

Motion till riksdagen 2019/20:527

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Ordning och reda på taximarknaden och körkortsfrågor

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om hur man ska komma till rätta med det växande problemet med svarttaxigrupper på sociala medier och andra plattformar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

Den 1 juli 1990 avreglerades den svenska taximarknaden. Behovsprövningen slopades och prissättningen blev fri. Även geografiska begränsningar försvann och den tidigare trafikeringsplikten och kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. Hela avregleringen gjordes i Sverige över en natt medan man i andra länder har valt andra sätt att avreglera eller behållit strikta regleringar.

I dag är det lättare att få tag på en taxi än före regleringen. Samtidigt har priserna för privatresenärer ökat och det uppstod i samband med avregleringen en hel del problem i branschen som gjort att man successivt infört fler regler. Fortfarande har Sverige en av

världens mest avreglerade taximarknader. Detta innebär en del problem, t.ex. är skatteundandragandet i branschen betydande (Konkurrensverkets rapport 2018:1, Konkurrensen i Sverige). Etableringen av s.k. plattformsbolag, där förare är anslutna till en digital plattform (den vanligaste är Uber), har gjort att priserna har pressats men till priset av tvivelaktiga skatteupplägg och förare som arbetar i lagens gråzoner. Röster höjs om att komma till rätta med plattformsbolagens tveksamma upplägg. Vänsterpartiet instämmer i den kritiken och föreslår i denna motion några förslag på åtgärder. Gällande avregleringen av taximarknaden i stort stod Vänsterpartiet inte bakom den då den gjordes och vi ser stora behov av någon form av reglering på taximarknaden. I den här motionen lägger vi inte fram alla förslag på hur vi ska kunna få en bättre taximarknad utan väljer att lyfta fram några av de mest akuta behoven av åtgärder.

Ett annat växande problem är körkortsaspiranter som fuskar när de ska göra sina körkortsprov. Det finns olika sätt att göra detta på, dels med teknik av olika slag men det förekommer också att någon gör provet åt en annan person. Detta betyder att förare ute på våra vägar inte har visat att de har de kunskaper som krävs för att framföra ett fordon på ett säkert sätt. Det hänger också ihop med den växande förekomsten av svarta körskolor, något som regeringen aviserat att de kommer att genomföra åtgärder mot, vilket Vänsterpartiet välkomnar.

Vi ser också att enbart fortkörningsböter inte ger den preventiva effekt vi eftersträvar för att få ner hastigheterna på våra vägar. Det krävs även andra åtgärder för att stävja ett riskbeteende som kostar liv. En sådan åtgärd skulle kunna vara att man utöver böter och/eller indraget körkort även får gå en kurs om riskbeteende och risker i trafiken.

I motionen föreslår vi nedanstående åtgärder för ordning och reda på taximarknaden samt några körkortsfrågor och hastighetsfrågor.

3 Taxiföretag med parallella redovisningssystem

Det finns taxiföretag i Sverige som använder sig av parallella redovisningssystem där taxichauffören kan redovisa en lägre summa i bilens taxameter än i det interna systemet, ofta kopplat till ett företag med säte utomlands där de verkliga intäkterna redovisas. Kunden kan få en verifikation som upplevs som ett kassakvitto men som inte är utskrivet från bilens taxameter och därmed märks inte fusk. På detta sätt kan betydande skattesummor undanhållas svenska staten.

Enligt undersökningen ”Granskning av Uber och regelefterlevnad gällande taxameterredovisning” (19/12 2018) gjord av Gothia Protection Group på Svenska Taxiförbundets uppdrag förekommer utbrett fusk med taxameterredovisningen från det största s.k. plattformsbolaget, Uber. Fusket är fångat på film. Intäkterna som registreras i taxametern är systematiskt lägre än resans verkliga kostnad som debiteras kunden. Enligt undersökningen erbjuds inte kunden i Ubers bilar ett kvitto utskrivet från taxametern. Detta innebär att de inkomstsuppgifter som via tömningscentraler förs över till Skatteverket är missvisande. Intäkterna är i verkligheten högre än vad som rapporteras till Skatteverket.

Kunden får en verifikation som visar den verkliga kostnaden för resan vilket i de allra flesta fall är ett annat belopp än det som angetts i taxametern. Bokföringsnämnden, en statlig myndighet som har till uppgift att utveckla god redovisningssed, svarar på

frågan att en sådan verifikation är giltig som underlag i ett företags redovisning. Detta innebär att Bokföringsnämnden accepterar att företagsredovisningar bygger på underlag som inte är korrekta vilket också innebär att företagsdeklarationer som godkänns av Skatteverket innehåller fel i form av intäkter som i strid med lagen aldrig har rapporterats till Skatteverket.

Av taxitrafiklagen och Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik framgår det tydligt att intäkten från varje resa ska anges i taxameteren vid resans slut och att kunden ska erbjudas ett taxameterkvitto vid avslutad resa. Detta innebär att företag som tillhandahåller den här typen av parallella system möjliggör systematiskt skattefusk i Sverige. Taxiförbundet bedömer att 700 miljoner kronor per år lämnas oredovisade enbart i Stockholm.

