen i Stockholms län
15. Länsstyrelsen i Skåne län
16. Länsstyrelsen i Västmanlands län
17. Länsstyrelsen i Norrbottens län
18. Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik (LAKY)
19. Biltrafikens Arbetsgivareförbund
20. Landstingsförbundet
21. Näringslivets Nämnd för Regelgranskning
22. Små Taxiägares Intresseförening
23. Svenska Bussbranschens Riksförbund
24. Svenska Kommunförbundet
25. Svenska Lokaltrafikförbundet
26. Svenska Taxiförbundet
27. Svenska Transportarbetareförbundet
28. Taxiägarnas Riksförbund Fria taxi



**Rikspolisstyrelsen** FÖRFRÅGAN  
Polisenheten (POL) Datum  
Övervakningssektionen 2004-05-13

### Angående svarttaxi

Under Näringsdepartementet pågår en utredning om taxinäringen (N 2003:10). Utredningen skall bl.a. analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svarttaxi. Inspektören Klas Gedda vid Polismyndigheten i Stockholms län ingår som expert i utredningen.

Rikspolisstyrelsen har åtagit sig att för utredningens räkning försöka göra en uppskattning av svarttaxiproblemets omfattning och vilka typer av brott som kan förknippas med den olagliga trafiken. I dagsläget finns bara en rapport från Svenska taxiförbundet som avser svarttaxi hösten 2001. Där uppskattas antalet svarttaxi i hela landet till minst 1000 st. Polisen har i ett tidigare sammanhang uppskattat att det i hela landet finns ungefär 500 personer som kör svarttaxi.

Svarttaxi kan ju bedrivas på olika sätt. Det normala är att man tänker på privatbilar som används ungefär som taxibilar av personer som saknar yrkestrafiktillstånd. Den trafiken är någorlunda lätt att iakttä. Svarttaxi där man använder sig av fullt utrustade taxibilar men där tillstånd saknas är betydligt svårare att kontrollera.

Rikspolisstyrelsen skulle uppskatta om ni kan hjälpa utredningen med svar på följande frågor:

1. Hur många svarttaxi (privatbilar) uppskattas utföra olaga yrkesmässig trafik i polisdistriktet?
2. Hur många svarttaxi (taxifordon) uppskattas utföra olaga yrkesmässig trafik i polisdistriktet?
3. Vilka brott förknippas med svarttaxi?
4. Pågår någon form av insats mot svarttaxi?

5. Finns det någon dokumentation som kan bifogas svaret, t. ex. domar?

Svar önskas senast fredagen den 28 maj 2004 i brevform eller via GroupWise till polisinspektör Klas Gedda vid Polismyndigheten i Stockholm.

Ivar Laks

Sändlista

Polismyndigheten i Stockholms län  
Polismyndigheten i Dalarna  
Polismyndigheten i Västra Götaland  
Polismyndigheten i Örebro län  
Polismyndigheten i Östergötlands län  
Polismyndigheten i Kalmar län  
Polismyndigheten i Skåne län  
Polismyndigheten i Västmanlands län  
Polismyndigheten i Hallands län  
Polismyndigheten i Gävleborgs län  
Polismyndigheten i Västernorrlands län



## YTTRANDE

Datum  
2004-04-08

Kollektivtrafik och Yrkestrafik  
Elsy Skoglund

**Utredningen om taxinäringen (N 2003:10)****Sammanfattning**

Härmed lämnar Vägverket synpunkter på utredningen om taxinäringen. Vägverket har tagit ställning i frågor som gäller införande av obligatoriska regelbundna läkarundersökningar av taxiförare, införande av körprov för erhållande av taxiförarlegitimation och införande av obligatorisk tömning av taxameter till redovisningscentral.

Vägverket anser att krav på obligatoriska regelbundna läkarundersökningar av taxiförare bör införas på samma sätt som för de som har tyngre behörigheter och som utför persontransporter.

Vägverkets åsikt är att ett godkänt kör- och teoriprova borde vara en förutsättning för att få en taxiförarlegitimation. Dock borde körprovet vara mer inriktat på taxiförarens attityd och körbeteende såsom körstil och körsätt. Stor vikt bör även läggas på passagerares behov av hjälp/assistans.

Vägverket anser också att tillståndspliktiga redovisningscentraler införs så att innehavare av tillstånd till taxitrafik kan tömma information från taxametern till ett säkert lagrade för bland annat efterkontroller av myndigheter.

