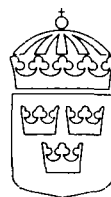


# Regeringens proposition

1992/93:106

om åtgärder rörande taxitrafiken



Prop.  
1992/93:106

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 17 december 1992.

På regeringens vägnar

*Carl Bildt*

*Mats Odell*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Den slopade behovsprövningen har i stort sett lett till avsett resultat vad gäller tillgången till taxitjänster. Utbudet har ökat kraftigt, särskilt i storstadsregionerna. Kundernas väntetid vid telefonbeställning av taxi har i allmänhet minskat liksom också tiden för att få en bil framkörd. De befärade bristerna i glesbygd synes i stort sett ha uteblivit, bl.a. till följd av de villkor beträffande trafikutbud som ställs av kommuner och trafikhuvudmän vid upphandling av bl.a. skolskjutsar och färdtjänst. Sett över hela landet synes man nu nått något av en balanspunkt i fråga om utbud och efterfrågan på taxitjänster, uttryckt i form av antalet taxifordon i trafik.

Även prisnivån har på de orter där det finns en fungerande konkurrens blivit gynnsam för konsumenterna. Effekterna av avregleringen är således övervägande positiva. Beslutet om avregleringen ligger därför fast.

Det kan emellertid också konstateras att avregleringen kommit att medföra en del omställningsproblem för de tidigare etablerade taxiföretagen. Detta är en konsekvens av att näringen sedan lång tid tillbaka varit reglerad i detalj. Nyttillkomna taxiägare har heller inte överlag varit vana vid de servicekrav som bör ställas.

För att komma till rätta med en del missförhållanden inom taxinäringen har regeringen vid sitt sammanträde den 10 december 1992 beslutat om följande åtgärder:

Krav på godkänt prov för taxiförare tas in i yrkestrafikförordningen. Yrkeskunnandet skall dokumenteras med en legitimation som skall hållas väl synlig för passageraren.

Den andra ändringen syftar till att få ett bättre samband mellan trafik till-

ståndet, tillståndshavaren, det fordon som anmäls samt den registrerings-  
skylt som skall finnas om tillståndet avser taxitrafik.

Följande åtgärder föreslås i nu föreliggande proposition:

- Vägverket bör såsom central myndighet för yrkestrafikfrågor särskilt följa upp effekterna av de krav på yrkeskunnande hos taxiförare som regeringen beslutat om.
- Den rapport om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken som Vägverket årligen skall utarbeta, bör ha kommit in till regeringen senast den 15 september varje år.
- Länsstyrelserna, Vägverket, Luftfartsverket och Konsumentverket bör ställa högre krav på prisinformationen från taxiföretagen och själva i tillämpbara delar också bidra med information.
- Länsstyrelserna bör utfärda föreskrifter om att innehavare av tillstånd till taxitrafik skall på sina taxifordon ange tillämpad taxa i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet.
- Bättre information på taxikvittot om grunderna för prissättningen (t.ex. hur lång tid på tidstaxa, hur lång sträcka på km-taxa). Bilens registreringsnummer skall anges på kvittot.
- Taxametrar skall utan undantag vara plomberade och inte enbart "vid behov".
- Nuvarande tillstånd att plombera taxametrar skall dras in snarast möjligt.
- Höga krav på yrkeskunnande för plombering av taxametrar bör ställas. Härigenom sker en begränsning av antalet ackrediterande verkstäder, vilket minskar risken för obehörigt intrång i taxametrar.
- Nuvarande dispenser (TSVFS 1990:32 och 1991:57) för plombering av taxametrar upphävs.
- Godkännande av verkstad för plombering skall göras av Styrelsen för teknisk ackreditering.
- Den godkända verkstaden skall årligen kontrollera plomberingen och kalibrera taxametern, bl.a. vad avser vägtalet.
- Kontroll av vägtal och plombering skall kunna ske vid flygande inspektion, också på uppställningsplatser för taxi.
- Bruten plombering skall som regel medföra att trafikillståndet dras in. Föraren, och i vissa fall även tillståndshavaren, skall kunna dömas till penningböter.
- De ackumulerande registren i taxametern skall vara plomberade i själva fordonet. Registren skall inte gå att nollställa.
- Typ av taxameter och dess tillverkningsnummer skall vara registrerat i bilregistret för resp. taxifordon.
- Vägverket ges rätt att utfärda föreskrifter om användningen av taxametrar, innehårande bl.a. att kvitto skall skrivas ut efter varje avslutat uppdrag och att taxametern skall registrera uppgifterna på kvittot efter varje uppdrag. Detta skall gälla även vid körningar till fasta priser.
- Vägverket bör såsom central myndighet för yrkestrafikfrågor följa den internationella utvecklingen vad gäller fordonsutrustning och därvid verka för en ökad standardisering av taxametrar.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 1992.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

---

## Proposition om åtgärder inom taxitrafiken

### 1 Inledning

Våren 1988 beslutade riksdagen att taxitrafiken skulle avregleras med verkan fr.o.m. den 1 juli 1990 (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15, rskr. 1987/88:166). Då slopades bl.a. behovsprövningen av tillstånden, indelningen i trafikområden, kommenderingsplanerna och den obligatoriska anslutningen till en beställningscentral. Någon av staten fastställd maximitaxa skulle inte heller finnas. Däremot infördes bestämmelser om att länsstyrelserna, som är tillståndsmyndigheter för huvuddelen av den yrkesmässiga trafiken, däribland taxitrafiken, skulle skärpa prövningen av de tillståndssökandes lämplighet och den uppföljande kontrollen av lämpligheten. Enligt riksdagsbeslutet skulle vidare Transportrådet följa utvecklingen inom taxinäringen och årligen lämna en rapport till regeringen om sina iakttagelser. I rapporten borde redovisas – framhölls det – hur de grundläggande kraven på taxibranschen upprätthålls inom olika områden, t.ex. med avseende på trafikförsörjningen, effektiviteten inom beställnings- och uppdragsfunktionen, taxametrar m.m.

I den *budgetproposition* som regeringen beslöt om i december 1991 (prop. 1991/92:100 bil. 7) behandlades i avsnittet Särskilda frågor avregleringen av taxi och dess effekter.

*Riksdagen* behandlade emellertid inte regeringens förslag förrän under hösten 1992 med beslut i kammaren den 4 november.

Med anledning dels av vad som i propositionen anförts om avregleringen av taxi och om riktlinjer för en skärpt lämplighetsprövning och uppföljning av lämpligheten, dels av två motioner i ärendet har riksdagen gett regeringen följande till känna (bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2).

Trafikuskottet framhåller att en sanering av taxinäringen är nödvändig för att taxikunderna skall kunna åka säkert till en kostnad som är rimlig i förhållande till resans omfattning. Detta kräver att tillsynsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen, får de redskap som är nödvändiga. Detta kräver också att gällande lagstiftning faktiskt tillämpas och att olaga yrkesmässig trafik beivras i större utsträckning än vad som för närvarande synes vara fallet. Skärpningar av lagstiftningen på bl.a. följande punkter bör övervägas.

- Krav på *ett* trafiktillstånd till varje bil, – till skillnad från dagens situation där varje bolag har ett tillstånd.
- Reglerna för lönegarantin bör inte få missbrukas.
- Taxiföretag med stora skulder till samhället bör förlora trafiktillståndet.
- Länsstyrelsen bör vid tillståndsprovning få tillgång till Riksskatteverkets datalistor.
- Rutinerna för utgivande och återlämnande av taxiskyrtlar samt för godkännande av taxametrar bör förbättras.

De berörda frågorna bör enligt riksdagen skyndsamt utredas genom regeringens försorg. Regeringen bör därefter återkomma till riksdagen med erforderliga förslag.

Föreliggande redovisning om åtgärder inom taxitrafiken har emellertid initierats långt före riksdagsbeslutet i november 1992.

När riksdagen våren 1988 beslöt om en avreglering av taxi ingick som en viktig del i beslutet att taxifordon skall vara utrustade med *kvittoskrivande och registrerande taxametrar*.

En grundläggande tanke när reglerna för taxametrar skärptes i början av 1980-talet var att man skulle försvåra att en taxameter kunde manipuleras på ett sådant sätt att resenären kunde debiteras ett för högt pris i förhållande till transport prestationen, t.ex. körsträckan. I riksdagens beslut år 1988 om en avreglering av taxi lades därför stor vikt vid en fungerande plombering. Sålunda angavs att en bruten plombering av taxametern skall kunna utgöra grund för återkallelse av trafiktillstånd.