Förutom att staten behöver pengarna till vår gemensamma välfärd innebär detta en kraftig snedvridning av konkurrensen gentemot de taxiföretag som är baserade i Sverige. Dessutom gör det något med skattemoralen när människor ser att vissa kommer undan utan att göra rätt för sig. Det är därmed av flera anledningar angeläget att fusk stävjas.

Det är även angeläget att åtgärder som innebär att taxiförarens taxilicens kontrolleras ofta och regelbundet i ett kontrollerat tidsintervall införs. I dag kan företag själva avgöra hur ofta de kontrollerar sina förarens licenser och behöver inte redogöra för tidsintervallet vilket gör att det kan finnas förare utan giltig licens som ändå är kopplade till ett större företag och kör taxi. Detta är en fråga om trygghet för kunderna.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra att taxiföretag med parallella redovisningssystem kringgår kravet på intäktsredovisning och riktiga kassakvitton. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Svarttaxigrupper på sociala medier och andra plattformar

Svarttaxigrupper på sociala medier och andra plattformar, t.ex. chattapplikationer, är ett stort och växande problem. Taxiförbundet har kartlagt grupper som tydligt bedriver organiserad svarttaxiverksamhet under företagsliknande former (En framtidslösning på problemet med svarttaxi, Taxiförbundet 2018; Svarttaxins framfart på Facebook, Taxiförbundet 2017). Även Skatteverket har uppmärksammat problemet. Kartläggningen innefattar inte de grupper där människor kan erbjuda skjuts eller samåkningsgrupper då dessa oftast inte innefattar svarttaxiverksamhet (men det förekommer även i dessa grupper). I maj 2018 fanns 150 företagslika svarttaxigrupper med totalt 130 000 medlemmar. Det var en ökning med 40 000 medlemmar sedan september 2017 och det är inte ett orimligt antagande att antalet grupper och medlemmar har ökat ytterligare. Grupperna förmedlar taxitjänster med företagslika regler för förare och passagerare. Det finns instruktioner om hur passagerare ska hantera klagomål. All diskussion om prissättning och betalning görs via personliga meddelanden eller via sms vilket försvårar möjligheten för myndigheter att samla bevis att verksamheten är olaglig. Eftersom verksamheten bedrivs anonymt är den svår att komma åt då både prissättning och betalning sker i hemlighet.

Svarttaxigrupperna finns i hela landet, från Kiruna i norr till Ystad i söder, och de växer. Svarttaxi innebär en osund konkurrens som bygger på fusk med skatter och

bidrag. När konkurrensen snedvrids p.g.a. att vissa aktörer rundar skattereglerna drabbas de företag som följer reglerna och seriösa företag riskerar att slås ut. Allt fler kommuner kan komma att sakna en fungerande legal taxiservice framöver samtidigt som stora skattepengar undanhålls från välfärd och gemensamma investeringar.

När en svart ekonomi successivt etableras uppstår allvarliga problem för samhället. En svart ekonomi som tillåts att växa medför även att annan kriminalitet får ett fotfäste, ökar utrymmet för kriminell verksamhet och urholkar förtroendet för samhället. Svart-taxiverksamheten innebär också stora risker för att både förare och passagerare blir utsatta för brott.

Riskerna att verka i den svarta ekonomin via slutna Facebookgrupper är låg då ansvariga myndigheter har svårt att kontrollera och övervaka de olagliga aktiviteterna. De juridiska påföljderna som dagsböter och sanktioner är knappt kännbara för aktiva svarttaxiförare som snabbt kan tjäna ihop pengarna igen. I takt med den ökade förekomsten av svarttaxigrupper på Facebook minskar också de moraliska betänkligheterna. Risken är att det blir allt mer accepterat att både driva och delta i de slutna svarttaxigrupperna när allmänheten inte ser dem som brottsliga och när man inte ser att rättsväsende och myndigheter gör tillräckligt för att stoppa verksamheten.

Skatteverket har aviserat att de kommer att genomföra granskningar av svarttaxigrupper på Facebook. Det är dock inte tillräckligt för att stävja brottsligheten. Man bör både se över sanktioner av olika slag, både för förare och kunder, och hur man kan förändra synen på den svarta ekonomin hos allmänheten. Svarttaxiproblemet behöver mötas med såväl ökad kontroll som skärpta lagar. Samhällskontraktet är skört och behöver vårdas med eftertanke.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag om hur man ska komma till rätta med det växande problemet med svarttaxigrupper på sociala medier och andra plattformar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Fusk vid körkortsprov

Fusk vid körkortsprov har blivit ett allt vanligare problem. Vid det teoretiska körkortsprevet kan det t.ex. gå till så att teknisk utrustning såsom små kameror och hörsnäckor smugglas in och någon utanför hjälper till att svara på frågorna. Det förekommer också att någon annan än den som ska ta körkortet gör provet på plats med hjälp av falskt id, vilket även kan ske vid uppkörning. En bil kan skugga uppkörningsbilen och ha kontakt med den som kör upp via telefon/öronsäcka. Det förekommer också hot, våld och mutförsök mot provförrättare. Varianterna är många och det har uppstått en marknad där körkort mer eller mindre säljs. Detta är naturligtvis ett problem, dels för provförrättarnas arbetsmiljö och möjligheter att genomföra sitt uppdrag, dels innebär det att personer som inte har uppfyllt kriterierna för att få körkort får tillåtelse att framföra fordon på våra vägar vilket äventyrar trafiksäkerheten och innebär fara för dem själva och andra. Menar vi allvar med nollvision för skadade och döda i trafiken måste detta åtgärdas.