### Obligatoriska regelbundna läkarundersökningar av taxiförare

Vägverkets trafikmedicinska avdelning gjorde under 2000 en första utvärdering av de i oktober 1998 införda medicinska kontrollerna av "45-åringar" med högre körkortsbehörigheter. En bra och fullständig sammanställning av siffror från 1999 fick man då från länsstyrelsen i Värmland. Av den framgick att 1352 personer skulle inkomma med läkarintyg under året, varav 1095 handlagts medan 257 har avstått från förnyad ansökan. I endast 3 fall har medicinska förhållanden framkommit som lett till att förlängd giltighet nekats. Två ärenden avvisades på grund av att läkarintyg inte inkommit. Några 10-tal har fått förlängd giltighet med villkor om fortsatta medicinska kontroller på grund av hjärtsjukdom mm. Inga körkort har återkallats på grund av sjukdomen alkoholberoende.

Vägverket gjorde då bedömningen att det svenska systemet med läkares anmälningsskyldighet fungerar bra och att körkortshindrande sjukdomar redan är upptäckta. Vi vet dock inte om det bland dem som inte ansökt om förnyelse kan finnas de som avstår just för att de fått besked hos doktorn om att de inte uppfyller kraven. Det kan också nämnas att det ännu så länge inte är så stor andel av dem som prövas som har nått riktigt hög ålder (mer än 65) och att den andelen kommer att öka och då möjligen med följd att trafikfarliga sjukdomar blir något vanligare.

Mot denna bakgrund ansågs det vara föga meningsfullt med periodiska kontroller som kräver stora resurser, både i sjukvården och på länsstyrelsen när verkningsgraden är låg. I mindre än 0,3 % av fallen har man hittat grund för återkallelse. Om man då väger resultatet mot den prestation som krävs av förare, läkare och myndigheter kan det vara svårt att motivera ett motsvarande krav för taxiförare.

Vägverket anser ändå att det är rimligt att kontrollera innehavare av taxiförarlegitimation vart tionde år på samma sätt som innehavare av högre körkortsbehörighet, C, CE, D och DE. Det vore ologiskt att inte ha samma medicinska kravnivå för taxi som utförare av persontransporter då det finns för de med behörighet för buss.

I dagsläget vet vi inte hur många som skulle behöva göra särskild läkarundersökning och hur många som skulle kunna tillgodoräkna sig den undersökning som genomgått för de tyngre körkortsbehörigheterna. Det finns idag cirka 63 000 legitimerade taxiförare i landet.



Enligt en räkneövning utifrån siffran 60 000 har Trafikmedicinska rådet vid Vägverket kommit fram till följande:

För 60 000 personer som genomgår en läkarundersökning som tar läkarens tid i anspråk i 20 minuter blir det 20 000 timmar, det vill säga 500 veckor á 40 timmar, det vill säga **12,5 läkarårsarbetskrafter** räknat på 40 arbetsveck-or/år. Räknat på en läkarlön om cirka 600 000/år blir kostnaden inklusive arbetsgivaravgift 852 000 per läkare och år. Summan på 12,5 år blir 10 650 000 kr. Av denna arbetsinsats skulle man kunna räkna med medicinska fynd av intresse i ungefär 0,2 % av fallen det vill säga 120 personer, varav kanske 60 ändå skulle få dispens för fortsatt innehav. Kvar blir 60 personer till en kostnad av 177 500 kr per sådan upptäckt och här av följande återkallelse av taxiförarlegitimationen. Siffran blir ändå inte alldeles orimligt hög förutsatt att man gör trafiksäkerhetsvinster med det, vilket kan diskuteras.

Ur en sådan räkneövning som då utgår från att alla har "singel-taxiförar-legitimation" får man dela med en andelssiffra om vi har en mindre andel singel-taxi. Om det bara är 10 % som har "singel-taxi" blir det 17 750 kr per återkallelse och 1,25 läkarårsarbetskrafter vilket inte är så mycket.

I förslag till nytt körkortsdirektiv (revision av gällande direktiv 91/439/EEG) för behörigheterna C, CE, D och DE måste körkortsinnehavaren genomgå ny läkarundersökning vart tionde år från 45 års ålder. Det nya förslaget skulle innebära en ändring av de svenska bestämmelserna så att de medicinska kontrollerna måste genomföras vart femte år eller, för personer över 65 år, varje år.

I Vägverkets remissvar till "Förslag till nytt körkortsdirektiv" avstyrker Vägverket obligatoriskt krav på läkarundersökning vart femte år och ifrågasätter även den tätare kontrollen från 65 års ålder, eftersom relativt få personer är yrkesverksamma vid denna ålder.

### Körprov för taxiförare

I remissvar till Prop.1997/98:63 ifrågasatte Vägverket borttagandet av det särskilda körprovet då regeringens förslag inte ansågs ge tillräckliga garantier för att föraren skulle ha nödvändig körskicklighet och körvana. Vägverket anser fortfarande att ett körprov borde vara en förutsättning för att få en legitimation. Körprovet bör dock vara utformat speciellt för taxiförare, med ett särskilt manöverprov där man fokuserar på **attityd- trafiksäkerhetsbeteende**.