I sina yttranden över Transportrådets rapport (1991:1) Avreglering av taxitrafiken redovisade flera remissinstanser att det fanns problem med de nya kvittoskrivande och registrerande taxametrarna. Risk fanns således för att plomberingen kunde brytas och att taxametern därefter inte fungerade på avsett sätt. Respriserna kunde således bli för höga. Risk fanns också för ett skatteundandragande.

Andra problem som redovisades var att taxametern kunde placeras i taxibilen på ett sådant sätt att den kunde utgöra skaderisk eller olägenhet för förare eller passagerare.

Med anledning av bl.a. de synpunkter som framfördes i remissyttrandena har inom Kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria angående problemen kring taxametrars plombering m.m. På grundval av denna promemoria och med överlämnande av Transportrådets rapport samt remissyttrandena över denna uppdrog regeringen, efter regeringsbeslut den 14 november 1991, åt Trafiksäkerhetsverket (TSV) att utreda frågorna och att lämna förslag till åtgärder.

## 2 Trafiksäkerhetsverkets redovisning av sitt uppdrag

TSV redovisade sitt uppdrag i en skrivelse som kom in till Kommunikationsdepartementet den 21 maj 1992. I skrivelsen framhåller TSV vikten av att skapa lika konkurrens inom taxinäringen och av att minska möjligheterna till fusk med taxametrarna. Förslagen i skrivelsen är i sammanfattning följande:

- Förbud mot vissa typer av taxekonstruktioner.
- Nya regler om plombering, med väsentligt ökat ansvar för taxametertillverkaren.
- Lättnader i kraven på inre säkerhet införs i syfte att underlätta montering av taxameterutrustning. Krav på bilbältesanvändning för taxiförare införs.
- Regler för användning av taxameter införs.

Skrivelsen har remissbehandlats. En sammanfattning av remissyttrandena finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet (Dnr K92/2479/4).

### 3 Övriga i ärendet inkomna skrivelser

*Stockholms stad* har genom borgarrådet Mats Hulth den 7 oktober 1992 kommit in med en skrivelse med hemställan om en utvärdering av avregleringen av taxiverksamheten. Mycket har blivit bra genom avregleringen, framhålls det. Tillgången på taxifordon har ökat och priserna har pressats ner. Det finns emellertid också konsekvenser som är dåliga, vilket har att göra med att tillståndsgivningen är alltför kravlös.

Det andra problemet som tas upp i skrivelsen är brister i konsumentinformationen rörande respriser med taxi för de resenärer som anländer med flyg till Arlanda flygplats.

Skrivelsen har remitterats för yttrande till Länsstyrelsen i Stockholms län och till Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda flygplats.

Remissinstanserna har därvid anfört följande: *Länsstyrelsen i Stockholms län* hänvisar i sitt yttrande, daterat den 11 november 1992, till att man årligen handlägger ca 4 000 ärenden om yrkesmässig trafik. Styrelsen ställer sig frågande till att tillståndsgivningen skulle vara alltför kravlös och att tillstånd skulle ges till olämpliga och oseriösa personer. Påståendet är opreciserat och inte underbyggt av något sakmaterial, framhålls det.

Länsstyrelsen anför vidare:

Den 1 juli 1990 fanns i länet cirka 1.300 taxitrafikföretag med cirka 2.500 bilar. Kärnan av dessa återfanns i Stockholms stad. I dagens läge finns cirka 2.600 taxiföretag med cirka 6.000 bilar. Det innebär mer än en fördubbling av företagen medan antalet bilar tredubblats. Antalet nya ansökningar om taxitrafiktillstånd kommer in till Länsstyrelsen i oförminskat antal.

Under 1990 meddelade Länsstyrelsen 754 taxitillstånd till lika många företag och avslog 273 ansökningar på olika skäl såsom brott, konkurser, ekonomisk olämplighet samt krav på yrkeskunnande. Avslag meddelades alltså på 36 procent av ansökningarna.

Under 1991 meddelades 754 tillstånd och avslogs 226 eller 30 procent.

Siffrorna under 1992 kan beräknas vara ungefär motsvarande.

Sedan den 1 juli 1990 har Länsstyrelsen återkallat flera hundra trafiktillstånd inom hela området för yrkesmässig trafik på grund av olika i lagen angivna skäl. Varning har meddelats ännu fler företag medan ett stort antal står på Länsstyrelsens observationslistor för omprövning årsvis."

*Luftfartsverket* hänvisar i sitt yttrande, daterat den 10 november 1992, till tidigare skrivelser angående prisinformationen för taxiresor från Arlanda

flygplats. I skrivelserna framhålls bl.a. att verket inte har någon anledning att ha synpunkter på taxinäringens prissättning. Det ankommer inte på Luftfartsverket att kontrollera att gällande lagstiftning efterlevs och att taxameter används i den utsträckning som lagstiftningen kräver. Luftfartsverket deltar inte heller i prisdiskussioner vad avser andra transportsätt från och till flygplatsen.

Luftfartsverket avser att revidera den prisinformation som hittills givits från verkets sida om taxiresor. Arlanda flygplats kommer i transithall och vid taxis uppställningsplatser framför terminalerna sätta upp ny aktuell prisinformation. Flygplatsen överväger också – om det kan godtas från konkurrenssynpunkt – att tillsammans med Arlanda Remote utforma tydliga regler för hur taxitrafiken från Arlanda skall bedrivas. Dessa regler bör i första hand omfatta rena ordningsfrågor men även viss prisreglering. Överträdelser av ordningsregler och t.ex. oskäligen priser bör sålunda kunna beivras genom att ifrågakvarande förare inte tillåts utnyttja taxisystemet på Arlanda. Detta kommer sannolikt att innebära ett ökat antal förare som kommer att ”ragga kunder” utanför det etablerade framkallningssystemet.

”Luftfartsverket stöder industri- och näringslivsborgarrådets synpunkt att en utvärdering av avregleringen bör ske. Vad avser de speciella problemen vid Arlanda pågår en ständig dialog mellan Länsstyrelsen, olika taxibolag, Arlanda Remote och Luftfartsverket. Så länge som de ursprungliga intentionerna med avregleringen – fri prissättning och i princip fri etablering – skall upprätthållas finns det emellertid små möjligheter för Luftfartsverket och Stockholm-Arlanda flygplats att genomföra några särlösningar.”

Vidare har den 14 oktober 1992 kommit in en rapport från *arbetsgruppen "Vissa negativa konsekvenser av taxis avreglering i Stockholmsområdet"*. Arbetsgruppen har bestått av företrädare för Taxi Trafikförening i Stockholm, trafikföretaget Samtrans, Länsstyrelsen i Stockholms län, Polismyndigheten i Stockholm, Stockholms transportarbetareförening samt Försäkringsbolaget Folksam.

I rapporten hävdas att taxinäringen i Stockholm är en bransch i kaos. Enligt skrivelsen har gruppen dock avstått från att själva lämna förslag till åtgärder. Förslag till åtgärder har med anledning av arbetsgruppens inventering sedermera lämnats av Trafikpolisen i Stockholm i en skrivelse som kom in den 8 december 1992 och som har titeln ”Åtgärdspaket för den yrkesmässiga trafiken”. I skrivelsen föreslås bl.a. att det inrättas en s.k. yrkestrafiknämnd i varje län och att det skall finnas ett särskilt taxireglemente. Vidare önskar man att begreppen trafikområde och trafikeringsplikt återinförs. Förslag lämnas också om ett fordon per tillstånd samt om yrkestrafiktillstånd för att utrusta fordon som taxi.

*Svenska Taxiförbundet* har genom en skrivelse som kom in till Kommunikationsdepartementet den 26 oktober 1992 hemställt om åtgärder beträffande vissa problem rörande trafiktillstånd för taxi, taxametrarna, den särskilda registreringsskylten samt yrkestrafikmärket. Det är enligt förbundet inte särskilt lätt att följa vilken myndighet och motsvarande som ska göra vad (TSV, ABSvensk Bilprovning m.fl.) och förbundet är därför tvacksamt till om tillräcklig samordning sker. Det övergripande ansvaret åvilar länsstyrelsen som tillsynsmyndighet.

Förbundet framhåller att enligt nuvarande rutiner kontroll ej sker av att det fordon som skall användas i taxitrafik är kopplat till tillståndsinnehavaren. Effekten blir då att icke tillståndsinnehavare tilldelas gula registrerings skyltar.

Vidare har en skrivelse kommit Kommunikationsdepartementet till handa den 28 oktober 1992 från *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* och *Svenska Transportarbetareförbundet*. I skrivelsen hänvisas till att antalet taxibilar har ökat starkt till följd av avregleringen. Detta har i sin tur lett till dålig lönsamhet inom näringen, vilket tvingar taxiägarna till lönedumpning. De anställda har tvingats att arbeta allt för långa arbetstider för att överhuvudtaget tjäna ihop till sitt uppehälle. Detta är bl.a. ett hot mot trafiksäkerheten.