Trafikverket har infört åtgärder för att minska fuskets men man kommer fortfarande på fuskare, nya metoder hittas och mörkertalet är sannolikt stort. Hade man kommit åt metoderna och regelmässigt kommit på fuskarna så hade inte marknaden funnits kvar.

Konsekvenserna för personer som blir påkomna med fusk och de som tillhandahåller fusk är obefintliga.

Regeringen har i september 2019 uppdragit åt Transportstyrelsen att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget i den del som handlar om fusk vid prov handlar främst om intygsförfarande och författningsstöd för ett sådant. Gällande andra åtgärder gentemot fuskare uttrycker man att sådana ”kan behöva övervägas”. I uppdraget ingår inga sanktioner gentemot den som är behjälplig med fusk. Vänsterpartiet tycker att detta är för svagt och vill se skarpa förslag som gör att det inte är attraktivt att vare sig fuska eller vara behjälplig med att fuska. Exempelvis skulle man kunna införa kännbara sanktioner, såsom att ge Transportstyrelsen mandat att stänga av en person som fuskar från att få göra provet igen inom ett år samt eventuellt kräva intyg från körskola på genomgången kurs inklusive ett visst antal körlektioner. Den som tillhandahåller fusk eller hjälper till att genomföra fusk ska kunna få körkortet indraget i minst ett år. Det finns säkerligen andra åtgärder och sanktioner som kan införas.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Komplement till sanktioner vid fortkörning och annan vårdslöshet i trafiken

Under 2018 ökade antalet mötes- och omkörningsolyckor kraftigt jämfört med året innan. Antalet omkomna i trafiken steg med 35 procent trots att svenska vägar och de bilar vi kör blir allt säkrare.

För en hög trafiksäkerhet på våra vägar krävs säkra förare som inte tar risker och som har ett ansvarsfullt beteende i trafiken, håller avstånd, anpassar hastigheten, undviker aggressiv körning och farliga omkörningar. Forskarna talar om tre typer av felbeteenden: medvetna felhandlingar, misstag och rutinfel. Man har funnit att det är medvetna felhandlingar som utgör huvudorsaken till trafikolyckor. Det kan exempelvis handla om att man kör för fort, gör en olämplig omkörning eller kör trots alkohol eller andra droger i kroppen.

Den som gör medvetet fel har ofta en övertro på sig själv som förare och anser sig kunna bemästra bilen även i en svår situation. Personen anser att hen inte behöver skämmas över beteendet och överskattar fördelarna och underskattar riskerna. Det kan också vara svårt för individen att ändra sitt beteende eftersom personen ofta inte inser att det är ett problem.

Eftersom böter varken korrigerar inställning eller beteende utan enbart är en påföljd som svider mer för vissa än för andra behöver vi undersöka om man kan sätta in andra åtgärder för att förare ska lära sig att undvika ett beteende som utsätter dem själva och andra för fara. En sådan åtgärd för att komma tillrätta med felaktigt beteende och medvetna felhandlingar kan vara kurser och utbildningar för förare som har blivit dömda för vårdslöshet i trafik, överskridit hastighetsbegränsningar eller begått andra trafikförseelser med syfte att påverka deltagarnas attityder och medvetenhet om sitt körsätt.

Den här typen av kurser och utbildningar används och har använts i flera länder. I exempelvis Storbritannien finns det sedan 2007 en nationell kurs i hastighetsmedvetenhet National Speed Awareness Course (NSAC) som ger goda resultat. Syftet med NSCA är att uppmuntra och underlätta för deltagarna att följa hastighetsbegränsningar vilket bl.a. sker genom att utmana deras attityder till fortkörning, öka medvetenheten om deras val av hastighet och förse dem med verktyg för att förändra deras beteende. Tanken är att deltagarnas ändrade körbeteende i sin tur ska leda till ökad säkerhet i trafiken med färre och mindre allvarliga olyckor. Kursen behandlar olika aspekter av fortkörning, t.ex. förarnas motiv, konsekvenser och hur de ser på sitt eget ansvar.

Vid ett införande av den här typen av riskmedvetandebildning vore det lämpligt att börja i liten skala med kontinuerlig utvärdering och utveckling av verksamheten för att utforma ett bra och effektivt program innan man inför det nationellt.

Regeringen bör utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Lorena Delgado Varas (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Birger Lahti (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)