Även Taxiförbundet ansåg inför förändringarna 1998 att ett körprov var befogat. Detta skulle också kunna medge en lägre ålder för blivande taxiförare än dagens 21. Med en extra kontroll av hur skicklig förare den sökande är torde man kunna sänka åldersgränsen till 19 år och på så sätt underlätta för branschen när det gäller rekrytering.

Det förarprov som avfördes 1998 var nästintill identiskt med provet för B-behörighet. Eftersom det numera är ett krav att föraren skall ha haft B-behörighet sedan minst två år, såg man ingen anledning att behålla körprovet så som det tidigare varit utformat. Sedan "TAXI" 1998 avfördes som körkortsbehörighet och körprovet för de som önskar erhållande av taxiförarlegitimation togs bort har ingen särskild uppföljning av påverkan på trafiksäkerheten gjorts. Dock uppger personal som tidigare tjänstgjorde som förarprovare att det var relativt vanligt att sökande för taxibehörighet saknade sådan körförmåga att provet skulle kunna godkännas. Om förhållandet att sökande idag skall ha innehaft B-körkort sedan minst två år har inneburit någon förändring av sökandes körförmåga är inte känt. Vägverket kan således inte avfärda Svenska taxiförbundets påstående om oskickliga taxiförare som oriktigt.

Statistik från Vägverkets förarprovsenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 visar på en godkännandefrekvens på 55–57 %.

Man kan konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. Av erfarenhet vet Vägverket att många av dessa prov inte ens nådde upp till den kravnivå som krävs för behörigheten B.

I en promemoria från Vägtrafikinspektionen 2004-02-25 "Trafik och skadeutvecklingen i yrkestrafik" redovisas att åka med taxi är ungefär lika farligt som att åka personbil. I genomsnitt omkommer 9 personer per år i olyckor där taxibilar varit inblandade. Dessa fördelar sig på 4 i taxin, 3 i annan personbil och 2 oskyddade trafikanter. De 4 som omkommer i taxibilar fördelar sig på 3 förare och 1 passagerare. De flesta taxiförare som omkommit har gjort det i samband med yrkestrafik men 4 av förarna som är medräknade i denna statistik har troligen avlidit av sjukdom.

Yrkesförare är proffs i trafiken och bör vara föredömen för andra trafikanter och därmed vara mindre inblandade i olyckor än övriga fordonsförare. Yrkestrafiken är en viktig målgrupp när det gäller att förbättra trafiksäkerheten. En djupare analys av vilka effekter de nya kraven med endast teoretiskt prov för taxiförarlegitimationen har medfört vore därför önskvärd.

Vägverket vill genom det Nationella yrkestrafikprogrammet Publ.2000:92 förbättra persontransporterna inom yrkestrafiken genom att tydliggöra kopplingarna till de transportpolitiska målen. Att verka för ökad kompetens bland yrkesförarna är en viktig utgångspunkt i sektorsarbetet och borde därmed bidra till en ökad nytta när det gäller miljö- och trafiksäkerhet, vidgat konsumentperspektiv samt skapa sunda och starka konkurrensvillkor.

Vägverket anser att de skall bemyndigas att närmare reglera körprovet om det återinförs. Kostnad för att genomföra ett körprov för taxiförare kan jämföras med körprovet för behörighet B som i dag kostar 645 kronor.

### Redovisningscentraler

Vägverkets åsikt är att redovisningscentraler bör införas så att man kan genomföra och underlätta till förbättrade effektivare kontroller av taxinäringen.

Redovisningscentraler bör kunna utses genom ett auktorisationsförfarande där krav ställs för att garantera tillräcklig säkerhet. Auktionsförfarandet kan motsvara det som idag används för ackreditering av verkstäder för besiktning och kontroll av taxametrar.

Redan i Vägverkets yttrande 1999 till betänkandet Kundvänligare Taxi ställde sig verket positivt till att införa tillståndspliktiga "tömningscentraler". Vägverket har även tidigare i yttranden ställt sig positiva till införandekrav på redovisningscentraler.

Material som överförs till en redovisningscentral för lagring bör hanteras på ett sätt så att det inte kan manipuleras. Ett grundläggande krav borde vara att redovisningscentralen är helt fristående såväl ekonomiskt som organisatoriskt från de näringsidkare som den betjänar. En redovisningscentral ska förfoga över den tekniska utrustningen som krävs för tömning av det eller de taxameterfabrikat som den ska tömma.

Redovisningscentralerna ska hålla materialet tillgängligt för efterkontroll av myndigheterna.

Vägverket föreslår att ett register över redovisningscentraler bör finnas som med fördel kan hanteras av Vägverkets trafikregister. Länsstyrelsen bör godkänna centralerna och utöva tillsyn enligt samma regler som gäller för åkare.