Vidare anförs att upphandlingen från landsting och kommuner i många fall inte leder till kostnadstäckning för taxiföretagen. Återhållsamma landstings- och kommunalupphandlare tar det billigaste alternativet och riskerar därmed att träffa avtal med mindre seriösa och serviceinriktade taxiföretag. Detta sägs strida mot trafikhuvudmännens i lagstiftningen ålagda ansvar för taxitrafiken.

Beslut bör enligt de båda organisationerna därför snarast fattas om

- att återinföra krav på tillhörighet till beställningscentral, varigenom bl.a. uppnås möjlighet att identifiera fordon och förare,
- att trafiktillstånd fortsättningsvis endast omfattar ett fordon,
- att varje förare förses med legitimation av central myndighet t.ex. TSV.
- att bl.a. länsstyrelsens övervakande funktioner förstärks. Detta krav kan exempelvis uppnås genom att tillståndshavaren med vissa mellanrum måste förnya sitt tillstånd. En förutsättning för nytt tillstånd är att ny lämplighetsprövning sker.

Länsstyrelsen bör enligt skrivelsen även ha det övergripande ansvaret för examination av förare.

Filosofie doktorerna *Anders Wigren* och *Hans Lind* vid *Stockholms universitet* har i en skrivelse, daterad den 12 november 1992, redovisat forskningsresultat angående taximarknaden i länet och lämnat vissa förslag till nya regler. Bland de förslag de tar upp är krav på obligatorisk förarutbildning och legitimering av taxiförare, registrering av vilka som examinerats från s.k. BLIV-kurser, anmälningsplikt av taxifordon samt bättre samhällsinformation om taxi. De tar också upp behovet av ökade resurser för länsstyrelsernas tillsynsverksamhet samt lämnar förslag till särskilda regler för taxiföringen vid Arlanda flygplats.

Under beredningsarbetet har *AB Svensk Bilprovning (ASB)* den 16 november 1992 kommit in med en skrivelse angående plombering av taxametrar. I skrivelsen framhålls att några av de typgodkända taxametrarna inte går att plombera på det sätt som från början avsågs. För att klara föreslagna plomberingskrav är enligt ASB det "helt uppenbart" att godkännandet för vissa taxameterfabrikat måste återkallas.

Med anledning av ASB:s skrivelse har *Trafiksäkerhetsverket* anmodats att lämna en förklaring och lämna förslag till åtgärder. I en skrivelse daterad den 23 november 1992 ger TSV en ingående redogörelse för de befarade missförhållandena. För ett av fabrikaten har TSV för avsikt att ändra verkets före-

skrifter om taxametrar så att det blir en hårdare knytning mellan fordon och totalregistret i taxametern. I övrigt gäller för de behandlade taxameterfabrikaten att de ger minst samma skydd mot obehörigt intrång som det som normalt accepteras i datasystem. För två av fabrikaten är dessutom antalet plomberingstillstånd begränsat vilket ger ett tillfredsställande skydd mot manipulation.

Den 16 november 1992 kom *Svenska Transportarbetareförbundet* in med en skrivelse med förslag till åtgärder inom taxitrafiken. I skrivelsen framhålls att den i Sverige genomförda avregleringen medfört fler bilar i trafiken och i en del fall också lägre taxa men på bekostnad av branschens solvens och seriositet. Prissättningen bör vara mer enhetlig. Tillsynen och uppföljningen från myndigheternas sida måste skärpas. Frikostigheten vid länsstyrelsens tillståndsgivning överträffas endast av Kammarrättens servilitet i överklagningssärenden, framhåller förbundet. Ett förslag som framförs är att alla taxibilar skall vara anslutna till beställningscentral, dit kunderna skall kunna vända sig med eventuella klagomål.

*Svenska Taxiförbundet* har i en skrivelse den 17 november 1992 lämnat ett åtgärdsprogram i 15 punkter. Förslagen redovisas i *bilaga 1*.

*Taxametertillverkaren KGK Fordonssystem AB* har i en skrivelse daterad den 23 november 1992 lämnat förslag beträffande taxametrars säkerhet mot manipulation. I skrivelsen framhålls att erfarenheter visar att fysisk plombering är ett både enkelt, billigt och väl fungerande sätt att plombera. Fördelen är att den enkelt kan kontrolleras. Det framhålls också att oavsett typ av plombering förekommer fusk. Fusket nedbringas i fallet fysisk plombering till acceptabel nivå.

I skrivelsen lämnas också förslag till kontroll av taxametersystem.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* har i promemoria som kom in till Kommunikationsdepartementet den 23 november 1992 beskrivit taxinäringen i länet vad avser marknadsförhållanden, skatteskulder, konkurser m.m.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* har genom beslut i sin styrelse den 26 november 1992 kommit in med en skrivelse där olika förslag till förändringar av reglerna på taximarknaden behandlas. Skrivelsen (dock ej dess bilagor) redovisas i *bilaga 2*.

Slutligen har *Svenska Taxiförbundet* i en skrivelse som kom in den 9 december 1992 tagit upp vissa ytterligare frågor beträffande avregleringen av taxi. Förbundet hemställer bl.a. om att regeringen bör förnya och förtydliga inriktningen av dispenser från kravet på taxameter. Man vill också ha en mera restriktiv dispensgivning för hyrverk.

Jag vill också nämna att regeringen den 19 november beslutat att låta *Statskontoret* göra en förutsättningslös utvärdering av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Statskontoret skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 1993.

Det skall också nämnas att regeringen samma dag beslöt om att tillåta *samkörning* av kronofogdemyndigheternas utsköningsregister om skatter och avgifter med yrkestrafikregistret. Härigenom kan det ske en bättre uppföljning av lämpligheten hos den som fått tillstånd till yrkesmässig trafik.

De förslag till åtgärder inom taxinäringen, som redovisats i nu nämnda skrivelser liksom också i riksdagens tillkännagivande, diskuterades vid över-



## 4 Allmänt om tillsynen över taxinäringen

**Mitt förslag:** Beslutet om avregleringen ligger fast.

**Min bedömning:**

- Vägverket bör såsom central myndighet för yrkestrafikfrågor särskilt följa upp effekterna av de krav på yrkeskunnande hos taxiförare som regeringen nyligen beslutat om.
- Den rapport om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken som Vägverket årligen skall utarbeta, bör ha kommit in till regeringen senast den 15 september varje år.

**Skälen för mitt förslag och min bedömning:** I 1992 års budgetproposition lämnades en ingående redogörelse för effekterna av avregleringen av taxi. Ungefär ett och ett halvt år hade då gått sedan beslutet om avregleringen trädde i kraft den 1 juli 1990. Jag konstaterade då att tidsperioden kan bli relativt lång från det att en offentlig reglering slopats till dess att konkurrensen fungerar, särskilt som taxinäringen har varit reglerad i stort sett sedan sekelskiftet.

Regeringens utgångspunkt var emellertid då och är enligt min åsikt den, att man inom den yrkesmässiga trafiken bör så långt möjligt undvika konkurrensbegränsande regler och detaljstyrning av verksamheten. Vad som i stället bör eftersträvas är ökad effektivitet och en bättre kundtjänst. Medlen för detta är en fri konkurrens och en principiell etableringsfrihet under beaktande av att tillståndshavaren uppfyller lämplighetskraven som trafikutövare.

Den slojade behovsprövningen har i stort sett lett till avsett resultat vad gäller tillgången till taxitjänster. Utbudet har ökat kraftigt, särskilt i storstadsregionerna. Kundernas väntetid vid telefonbeställning av taxi har i allmänhet minskat liksom också tiden för att få en bil framkörd. Många beställningscentraler har på senare tid börjat marknadsföra sina tjänster genom annonskampanjer eller riktad reklam till företagsgrupper. De befarade bristerna i glesbygd synes i stort sett ha uteblivit, bl.a. till följd av de villkor beträffande trafikutbud som ställs av kommuner och trafikhuvudmän vid upphandling av skolskjutsar och färdtjänst.

Sett över hela landet synes man nu nått något av en balanspunkt i fråga om utbud och efterfrågan på taxitjänster, uttryckt i form av antalet taxifordon i trafik. Medan antalet taxifordon ökade med ca 500 under år 1989 och med inte mindre än 3 400 under år 1990 skedde en minskning med ca 400 fordon

under år 1991. Det är första gången sedan år 1983 som antalet taxifordon minskat i landet.