En viss rapporteringskyldighet beträffande till exempel anmälan om vilken redovisningscentral åkaren anlitar och utebliven tömning till tillsynsmyndigheten borde vara nödvändig.

Vägverket anser att det behöver utredas vidare om lämpligheten att införa reglering av datorer och administrativa dataprogram i redovisningscentraler.

Einar Tufvesson  
Näringslivets transporter



Datum  
2004-06-04

Kollektiv och yrkestrafik  
Elsy Skoglund

### **Komplettering till Vägverkets yttrande**

Med hänvisning till Vägverkets yttrande i brev daterat 2004-04-08 vill verket komplettera sin skrivelse.

### **Krav på datorutrustning och mjukvara**

I vårt yttrande ansåg verket att det behöver utredas vidare om lämpligheten att införa reglering av datorer och administrativa dataprogram i redovisningscentraler samt om Vägverket ska få meddela närmare föreskrifter om dessa.

Enligt utredningens mening bör det ställas särskilda krav på både teknisk utrustning och mjukvara om det införs krav på tömning av information av taxametrar till redovisningscentraler.

Vägverket har samma åsikt som utredningen och ett av kraven bör vara att uppgifter som överförs till en redovisningscentral inte kan gå att manipulera.

Vägverket är enligt förordningen med instruktion för Vägverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar för hela vägtransportssystemet.

Sektorsansvaret innebär bland annat att verket särskilt ska verka för att yrkestrafiken blir trafiksäker, miljöanpassad och effektiv samt att den bedrivs under lika villkor för företagen.

Vägverket har med stöd av 11 kap 1 § yrkestrafikförordning (1998:779) och i Vägverkets föreskrift (VVFS 1999:177) om taxi- trafik meddelat föreskrifter om bland annat taxametrar. Föreskrifterna kompletterar bestämmelserna i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen.

Med stöd av detta bemyndigande har Vägverket i föreskrifterna (VVFS 1999:177) om taxameter reglerat vilka uppgifter som skall registreras och kunna redovisas från taxameter.

Verket har däremot inte meddelat bestämmelser om hur uppgifterna från taxametern skall behandlas efter det att uppgifter skrivits ut. Detta beroende på att efter avslutat köruppdrag redovisat med de uppgifter som sägs i verkets föreskrifter finns inte behov av specifika uppgifter för yrkesmässig trafik. Vägverket har i sin föreskrift säkerställt att kontroll kan ske med hjälp av kvitto och körpassrapport som taxametern skriver ut.

Med hänsyn till att den betydelse som redovisningscentraler kan få för skattekontrollen menar Vägverket att det ligger nära till hands att Skatteverket ges det bemyndigande som kan behövas för att meddela föreskrifter som säkerställer kontrollen.

### **Kreditkortsläsare**

Uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass ska registreras i taxametern. Det är förbjudet att vid köruppdrag endast använda kreditkortsläsare.

Verket ser inte varför man i fråga om taxitrafik skall ställa krav på integrering av kreditkortsläsare till taxametern då man i övrig näringsverksamhet inte har något motsvarande krav.

### **Redovisning av statistik från Trygg Hansa**

Den statistik som vi fått från försäkringsbolaget Trygg Hansa baserar sig på år 2003. Försäkringsbolaget har enligt uppgift endast statistik 5 år bakåt i tiden och därför kan inte statistik redovisas då krav på körprov fanns dvs. före 1 oktober 1998.

Enligt uppgifter från försäkringsbolaget Trygg Hansa har taxiförare varit inblandade i totalt 2842 tillbud under 2003. Taxiförare var vållande i 48 % av dessa tillbud. De vanligaste olyckstyperna där taxiförare är vållande är påkörning bakifrån 57 %, vänstersväng och rondellkörning 53 %, samt påbackning 51 %. Även vid moment som väjningsplikt och filbyte är taxiförare vållande i hela 46 %.

Ökade skadekostnader har lett till att försäkringspremien för taxi stigit kraftigt de senaste åren. Medelpremien för ett taxifordon

är idag 17 425 kronor jämfört med medelpremien för tjänstebil om 5 770 kronor.

Ovanstående underlag styrker Vägverkets uppfattning om ett återinförande av körprovet för blivande taxiförare är berättigad.

### Konsekvensbeskrivning av införande av körprov

Vägverkets förarprovsavdelning har gjort en uppskattning av bl.a. resurs och kostnader vid ett eventuellt återinförande av körprov för blivande taxiförare. En mer omfattande analys behöver göras för att få en heltäckande bild av bl.a. resurs- och kostnadsfrågan. Ett återinförande av ett praktiskt körprov för blivande taxiförare skulle innebära ökade intäkter/år med 7696500 kr. Det förutsätter att ingen nyrekrytering behöver göras. Vissa kostnader för upplägg och registrering är kostnader som initialt kommer att belasta enheten. Dessa kostnader har vi idag ingen vetskap om.