Det stora utbudet av taxifordon i Stockholmsområdet påverkar givetvis lönsamheten för taxi i negativ riktning i just detta område. Det är ändå svårt att instämna i påståendena att avregleringen av taxi skulle för landet som helhet ha medfört någon form av överetablering. Dålig lönsamhet kan exempelvis hänga samman med att lågkonjunkturen minskar antalet privatresor med taxi. Även färdtjänstresandet har minskat i omfattning, bl.a. till följd av bättre handikappanpassning av fordon i den kollektiva trafiken. En bidragande faktor, som kan ha minskat efterfrågan på taxis tjänster är införandet av moms (25 % påslag på respriset) den 1 januari 1991 inom bl.a. persontrafikområdet. Detta innebar att taxis kostnader och respriser ökade med i genomsnitt ca 18 %.

Dävarande SPK har i sin rapport "Taxi efter avregleringen" undersökt om just taxi drabbats av relativt fler konkurser än andra likartade näringsgrenar. SPK framhåller följande:

"Under 1989 uppgick enligt SCB antalet taxiföretag som försattes i konkurs till 19. En ökning noteras för åren 1990 och 1991 då antalet konkurser var 31 resp. 139 enligt Svensk Handelstidning Justitia. Det är ett litet antal i relation till totala antalet taxiföretag i landet, som i slutet av 1991 beräknas ha uppgått till omkring 7300. Antalet konkurser inom taxi de senaste åren avviker inte i nämnvärd utsträckning, relativt sett, från motsvarande förhållanden på andra transportområden med småföretag, t.ex. lastbilstrafiken."

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anger i sin skrivelse att av länets 450 taxiägare förekom per den 30 april 1992 endast 24 i kronofogdens register över ej betalda skatter och avgifter. Antalet utgör 5,3 % av antalet tillståndshavare, vilket får anses vara en låg andel.

Ur konsument synpunkt är det värdefullt att tillgången till taxibilar har ökat. Även prisnivån har på de orter där det finns en fungerande konkurrens blivit gynnsam för konsumenterna. Min bedömning är således att effekterna av avregleringen är övervägande positiva. Beslutet om avregleringen ligger därför fast. Det innebär att jag ställer mig avvisande till den stegvisa återreglering av taxi som Trafikpolisen i Stockholm vill införa i form av ett återinförande av begreppen trafikområden och trafikeringsplikt. Sådana regleringsmoment går inte att införa utan att man också kräver bestämmelser om t.ex. kommenderingsplaner och prisreglering. Därmed skulle taxinäringen åter bli reglerad, något som jag ställer mig avvisande till.

Detta mitt ställningstagande innebär självfallet inte att man bör negligera de problem som onekligen finns inom taxinäringen. Det kan således konstateras att avregleringen kommit att medföra en del omställningsproblem för de tidigare etablerade taxiföretagen. Detta är en konsekvens av att näringen sedan lång tid tillbaka varit reglerad i detalj. Nyttillkomna taxiägare har heller inte över lag varit vana vid de serviceförhållanden som bör gälla t.ex. vid Arlanda flygplats. Det kan emellertid också konstateras att en del uttryck för bristande serviceanda som gjorde sig gällande under den första tiden efter avregleringen minskat till följd av åtgärder inom taxinäringen själv.

Jag avser därvid bl.a. de strävanden som finns från åtskilliga tillståndsha-

vares och beställningscentralers sida att höja servicekvaliteten också hos förarna. Svenska Taxiförbundet tar aktiv del i detta arbete, bl.a. genom sitt projekt "Auktorisation av beställningscentraler".

God förarkompetens bör, som jag ser det, kunna vara ett verksamt konkurrensmedel mellan de olika taxiföretagen och mellan de olika beställningscentraler till vilka företagen är anslutna. En bättre profilering från centralernas sida har också den fördelen att eventuella reklamationer från allmänheten kan få en seriös behandling.

Svenska Taxiförbundets initiativ vad gäller *förarutbildningen* har alltså många tilltalande egenskaper. Jag finner dock förslaget otillräckligt. Detta hänger samman med att förbundet organiserar bara en del av taxiföretagen i landet, varigenom effekterna för hela taxinäringen blir begränsade. Jag hyser också viss tveksamhet till att låta en branschorganisation svara för en så viktig del av en seriös taximarknad som yrkeskunnandet utgör. Åtgärden kan nämligen lätt leda till att man för in ett moment av behovsprövning inom näringen som skulle motverka ett fritt marknadstillträde. I den mån oseriös eller olaglig verksamhet förekommer bör detta i stället motverkas genom skärpt regelövervakning och genom en översyn från statsmaktens sida av gällande regelsystem.

Regeringen har därför nyligen beslutat om en ändring i yrkestrafikförordningen (1988:1503) YTF, så att förare i taxitrafiken oavsett branschtillhörighet skall besitta en viss yrkeskunskap. Ett villkor för att få framföra fordon i taxitrafiken skall således vara att föraren har blivit godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov som styrker fullgjord utbildning. Genom utbildningen skall tillses att förarna har kunskaper i kartläsning samt om olika passagerares behov av hjälp samt den kännedom om yrkestrafiklagstiftning, arbetstidsbestämmelser som erfordras för arbetet som förare i yrkesmässig trafik.

Jag är naturligtvis medveten om att dessa nya bestämmelser om förarkompetens knappast är behövliga för dem som arbetat länge inom näringen. Det har därför införts en möjlighet för Vägverket att medge undantag från bestämmelserna för förare som har arbetat i minst fem år som förare av fordon i yrkesmässig trafik för persontransporter. Ett villkor för att undantag skall medges är att Vägverket bedömer att föraren genom sitt arbete fått tillräcklig erfarenhet av taxitrafik.

Yrkeskunnandet hos förarna skall bestyrkas genom en *legitimation* med namn och fotografi. Föraren skall vid transport av passagerare hålla legitimationen väl synlig.

Ändringen i YTF innebär att Vägverket bör meddela närmare föreskrifter om förarutbildningens innehåll m.m. Denna nya uppgift skall ses om en viktig del för *Vägverket såsom central tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken*. När det gäller taxitrafiken vill jag erinra om att i riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 uttalades att Transportrådet skulle allmänt sett följa utvecklingen inom taxinäringen och årligen lämna en rapport till regeringen om sina iakttagelser.

I rapporten skall redovisas hur de grundläggande kraven på taxibranschen upprätthålls inom olika områden, t.ex. i trafikförsörjningshänseende, effektiviteten inom beställnings- och uppdragsfunktionen, taxametrar m.m. Väg-

verket övertar fr.o.m. den 1 januari 1993 uppgiften. Fortsättningsvis bör rapporten komma regeringen till handa senast den 15 september så att eventuella förslag till författningsändringar kan behandlas i den budgetproposition som läggs fram året därpå.

Ändringen i YTF innebär att de önskemål som framförts av bl.a. Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet om att det bör vara en central statlig myndighet som svarar för legitimeringen av taxiförarna torde bli tillgodosett. Det innebär också att de förslag om förarlegitimering som lämnats av Länsstyrelsen i Stockholms län till större delen torde ha tillgodosetts. Eventuella regionala utbildningar bör därför inriktas på god lokalkännedom och förarnas uppträdande mot kunderna. I övrigt bedömer jag att man bör avvakta effekterna av den förarutbildning som skall ske i enlighet med den nyligen beslutade ändringen i YTF. Vägverket bör därför i sin årliga rapport till regeringen särskilt behandla frågan om förarutbildningen.

Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet har i sin skrivelse den 28 oktober 1992 också krävt att taxiföretagen obligatoriskt skall vara anslutna till en *beställningscentral*. Samma önskemål återfinns i skrivelsen från Svenska Transportarbetareförbundet, daterad den 16 november 1992. Jag vill då erinra om att önskemålet avvisades under stor enighet av regering och riksdag år 1988 då beslutet om avregleringen togs. Motiveringen är fortfarande bärande, nämligen att en obligatorisk anslutning till en beställningscentral skulle kunna beskära konkurrensen och bidra till prishöjningar. Svårigheter uppstår också att kunna klart definiera vad som menas med en beställningscentral utan att man dessutom börjar reglera antalet anslutna fordon och centralernas geografiska räckvidd, dvs. en återgång till det tidigare tillämpade begreppet trafikområde. Jag noterar också att Trafikpolisen i Stockholm i sin skrivelse den 8 december 1992 avstyrker förslaget om obligatorisk anslutning till beställningscentraler.