Ett viktigt påpekande är att en noggrann analys måste göras om nuvarande personalresurser dels täcker eventuellt ökad administration samt ökningen av körprov som införandet medför.

För att få en realistisk uppfattning om bl.a. vilka personalresurser, intäkter och kostnader som är relevanta vid ett återinförande av körprovet, har statistik hämtats från antalet personer som genomfört nuvarande taxiförarlegitimationsprov.

### Statistik

Under åren 2000–2004-05 har antal personer som utfört taxiförarlegitimationsprov fördelats enligt följande:

<u>År</u>	<u>Antal personer</u>
2000	5163
2001	9366
2002	8623
2003	6478
2004–05	2883

Statistiken avser hela landet.

Inom förarprovsenhetens 7 avdelningar ser fördelningen ut på följande sätt

Avd Norr	Antal prov
År 2000	523
År 2001	633
År 2002	577
År 2003	492
År 2004	215

Avd M-dalen	Antal prov
År 2000	619
År 2001	890
År 2002	914
År 2003	600
År 2004	294

Avd Mitt	Antal prov
År 2000	464
År 2001	849
År 2002	628
År 2003	468
År 2004	196

Avd Väst	Antal prov
År 2000	1032
År 2001	1988
År 2002	2160
År 2003	1292
År 2004	466

Avd Sthlm	Antal prov
År 2000	1387
År 2001	2799
År 2002	2258
År 2003	1938
År 2004	1025

Avd Sydöst	Antal prov
År 2000	577
År 2001	1103
År 2002	863
År 2003	817
År 2004	275

Avd Skåne	Antal prov
År 2000	553
År 2001	1103
År 2002	1223
År 2003	871
År 2004	412

### *Bedömning*

Statistiken pekar på att antal prov under 2004 kommer att öka något i jämförelse med 2003. Uppskattningsvis kommer det att genomföras 7000 prov i hela landet under 2004. Motsvarande siffra under 2003 var 6478 prov. Det innebär en kalkylerad ökning med 522 prov.



En relevant reflektion i sammanhanget är att när det praktiska körprovet upphörde 1998, var endast ca: 50 % av körproven godkända. Det innebär att vi måste kalkylera med att kunna genomföra ytterligare 3500 körprov. Totalt innebär det en ökning med 10500 körprov/år i hela landet. Med en 60 % debiteringsgrad per trafikinspektör motsvarar det ca: 10 årsarbetskrafter.

Varje körprov bedöms omfatta ca: 20 kilometers körning. Det innebär att genomförandet av de beräknade körproven (10500 st) genererar i en total körsträcka/år på 21000 mil i hela landet.

### *Ekonomiskt perspektiv*

#### Intäkter

Med utgångspunkt av ovan nämnda och att taxan för körprov för "blivande taxiförare" jämförs med "körprov B", ger det följande intäkter:

Avgift	Antal prov	Intäkter
645:-	10500:-	6772500:-

Sannolikt tillkommer intäkter för lån av Vägverksbil. Idag uppgår kostnaden vid lån av bil till 240:- (exkl. moms)/tillfälle för körprov B. Om man ponerar med att samtliga "taxiproven" genomförs i Vägverksbil uppgår intäkterna till 2520000:-.

Ett mer realistiskt antagande är att ca: 70 % av "taxiproven" genomförs i Vägverksbil. Intäkterna uppgår då till 1764000:-

Det innebär att den sammanlagda intäkten skulle uppgå till 8536500:-

#### Kostnader

Den totala driftskostnaden, innehållande drivmedel, däck, service, värdeminskning etc., beräknas uppgå till 40:-/mil.

Drift	Antal mil	Kostnader
40:-/mil	21000	840000:-

(kostnaden uppskattad av Volvo i Varberg)

Värt att kommentera är att kostnaderna kommer att fördelas på enhetens samtliga avdelningar och sannolikt även på merparten av förarprovskontoren.

Ett återinförande av ett praktiskt körprov för blivande taxiförare skulle innebära ökade intäkter/år med 7696500 kr. Det under förutsättning att ingen nyrekrytering behöver göras. Kostnader för implementering i datasystem är inte medräknad.

# Statens offentliga utredningar 2004

---

## *Kronologisk förteckning*

1. Ett nationellt program om person-säkerhet. Ju.
2. Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
3. Tvång och förändring. Rättssäkerhet, vårdens innehåll och eftervård. + Bilagor. S.
4. Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas. M.
5. Från klassificering till urval. En översyn av Totalförsvarets pliktverk. Fö.
6. Översyn av personuppgiftslagen. Ju.
7. Ledningsrätt. Ju.
8. Folkbildning och lärande med ITK-stöd – en antologi om flexibelt lärande i folkhögskolor och studieförbund. U.
9. Bokpriskommissionens fjärde delrapport. Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter IV. Ku.
10. Rätten till skadestånd enligt konkurrenslagen. N.
11. Sveriges ekonomi – utsikter till 2020. Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
12. Patientskadelagen och läkemedelsförsäkringen – en översyn. S.
13. Samhällets insatser mot hiv/STI – att möta förändring. S.
14. Det ofullständiga pusslet. Behovet av att utveckla den ekonomiska styrningen och samordningen när det gäller länsstyrelserna. Fi.
15. Tolkförmedling. Kvalitet registrering tillsyn. Ju.
16. Digital Radio. Ku.
17. Turistfrämjande för ökad tillväxt. N.
18. Brottsförebyggande kunskapsutveckling. Ju.
19. Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
20. Genetik, integritet och etik. S.
21. Egenförsörjning eller bidragsförsörjning? Invandrarna, arbetsmarknaden och välfärdsstaten. Ju.
22. Allmänhetens insyn i partiets och valkandidaters intäkter. Ju.
23. Från verksförordning till myndighetsförordning. Fi.
24. Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor, ersättningssystem och skatteregler för statligt anställda under utlandsstationering. UD.
25. Informera om samhällets säkerhet. Fö.
26. Arbetsvid vid vägtransporter – förslag till ny lag. N.
27. En Ny Doktorsutbildning – kraftsamling för excellens och tillväxt. U.
28. Hyressättning av vissa ändamålsbyggnader. Fi.
29. Tre vägar till den öppna högskolan. U.
30. Folkbildning i brytningstid – en utvärdering av studieförbund och folkhögskolor. U.
31. Flyktingskap och könsrelaterad förföljelse. UD.
32. Informationssäkerhet i Sverige och internationellt – en översikt. Fö.
33. Kunskap för integration. Om makt i skola och utbildning i mångfaldens Sverige. Ju.
34. Regional utveckling – utsikter till 2020. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
35. Utan timplan – med målen i sikte. U.
36. Reformerade egendomsskatter. Fi.

37. Miljöbalkens sanktionssystem och hänsynsregler. M.
38. Alternativ för miljöbalkens prövningsorganisation. M.
39. Nytt regelverk för marksänd digital-TV. Ku.
40. Kortare instanskedja och ökad samordning. Alternativ för plan- och bygglagens prövningsorganisation. M.
41. Totalförsvarets forskningsinstitut. En översyn. Fö.
42. Lärare, forskare och läkare – tre kompetenser i en befattning. U.
43. Den könsuppdelade arbetsmarknaden. N.
44. Kan vi räkna med de äldre? Bilaga 5 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
45. Nationaldagen – ny helgdag. Ju.
46. Svensk kod för bolagsstyrning. Förslag från Kodgruppen. Ju.
47. Näringslivet och förtroendet. + Bilagedel. Ju.
48. Kategorisering och integration. Om föreställda identiteter i politik, forskning, media och vardag. Ju.
49. Engagemang, mångfald och integration. Om möjligheter och hinder för politisk jämlikhet. Ju.
50. Skolans ansvar för kränkningar av elever. U.
51. Vem får vara med? En belysning av folkbildningens relation till icke deltagarna. U.
52. Samhällets behov av betaltjänster. N.
53. Bevara ljud och rörlig bild. Insamling, migrering – prioritering. U.
54. Handikappolitisk samordning – organisation för strategi och genomförande. S.
55. Ett utvidgat skydd mot könsdiskriminering. Ju.
56. E-tjänster för alla. Fi.
57. Tillsyn för säkra varor och öppna marknader. UD.
58. Försvarshögskolan. En översyn. Fö.
59. Kvinnors organisering. Ju.
60. Samspel och integration. Nationell organisation för deltagande i EU:s forsknings- och utvecklingsarbete. U.
61. En översyn av Brottsoffermyndigheten. Ju.
62. Handla för bättre klimat – handel med utsläppsrätter 2005–2007, m.m. N.
63. Skatt på väg. Fi.
64. Allmänna vattentjänster. M.
65. En statsförvaltning i utveckling och förnyelse. Fi.
66. Egendomsskatter. Reform av arvs- och gåvoskatter. Fi.
67. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2004. M.
68. Sammanhållen hemvård. S.
69. Marknadsmisshandling. Fi.
70. Tid och pengar – dela lika? Bilaga 13 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
71. Sexuell exploatering av barn i Sverige. S.
72. Utsädeskontroll i förändring. Jo.
73. Migration och integration – om framtidens arbetsmarknad. Bilaga 4 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
74. Utlänningslagstiftningen i ett domstolsperspektiv. UD.
75. Insyn och sekretess – i statliga företag – i internationellt samarbete. Ju.
76. Godstransporter – noder och länkar i samspel. N.
77. Snö, mörker och kyla. Fö.
78. Byggnadsdeklarationer. Inomhusmiljö och energianvändning. M.
79. Allt ljus på storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal? Förslag till nationellt utvärderingsprogram. Ju.
80. Kompletterande bestämmelser till den nya Bryssel II-förordningen. Ju.
81. Ett steg mot ett enklare och snabbare skuldsaneringsförfarande. Ju.
82. Sluta strunta i EU – EU 2004-kommitténs förslag till permanent bidragsgivning och utåtriktad verksamhet. SB.
83. Hjälpmedel. + Lättläst, DAISY och sammanfattning på teckenspråk. S.
84. SWENTEC AB – för en nationell kraftsamling på svensk miljöteknik. N.
85. Genomförande av direktivet om information och samråd. N.
86. Var går gränsen? S.