Jag avvisar alltså förslaget om en lagreglering av beställningscentralernas kompetens. Centralerna har emellertid en allmänt sett viktig uppgift när det gäller att förmedla taxiuppdrag. Beträffande de samhällsbetalda körningarna vill jag hänvisa till att Transportforskningsberedningen efter initiativ av Kommunikationsdepartementet studerar för- och nackdelar med olika slag av beställningscentraler. Undersökningen syftar till att belysa skillnader i effektivitet, till ledning för kommunernas upphandling av taxitjänster och av beställningsverksamhet. En rapport är att vänta vid årsskiftet 1992/93.

När det sedan gäller statens tillsyn över taxinäringen vill jag erinra om att när riksdagen våren 1988 beslöt om en avreglering av taxitrafiken skärptes också kraven på *ekonomisk och personlig lämplighet för att vara trafikutövare*. Likaså skärptes uppföljningen av redan givna trafiktillstånd. Bl.a. infördes bestämmelser för att komma till rätta med s.k. bulvanförhållanden.

Även de personer som har ett stort personligt eller ekonomiskt inflytande i företaget skall således omfattas av prövningen och inte bara den eller de som har ansvaret för trafikutövningen. De personer som skall prövas är, utöver den trafikansvarige, dels styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har ett väsentligt inflytande i företaget, dels verkställande direktörer och andra som genom en

ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten, dels bolagsmännen i handelsbolag. Även nära släktingar till den som söker ett tillstånd för yrkesmässig trafik skall omfattas av den skärpta lämplighetsprövningen.

När det finns misstanke om att en redan befintlig rörelse drivs med hjälp av bulvaner skall tillståndsmyndigheterna göra en förnyad prövning.

Om förutsättningarna för tillståndsgivningen inte längre finns skall tillståndet dras in, oavsett hur många fordon som tillståndshavaren har. Vidare gäller att om allvarliga missförhållanden uppkommit i annan verksamhet som tillståndshavaren driver, skall tillståndet också kunna återkallas.

Det finns alltså en ordning som möjliggör att tillstånd till taxitrafik kan dras in om det förekommer allvarliga missförhållanden i driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver. Det gör att jag ställer mig tveksam till förslagen från Svenska Taxiförbundet samt från Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet om att tillståndshavaren med jämna mellanrum skall förnya sitt tillstånd och då på nytt bli lämplighetsprövad. En sådan ordning skulle skapa onödigt byråkrati och ytterligare öka arbetsbelastningen hos tillståndsmyndigheten utan att rättsläget skulle förbättras jämfört med nuvarande kontinuerliga uppföljning.

En annan sak är att förutsättningarna för tillståndsmyndighetens arbete kan behöva förbättras, en fråga som jag återkommer till i avsnittet 8 när jag behandlar länsstyrelsernas samarbete med skattemyndigheterna.

Beträffande vad som anförts i riksdagens tillkännagivande och i ett antal skrivelser om att ett taxitillstånd endast skall omfatta ett taxifordon bedömer jag att t.ex. skattefusk och missbruk av lönegarantin kan ske i företag med en taxibil lika gärna som i företag med flera bilar. Kontrollproblemen i det avseendet minskar inte. Man kan också ställa sig undrande till att s.k. auktion med tillstånd skulle minska om det fanns en obligatorisk ordning med ett tillstånd per bil. Tendensen till bulvanuppköp skulle rentav kunna öka.

I det sammanhanget vill jag erinra om att enligt yrkestrafikförordningen (1988:1503) skall, innan ett fordon används i yrkesmässig trafik, en skriftlig anmälan om fordonet och dess registreringsnummer lämnas till tillståndsmyndigheten, dvs. när det gäller taxitrafik till länsstyrelsen. En sådan anmälan är en förutsättning för att tillståndshavaren skall få ett s.k. yrkestrafikmärke för fordonet och för att få en gul taxiskylt. Tillståndshavaren får därefter inte överlåta sina på detta sätt märkta fordon till något annat företag utan att den ansvarige för detta senare företag lämplighetsprövas. Myndigheterna bör alltså redan nu kunna ha kännedom om varje fordon som används hos varje tillståndshavare till taxitrafik.

För att ytterligare säkerställa att en fordonsägare inte kan förfoga över gula registreringsskyltar för taxibilar utan att ha tillstånd till att bedriva taxitrafik har vissa ändringar i yrkestrafikförordningen (YTF) genomförts efter beslut av regeringen den 10 december 1992. Ändringarna har ett samband med det förfarande som jag nyss redogjort för och som innebär att ett fordon och dess registreringsnummer skriftligen skall anmälas till länsstyrelsen innan fordonet får tas i yrkesmässig trafik. Ändringen innebär att länsstyrelsen då också skall kontrollera att fordonet och dess utrustning vid besiktning en-

ligt fordonskungörelsen (1972:595) verkligen är *godkänt* för det slag av trafik som yrkestrafiktillståndet avser. Vidare skall länsstyrelsen kontrollera att tillståndshavaren är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet. Sådana kontroller sker inte utan vidare med hittillsvarande bestämmelser, vilket t.ex. kan medföra att ett fordon utan godkänd taxameter kan sättas i trafik. Regeringsbeslutet innebär också att det införs en bestämmelse i YTF, vari sägs att om ett fordon inte längre skall användas enligt de förutsättningar som gäller för trafiktillståndet och för godkännandet av fordonet skall även detta skriftligen anmälas till länsstyrelsen innan användningen ändras. Härigenom torde säkerställas att det kontinuerligt finns ett samband mellan trafiktillståndet, tillståndshavaren, det fordon som anmäls samt den registreringskylt som skall finnas om tillståndet avser taxitrafik.

I det sammanhanget bör också en ändring göras i bilregisterkungörelsen (1972:599) som innebär att uppgift skall föras in i bilregistret om taxifordons taxametertyp och taxameters tillverkningsnummer. Jag återkommer till regeringen med förslag till ändringar i bilregisterkungörelsen.

Ändringarna i yrkestrafikförordningen och i bilregisterförordningen torde kunna tillgodose ett av syftena med de önskemål som framförts bl.a. av riksdagen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet om att ett taxitillstånd skall kunna omfatta endast ett taxifordon.

Om syftet med önskemålen däremot skulle vara att söka återinföra behovsprövningen för taxitillstånd ställer jag mig avvisande. Fortfarande bör gälla fri etableringsrätt, förutsatt att kraven på personlig och ekonomisk lämplighet är tillgodosedda. I etableringsfriheten ligger också, liksom för all annan näringsverksamhet, en möjlighet att expandera om företagsledningen bedömer att det finns marknadsmässiga skäl härtill. En sådan tillväxt inom ett taxiföretag skall kunna vara möjlig utan att statsmakterna återinför en detaljreglering av verksamheten.

Min redogörelse i det föregående visar *sammanfattningsvis* att regleringen av taxiverksamheten är omfattande. Tillsammans med de förslag till ändringar i lagstiftningen som jag här nämnt får den anses i allt väsentligt vara tillräckligt omfattande i förhållande till taxinäringens storlek i landet. De brister som uppmärksammats beror nog snarast på tillämpningen av bestämmelserna, vilket bl.a. Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen understryker i sina remissyttranden.

Jag kommer därför i det följande ta upp ytterligare frågor rörande *tillsynen över taxitrafiken* som aktualiserats i TSV:s skrivelse och remissyttrandena över denna. Därvid behandlas också vad som framförts i de fjorton skrivelser som jag nyss nämnt, liksom också de yttranden över Stockholms stads skrivelse som utarbetats av Länsstyrelsen i Stockholms län och Luftfartsverket. Vidare behandlas vad som framförts av riksdagen i dess tillkännagivande till regeringen. TSV:s förslag om taxametrars placering i fordon har jag dock för avsikt att senare behandla i en proposition om trafiksäkerheten som bör överlämnas till riksdagen våren 1993.

**Min bedömning:**

- Länsstyrelserna, Vägverket, Luftfartsverket och Konsumentverket bör ställa högre krav på prisinformationen från taxiföretagen och själva också i tillämpbara delar bidra med information.
- Taxikvittot skall ge en tydlig information om grunderna för prissättningen.
- Länsstyrelserna bör meddela föreskrifter om att innehavare av tillstånd till taxitrafik skall på sina taxifordon ange tillämpad taxa i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet.

**Trafiksäkerhetsverkets skrivelse:** Den taxekonstruktion som nu vanligtvis används debiterar efter både tid och körsträcka. Detta försvårar en jämförelse mellan respriset och utförd transportprestation. Möjligheterna att använda valfria taxekonstruktioner bör därför begränsas.

**Remissinstanserna:** Nästan alla remissinstanser avstyrker förslaget.

Enligt *Konkurrensverket* har det i TSV:s promemoria inte presenterats någon hållbar anledning att införa en inskränkning i taxiföretagens rätt att tillämpa valfri taxekonstruktion. Vad gäller den s.k. brytpunktstaxans eventuella olägenheter för kunderna, anser verket att dessa ingalunda motiverar ett förbud. De olägenheter som konsumenterna kan anse vara förknippade med sådana taxekonstruktioner motverkas på ett långt effektivare sätt genom prismedvetna konsumenters faktiska inköpsbeslut.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* vänder sig emot att man från myndighetshåll skulle begränsa valfriheten beträffande taxekonstruktioner genom detaljreglering.

Samma uppfattning har *Färdtjänstnämnden vid Stockholms läns landsting*, *Svenska kommunförbundet*, *Landstingsförbundet* och *Svenska Lokaltrafikföreningen*.

*Svenska taxiförbundet* avvisar förslaget och menar att om rätten att konstruera priset begränsas på så sätt som TSV föreslår, uppfattar branschen att en återgång till en reglering av näringen har inletts.

*Konsumentverket* tillstyrker däremot en lagändring. Det är enligt verket angeläget att taxiföretagen går över till mer begripliga och kontrollerbara debiteringsgrunder än vad brytpunktstaxan kan erbjuda. En tydlig prisinformation som gör det möjligt att jämföra olika taxiföretags erbjudanden är en av förutsättningarna för en väl fungerande konkurrens på området.

**Skälen för min bedömning:** Det är av vikt att konkurrensen inom taxi kan fungera på lika villkor. De brister i informationen om gällande taxipriser som emellertid finns på en del orter gör att kunderna får svårigheter att göra taxejämförelser. Följden blir en svag priskonkurrens. Detta kan i sin tur medföra – vid en eventuell överetablering och utslagning – att det inte nödvändigtvis blir taxiföretag med relativt hög taxa som slås ut i konkurrensen. Det finns därför anledning att betona att i den skärpta uppföljning av lämplighe-

ten såsom trafikutövare som åvilar länsstyrelserna ligger också att vidta åtgärder i tillståndsfrågor i det fall uppenbara brister finns i taxeinformationen från en tillståndshavare.

I 14 § yrkestrafiklagen (1988:263) sägs att den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar. I riksdagsbeslutet om avregleringen av taxi hänvisades bl.a. till att beställningscentralerna lämpligen borde profilera sig och upplysa om den taxa som gäller för de fordon som är anslutna till dessa. Så har också skett till viss del. Det är också i linje med riksdagsbeslutet att Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet i oktober 1990 träffat en överenskommelse innehållande en mall för hur en prisinformation bör se ut.

Denna överenskommelse har av Länsstyrelsen i Stockholms län förts vidare i form av ett beslut den 16 oktober 1992 om villkor för innehavare av tillstånd till taxitrafik. Länsstyrelsen föreskriver med stöd av 9 § yrkestrafiklagen följande: Innehavare av tillstånd till taxitrafik, utfärdade av Länsstyrelsen i Stockholms län, skall på samtliga fordon i sin taxirörelse ha utmärkning av tillämpad taxa i enlighet med överenskommelse mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet.

Enligt min mening ligger det stora fördelar i om Konsumentverket och länsstyrelserna fortsätter sitt arbete med prisinformation rörande taxiresor. Länsstyrelserna bör därför allmänt följa Länsstyrelsens i Stockholms län exempel och kräva prisinformation på själva taxifordonet. Även Vägverket – som fr.o.m. den 1 januari 1993 övertar TSV:s uppgifter på bl.a. yrkestrafikområdet – bör i sitt arbete med föreskrifter om taxametrar beakta prisinformationens betydelse. Så till exempel bör på kvittot anges fordonets registreringsnummer. På så sätt blir det lättare för kunden att i efterhand göra reklamation om exempelvis det debiterade milpriset inte stämmer överens med det pris som meddelades före resans början.

Även Luftfartsverket bör liksom hittills medverka genom att sammanställa uppgifter om ungefärliga priser på de mest frekventa resmålen för taxi från de större flygplatserna. En sådan information bör kunna vara till hjälp för exempelvis turister som anländer till Arlanda och som inte är medvetna om att maximitaxan är avskaffad. Jag kan emellertid med tillfredsställelse konstatera att det stora utbudet av taxifordon vid flygplatserna efter hand lett till en marknadsmässig prissättning med väsentligt lägre priser än vad som hittills har tillämpats i en del uppmärksammade fall.

Det kan också noteras att beställningscentraler runt om i landet börjat priskonkurrera genom att införa fasta priser. Dåvarande SPK har beräknat att det finns 40–50 orter där det tillämpas fasta priser på taxiresor, t.ex. i form av zonpriser. Detta är givetvis bra för kunderna eftersom det härigenom blir lätt att jämföra respriserna. En tillämpning av fasta priser får dock självfallet inte leda till skatteundandragande. Jag återkommer till den frågan i avsnitt 7 om föreskrifter för taxametrars handhavande.

Även på annat sätt har taxornas utformning blivit enklare efter avregleringen. Så till exempel är det vanligt att man slopat de personberoende taxorna, liksom också den högre taxan vid förbeställningar. Skillnaden mellan grundavgift och maximal framkörningsavgift har också blivit mindre. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län tillämpar de beställningscentraler som



slopat avgiften för själva framkörningen eller har en relativt låg maximal framkörningsavgift totalt sett låga respriser.

Prop. 1992/93:106

Vad nu sagts innebär att jag avstyrker TSV:s förslag om att lagreglera vilken form av taxekonstruktion som bör tillämpas. Prissättningen för taxiresor bör i princip vara fri, dock självfallet inom ramen för vad som är tekniskt möjligt att kunna redovisa på kvittot.

För att förbättra informationen om grunderna för prissättningen bör Vägverket överväga hur taxikvittot kan få en sådan utformning att redovisning kan ske av den sammanlagda tid som taxametern har gått på tidstaxa och den sammanlagda sträcka som taxametern gått på sträcktaxa. Tillsammans med de uppgifter som skall registreras redan på grundval av vad som nu krävs, får kunden möjlighet att kunna jämföra transport prestationen med det pris som taxametern debiterat. Han får då också möjlighet att jämföra det pris som debiterats i form av t.ex. kronor per kilometer och kronor per timma med den taxa som enligt 14 § yrkestrafiklagen (1988:26) skall kunna lämnas innan resan börjar. Om jämförelsen då visar att resenären debiterats ett för högt pris kan det föreligga ett bedrägligt beteende från förarens eller fordonssägarens sida, något som bör komma till tillståndsmyndighetens kännedom för vidare åtgärder.

## 6 Plombering av taxametrar samt kontroll av taxametrar

### Min bedömning:

- Nuvarande tillstånd för att plombera taxametrar bör upphöra så snart som möjligt.
- Antalet nya tillstånd att plombera taxametrar bör genom höga krav på yrkeskunnande hos tillståndshavaren begränsas kraftigt.
- Ackreditering av verkstad för plombering av taxametrar bör ske enligt lagen (1989:164) om kontroll genom teknisk provning och om mätning. Styrelsen för teknisk ackreditering skall underrätta Vägverket om ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar.
- Den montör eller verkstad som ackrediterats för plombering bör årligen kontrollera plomberingen och också kalibrera taxametern, bl.a. vad avser en körd vägsträckas överensstämmelse med den vägsträcka som registreras i taxametern (kontroll av vägtalet). Kontrollen bör också omfatta föreskriven funktion hos taxametern i form av programvara. Besiktningar av taxametrar bör också genomföras i samband med kontrollbesiktning enligt fordonskungörelsen (1972:595).
- Kontroll av vägatal skall också kunna ske i samband med flygande inspektion.
- Flygande inspektion av taxifordon på uppställningsplatser för taxifordon bör vara en inom polisväsendet prioriterad uppgift.

**Trafiksäkerhetsverkets skrivelse:** Installation och plombering får enligt TSV endast göras av innehavaren av den som fått typgodkännandet av taxametern. Denne bör ges möjlighet att under särskilda förutsättningar delegera ansvaret till av honom auktoriserad verkstad.

Med en sådan ordning kan antalet av myndighet utfärdade tillstånd reduceras från nuvarande ca 650 till endast ett fåtal. Den fortlöpande övervakningen bör kunna utföras av central myndighet.

Om det vid kontroll uppdragas brister hos taxametern och dessa inte rättas till, bör såväl typgodkännandet som märkningstillståndet för det aktuella fabrikkatet kunna omprövas.

Förslaget bör kompletteras med krav i 13a § fordonskungörelsen om årligen återkommande kalibrering av taxameterutrustningen. Denna kalibrering bör kunna utföras av de verkstäder som har tillstånd till plombering.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan påtalar att det är stora problem med plomberingen av taxametrar och att det finns risker för att dessa debiterar ett felaktigt pris i förhållande till utförd transportprestation.