87. Ny reglering för transporter av farligt gods. Fö.
88. Tobakskontroll i internationellt perspektiv. S.
89. Verksamheten vid IMEGO AB. U.
90. Bokpriskommissionens femte delrapport. Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter V. Ku.
91. Reformerad hyressättning. Ju.
92. En samlad järnvägslagstiftning. + Bilagedel. N.
93. Lönegarantiförsäkring – en partsfråga. Fi.
94. K-märkt.  
Förslag till förbättrat skydd för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. K.
95. PROSPEKT. Nya regler om prospekt m.m. Fi.
96. Remissvaren på 2003/04 års Långtidsutredning. Fi.
97. Att lyfta matematiken – intresse, lärande, kompetens. U.
98. För oss tillsammans. Om utbildning och utvecklingsstörning. U.
99. Kärnavfall – demokrati och vetenskap. M.
100. Tillsyn. Förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn. Fi.
101. Genomförande av tjänstepensionsdirektivet. Fi.
102. Ekonomisk brottslighet inom taxinärningen. N.

# Statens offentliga utredningar 2004

---

## *Systematisk förteckning*

### **Statsrådsberedningen**

---

Sluta strunta i EU

- EU 2004-kommitténs förslag till permanent bidragsgivning och utåtriktad verksamhet. [82]

### **Justitiedepartementet**

---

Ett nationellt program om personsäkerhet. [1]

Översyn av personuppgiftslagen. [6]

Ledningsrätt. [7]

Tolkförmedling. Kvalitet registrering tillsyn. [15]

Brottsförebyggande kunskapsutveckling. [18]

Egenförsörjning eller bidragsförsörjning? Invandrarna, arbetsmarknaden och välfärdsstaten. [21]

Allmänhetens insyn i partiets och valkandidatens intäkter. [22]

Kunskap för integration. Om makt i skola och utbildning i mångfaldens Sverige. [33]

Nationaldagen – ny helgdag. [45]

Svensk kod för bolagsstyrning.

Förslag från Kodgruppen. [46]

Näringslivet och förtroendet. + Bilagedel. [47]

Kategorisering och integration. Om föreställda identiteter i politik, forskning, media, och vardag. [48]

Engagemang, mångfald och integration. Om möjligheter och hinder för politisk jämlikhet. [49]

Ett utvidgat skydd mot könsdiskriminering. [55]

Kvinnors organisering. [59]

En översyn av Brottsförmyndigheten. [61]

Insyn och sekretess

- i statliga företag
- i internationellt samarbete. [75]

Allt ljus på storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal?

Förslag till nationellt utvärderingsprogram. [79]

Kompletterande bestämmelser till den nya Bryssel II-förordningen. [80]

Ett steg mot ett enklare och snabbare skuldsaneringsförfarande. [81]

Reformerad hyressättning. [91]

### **Utrikesdepartementet**

---

Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor, ersättningssystem och skatteregler för statligt anställda under utlandsstationering. [24]

Flyktingskap och könsrelaterad förföljelse. [31]

Tillsyn för säkra varor och öppna marknader. [57]

Utlänningslagstiftningen i ett domstolsperspektiv. [74]

### **Försvarsdepartementet**

---

Från klassificering till urval. En översyn av Totalförsvarets pliktverk. [5]

Informera om samhällets säkerhet. [25]

Informationssäkerhet i Sverige och internationellt – en översikt. [32]

Totalförsvarets forskningsinstitut. En översyn. [41]

Försvarshögskolan. En översyn. [58]

Snö, mörker och kyla. [77]  
Ny reglering för transporter av farligt gods. [87]