Särskilt uppmärksammas att det finns brister i det s.k. vägtalet hos taxametern. En manipulering av vägtalet kan medföra att den vägsträcka som körs kan vara kortare än den sträcka som registreras och som kunden får betala för.

*Svenska kommunförbundet* framhåller att TSV endast tar upp frågan om den rent fysiska plomberingen av utrustningen. En minst lika viktig fråga är hur man ska kunna kontrollera de program som styr taxametern.

*AB Svensk Bilprovning (ASB)* delar inte TSV:s uppfattning om att alla på marknaden förekommande typgodkända taxametrar är skyddade mot obehörigt intrång. ASB anser att TSV bör i sina föreskrifter om typgodkännande av taxametrar införa krav om vägtaal och kontroll av inställt vägtaal, t.ex. vid flygande besiktning.

Även *Statens Provningsanstalt* finner det nödvändigt med en fortlöpande kontroll av taxametrars mätnoggrannhet. Kontrollen bör utföras av opartisk instans.

*Svenska Taxiförbundet* menar att en manipulation med vägtalet skall ge likartad straffpåföljd som en bruten plombering. Uppgift om vägtalet bör därför tas in i handlingen från registreringsbesiktningen alternativt som ett intyg i fordonet. Ett annat alternativ är att uppgiften läggs in i bilregistret och tas med på Y-märket. Möjligheten att kunna kontrollera att vägtalet är korrekt är även en trygghet och säkerhet för taxiföretagaren.

Ett taxametersystem utan säker plombering av de ackumulerande registren kan heller inte sägas ge förutsättningar för acceptabel skattekontroll; registren måste hållas intakta och skall ej vara möjliga att nollställa. Dessa skall vara plomberade i fordonet.

När det gäller vem som skall utföra plomberingen finns starka invändningar gentemot TSV:s förslag. *Konkurrensverket* avvisar en ordning som i praktiken upphäver konkurrensen vad gäller plomberingstjänsterna och anser att ansvaret för plomberingen inte bör överföras till taxameterleverantören/typgodkännandeeinnehavaren.

Enligt Svenska taxiförbundet är förslaget ett steg i fel riktning och förstärker taxameterföretagens oligopolliknande ställning.

*Taxameterföretagen Trancometer AB och Frogne Svenska AB* tillstyrker däremot TSV:s förslag. *K. G. Knutsson* vill dock lägga till kravet att en auktoriserad verkstad skall godkännas också av myndighet, lämpligtvis av Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC).

Även riksdagen har i sitt tillkännagivande tagit upp vissa problem kring taxameterna och framhåller att rutinerna för godkännandet av dessa bör förbättras.

**Skälen till min bedömning:** I 1992 års budgetproposition konstaterade jag att införandet av kvittoskrivande och registrerande taxametrar har varit till stor nytta vid debiteringen av samhällsbetalda resor. Även för andra kundgrupper är kvittoskrivningen till nytta genom att kvittot anger ett samband mellan debiterat pris och utförd transportprestation. Exempel på prestationer, som är förknippade med taxiuppdrag, är – beroende på taxans utformning – den körsträcka, den körtid och den framkörning som åtgått för uppdraget och som kunden betalt för. Liksom vid all annan tjänsteproduktion är det ett konsumentintresse att det i efterhand kan utläsas vilka tjänster som föranlett det debiterade priset.

Avgörande för kundens nytta av taxameterna är emellertid – självklart nog – att dessa anger rätt pris i förhållande dels till transportprestationen, dels till den taxa som kunden kan få information om innan resan börjar. Det senare problemet har jag behandlat i föregående avsnitt i samband med min redogörelse för vad som lämpligen bör redovisas på det kvitto resenären får efter resan.

Det förstnämnda problemet har ett samband med att taxameterna utvecklats från finmekaniska till elektroniska instrument. Några har en kapacitet som motsvarar en vanlig persondators. Somliga laddas med nya taxor via radiovågor, andra via persondatorer till datakassetter. Detta gör att taxametern inte bara skall skyddas mot mekaniskt intrång utan även elektroniskt.

Begreppet plombering kan därmed leda tankarna fel på så sätt att det därmed skulle kunna avses enbart en fysisk blyplombering. Med plombering avses i det följande *en funktion i taxametern som säkerställer obehörigt intrång i taxametern och otillåtet utbyte av utrustningen*. Denna definition utesluter inte möjligheten till en användning av en fysisk plombering med god säkerhet.

Färdtjänstnämnden vid Stockholms läns landsting, som administrerar drygt en femtedel av alla färdtjänstresor i landet, framhåller att enligt uppgift har programvara försålts "svart" som gjort det möjligt att manipulera taxametrar. Detta är alltså ytterligare ett fält för databrottslighet.

Även elektroniska taxametersystem kan emellertid enligt uppgift från taxametertillverkare utrustas med system för kontroll av inställt vägtal. Flera remissinstanser, såsom AB Svensk Bilprovning, framhåller att det ganska enkelt vid t.ex. flygande inspektion går att kontrollera vägtalet. Kontrollsträckan behöver inte vara särskilt lång.

Jag tar också fasta på vad flera remissinstanser framfört, nämligen att själva vägtalet skall vara plomberat i fordonet. Uppgift om vägtal bör finnas dels på etikett på taxametern, dels i installationsprotokoll som upprättas vid

installationen och då årlig kalibrering verkställts. Kontrollen av att en körd kilometer motsvarar en i taxametern registrerad kilometer bör ske genom det slag av besiktningar av taxifordon som jag vill förorda. Jag återkommer strax till den frågan. Om det vid besiktningen konstateras en manipulation av vägtalet bör detta givetvis rapporteras till tillståndsmyndigheten. Jag vill tillägga att kontroll av vägtalet bör kunna ske också i samband med flygande inspektion. Sådan kontroll av taxifordon skall kunna ske också *på uppställningsplatser för taxi* och vara en inom polisväsendet prioriterad uppgift. Installationen av taxametern bör vara utförd på ett sådant sätt att polisens kontroll kan underlättas.

Redan nu gäller att en bruten plombering kan medföra att trafiktillståndet dras in. Jag vill på denna punkt göra ett förtydligande som innebär att tillståndet skall återkallas, såvida den brutna plomberingen inte berott på en omständighet som tillståndshavaren inte haft inflytande över.

Därutöver skall gälla att föraren skall dömas till penningböter om plomberingen brutits. Även tillståndshavaren skall dömas till penningböter, om inte förseelsen berott på någon händelse som han inte haft inflytande över. De sanktionsbestämmelser som jag nu nämnt bör lämpligen tas in i fordonskungörelsen. Jag återkommer till regeringen med författningsförslag härom.

Det är inte minst från skattesynpunkt viktigt att de ackumulerande registren är plomberade i själva fordonet. De skall heller inte vara möjliga att nollställa. Det förhållandet att sådana register kan tas ur fordonet innebär att uppgifter om hur många mil fordonet rullat privat inte finns i taxameterns register. En tillfredsställande säkerhet kan uppnås först då det är säkerställt att registren alltid är i funktion.

Den vikt jag fäster vid plomberingen av taxametrar gör att jag också finner det befogat att ändra bestämmelserna i 13a § fordonskungörelsen på så sätt att en taxameter skall vara plomberad och inte som nu endast vid behov. Därmed förhindras att det sker ett otillbörligt utbyte av programvara till taxametern. Avsikten med plomberingen är således att avslöja obehörigt ingrepp i och otillåtet utbyte av utrustningen.

Det innebär att Vägverket bör upphäva beslutet (TSVFS 1991:57) om att inte kräva att taxametrar skall vara så plomberade att dess registrering inte kan avbrytas eller dess funktion ändras utan att plomberingen bryts. Vidare bör Vägverket upphäva beslutet (TSVFS 1990:32) som innebär att två särskilda taxameterfabrikat är undantagna från kravet på fastsättning i fordonet (punkt 6.2 i föreskrifterna om taxametrar). Detta innebär att Vägverket skärper föreskrifterna om taxametrar så att kravet på säkerhet mot obehörigt intrång i taxametrar tillgodoses.

Det bör då nämnas att för vissa taxametrar går det nu att öppna dem för programmering genom att ett servicekort avläses i kortläsaren samt att en fyrställig kod knappas in på knappsatsen. Vid varje sådan öppning registrerar taxametern vilket servicekort som använts, den personliga koden och tidpunkten för ingreppet.

Det krävs således tillgång dels till servicekort och dels personlig kod för att kunna göra ändringar i taxametern.