### **Socialdepartementet**

---

Tvång och förändring. Rättssäkerhet, vårdens innehåll och eftervård.  
+ Bilagor. [3]  
Patientskadelagen och läkemedelsförsäkringen – en översyn. [12]  
Samhällets insatser mot hiv/STI – att möta förändring. [13]  
Genetik, integritet och etik. [20]  
Handikappolitisk samordning  
– organisation för strategi och genomförande. [54]  
Sammanhållen hemvård. [68]  
Sexuell exploatering av barn i Sverige. [71]  
Hjälpmedel. + Lättläst, DAISY och sammanfattning på teckenspråk. [83]  
Var går gränsen? [86]  
Tobakskontroll i internationellt perspektiv. [88]

### **Finansdepartementet**

---

Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till Långtidsutredningen 2003/04. [2]  
Sveriges ekonomi – utsikter till 2020.  
Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen 2003/04. [11]  
Det ofullständiga pusslet. Behovet av att utveckla den ekonomiska styrningen och samordningen när det gäller länsstyrelserna. [14]  
Långtidsutredningen 2003/04. [19]  
Från verkförordning till myndighetsförordning. [23]  
Hyressättning av vissa ändamålsbyggnader. [28]  
Regional utveckling – utsikter till 2020.  
Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04. [34]  
Reformerade egendomsskatter. [36]  
Kan vi räkna med de äldre? Bilaga 5 till Långtidsutredningen 2003/04. [44]  
E-tjänster för alla. [56]  
Skatt på väg. [63]  
En statsförvaltning i utveckling och förnyelse. [65]

Egendomsskatter. Reform av arvs- och gåvoskatter. [66]  
Marknadsmisbruk. [69]  
Tid och pengar – dela lika?  
Bilaga 13 till Långtidsutredningen 2003/04. [70]  
Migration och integration – om framtidens arbetsmarknad. Bilaga 4 till Långtidsutredningen 2003/04. [73]  
Lönegarantiförsäkring – en partsfråga. [93]  
PROSPEKT. Nya regler om prospekt m.m. [95]  
Remissvaren på 2003/04 års Långtidsutredning. [96]  
Tillsyn. Förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn. [100]  
Genomförande av tjänstepensionsdirektivet. [101]

### **Utbildningsdepartementet**

---

Folkbildning och lärande med ITK-stöd  
– en antologi om flexibelt lärande i folkhögskolor och studieförbund. [8]  
En Ny Doktorsutbildning – kraftsamling för excellens och tillväxt. [27]  
Tre vägar till den öppna högskolan. [29]  
Folkbildning i brytningstid  
– en utvärdering av studieförbund och folkhögskolor. [30]  
Utan timplan – med målen i sikte. [35]  
Lärare, forskare och läkare – tre kompetenser i en befattning. [42]  
Skolans ansvar för kränkningar av elever. [50]  
Vem får vara med? En belysning av folkbildningens relation till icke deltagarna. [51]  
Bevara ljud och rörlig bild. Insamling, migrering – prioritering. [53]  
Samspel och integration. Nationell organisation för deltagande i EU:s forsknings- och utvecklingsarbete. [60]  
Verksamheten vid IMEGO AB. [89]  
Att lyfta matematiken  
– intresse, lärande, kompetens. [97]  
För oss tillsammans. Om utbildning och utvecklingsstörning. [98]

### **Jordbruksdepartementet**

---

Utsädeskontroll i förändring. [72]

### **Kulturdepartementet**

---

Bokpriskommissionens fjärde delrapport.

Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter IV. [9]

Digital Radio. [16]

Nytt regelverk för marksänd digital-TV. [39]

Bokpriskommissionens femte delrapport.

Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter V. [90]

K-märkt.

Förslag till förbättrat skydd för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. [94]

### **Miljödepartementet**

---

Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas. [4]

Miljöbalkens sanktionssystem och hänsynsregler. [37]

Alternativ för miljöbalkens prövningsorganisation. [38]

Kortare instanskedja och ökad samordning. Alternativ för plan- och bygglagens prövningsorganisation. [40]

Allmänna vattentjänster. [64]

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2004. [67]

Byggnadsdeklarationer. Inomhusmiljö och energianvändning. [78]

Kärnavfall – demokrati och vetenskap. [99]

### **Näringsdepartementet**

---

Rätten till skadestånd enligt konkurrenslagen. [10]

Turistfrämjande för ökad tillväxt. [17]

Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag. [26]

Den könsuppdelade arbetsmarknaden. [43]

Samhällets behov av betaltjänster. [52]

Handla för bättre klimat – handel med utsläppsrätter 2005–2007, m.m. [62]

Godstransporter – noder och länkar i samspel. [76]

SWENTEC AB – för en nationell kraftsamling på svensk miljöteknik. [84]

Genomförande av direktivet om information och samråd. [85]

En samlad järnvägslagstiftning. + Bilagedel. [92]

Ekonomisk brottslighet inom taxinärningen. [102]