Säkerhetsnivån får därför sägas vara god, *förutsatt att servicekortet förva-*

ras på ett betryggande sätt och att inte de personliga koderna är kända av andra än dem som äger rätt att öppna taxametern.

Detsamma gäller för sådana taxametrar som kan öppnas för programmering med hjälp av en s.k. "hard-ware-key". När en sådan öppning sker registreras dels vilken "hard-ware-key" som använts, dels tidpunkten för ingreppet. För att sedan kunna utföra förändringar krävs dessutom tillgång till datorkapacitet och speciell programvara. Tillgång till programvara sker genom en fyrställig personlig kod.

Generellt för de system som nu nämnts är att de inte kan plomberas på traditionellt sätt, dvs. med ståltråd och präglad blyplomb, men att de, såsom TSV framhåller, erbjuder minst samma skydd mot obehörigt intrång som det som normalt accepteras i datasystem.

Av detta följer då också att en mycket viktig fråga i sammanhanget är *vilket organ som bör svara för plomberingen av taxametrar*. Jag delar därvid TSV:s åsikt att det är djupt otillfredställande att inemot 650 företag, däribland en del trafikföretag, nu har uppgiften att svara för plombering av taxametrar. Någon uppföljning och kontroll av hur plomberingen går till sker emellertid inte. Denna bristande ordning måste rättas till.

Liksom TSV anser jag att en kraftig minskning bör ske av det antal företag som nu har tillstånd att plombera taxametrar. Nuvarande tillstånd bör så snart som möjligt dras in. Jag kan emellertid inte ansluta mig till TSV:s förslag att uppgiften därefter skulle överlåtas till taxameterföretagen. I likhet med vad Svenska Taxiförbundet framhåller bedömer jag att en sådan ordning skulle förstärka taxametertillverkarnas oligopolliknande ställning.

I stället vill jag föreslå att plombering av taxametrar ombesörjs på samma sätt som i fortsättningen skall gälla för färdskrivare. Godkännande av verkstad bör således ske enligt lagen (1989:164) om kontroll genom teknisk provning och om mätning. Godkännandet bör ske genom beslut av Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC). SWEDAC bör underrätta Vägverket om vilka verkstäder som ackrediterats och om återkallelser av ackrediteringar.

Vid godkännande av verkstäderna bör givetvis beaktas att dessa genom utbildning hos leverantörerna av taxametrar har god kännedom om de olika fabrikatens funktionssätt och om den programvara som används. Ackrediteringen innebär att verkstaden i fråga är godkänd för att på ett säkert sätt kunna svara för installationen av en taxameter av ett visst fabrikat och också kunna svara för kalibreringen. Ackrediteringen av en verkstad skall därför inte kunna ske gentemot en taxametertillverkares vilja. Genom att i föreskrifter om taxametrar (TSVFS 1985:47) ställa höga krav på en verkstads kunskaper om taxameterfabrikatens funktionssätt, torde man kunna tillgodose önskemålet om att antalet godkända verkstäder bör vara begränsat, till förmån för säkerheten mot obehörigt intrång i taxameterna.

De verkstäder som godkänts för uppgiften bör alltså svara för en fortlöpande kontroll av taxametrars funktionsduglighet. Såsom Statens provningsanstalt (SP) framhåller kan en sådan kontroll jämföras med t.ex. kröning av vågar. Kontroll av taxametrar och deras plombering samt kalibrering av taxametrar bör årligen ske hos de verkstäder som ackrediterats. Det bör ankomma på Vägverket att i sina föreskrifter om taxametrar ange vilka krav

som bör gälla avseende mätnoggrannhet, kalibrering, mätsträcka vid kontroll av vägtalet m.m.

Prop. 1992/93:106

Kontroll skall också ske i samband med registrerings- och kontrollbesiktning enligt fordonskungörelsen. Dessa besiktningar bör dock enbart avse kontroll av att kalibrering och funktionskontroll skett inom föreskriven tid och utförts av ackrediterad verkstad.

Jag återkommer till regeringen med förslag om sådana ändringar i fordonskungörelsen som möjliggör de slag av kontroller av taxametrar och deras plombering som jag nu nämnt.

Jag vill slutligen göra ett förtydligande vad gäller vilka villkor som bör gälla för att en tillståndshavare skall kunna få dispens från kravet på taxameter. Ett sådant förtydligande har önskats av bl.a. Svenska Taxiförbundet. I regeringens proposition (1987/88:50) om trafikpolitiken inför 90-talet sägs (s.280) att det vid tillståndsgivningen för sjuktransporter bedömts som lämpligt att från kravet på taxameter undanta sådana lättare fordon som regelmässigt används för sådana transporter. Den kommentaren bör nu göras att begreppet "sjuktransporter" inte torde vara identiskt med begreppet "sjukresor" utan snarare avse transporter med ambulans eller andra specialutrustade fordon. Sjukresor utförs däremot vanligtvis med taxi. Jag har svårt att se att vanliga taxifordon skulle komma att uteslutande användas för sådan trafik. Vad som också talar för att taxameter behövs vid sådana resor är att de resenärer som betalar egenavgift skall kunna få ett taxameterprintat kvitto.

## 7 Föreskrifter om taxametrars handhavande

**Min bedömning:** Vägverket bör bemyndigas att utfärda föreskrifter om användningen av taxametrar.

**Trafiksäkerhetsverkets skrivelse:** Trafiksäkerhetsverket föreslår, med hänvisning till det ökade ansvar som ålagts verket i samband med övertagandet av vissa arbetsuppgifter från Transportrådet, att verket erhåller erforderligt mandat att utfärda föreskrifter om taxitrafik. Ett sådant mandat torde kunna införas i yrkestrafikförordningen (1988:1503).

**Remissinstanserna:** Praktiskt taget samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker förslaget, dock i några fall med ett påpekande att TSV redan har ett mandat att utfärda föreskrifter.

De som avstyrker är Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen och Färdtjänstnämnden vid Stockholms läns landsting. De anser att man i första hand skall se till att gällande föreskrifter efterlevs innan man inför nya regler.

Malmö kommun hänvisar däremot till vikten av att eliminera fusk med taxametrar och priser och framhåller att samtliga s.k. zontaxor bör förbjudas i de fall då taxameter inte används. Bestämmelserna om kvittoskrivande taxameter bör tillämpas vid samtliga resor med taxi för att eliminera fusk

med moms, "svartkörning" m.m. Samtliga resor bör enligt kommunen registreras på taxameter och kvittokravet bör gälla i samtliga fall.

En motsatt uppfattning har *Länstrafiken i T-län AB* som anser att om taxi kör på s.k. zontaxa kan taxametern uteslutas helt och hållet.

*Svenska Taxiförbundet* hänvisar till att TSV:s föreskrifter kräver att taxametern skall varaktigt registrera data om varje uppdrag. Någon tveksamhet borde därför inte finnas på denna punkt. Eftersom TSV inte gör denna tolkning bör TSVFS tillföras ett moment som fastslår att varje uppdrag skall registreras vid resans start, således även resor mot fast pris.

*Länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län* tillstyrker TSV:s förslag. Enligt *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* bör taxameter alltid användas. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner TSV:s påpekande om att "det inte finns något krav på att använda taxameter" såsom anmärkningsvärt.

*Riksskatteverket* framhåller att det är otillfredsställande ur skattesynpunkt att det inte finns regler för hur taxameterutrustningen skall användas.

Även *Rikspolisstyrelsen*, *Statens provningsanstalt* och *AB Svensk Bilprovning* tillstyrker TSV:s förslag.

Taxameterföretagen *Frogne Svenska AB* och *K. G. Knutsson* anser att föraren skall vara skyldig att överlämna kvitto till passagerare vid varje avslutat köruppdrag.

*Konkurrensverket* tillstyrker TSV:s förslag men framhåller att föreskrifterna måste utformas på ett sådant sätt att de inte råkar i konflikt med intresset att vidmakthålla och främja en fungerande konkurrens inom taxiverksamheten.

**Skälen till min bedömning:** Enligt 13a § fordonskungörelsen (1972:595) skall fordon som används i taxitrafik vara försett med en taxameter av godkänd typ. Taxameterens fastsättning och, vid behov, även taxametern skall vara plomberad. Enligt 102 § i kungörelsen ges TSV rätt att utfärda föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, liksom också att typgodkänna viss utrustning. Slutligen ges TSV rätt att med stöd av 104 § medge vissa undantag från vad som anges i kungörelsen.

TSV har med stöd av dessa bestämmelser meddelat föreskrifter om taxametrar (TSVFS 1985:47). Föreskrifterna innehåller bl.a. krav på taxametrars utformning, funktionssätt och plombering. En taxameter skall således efter varje avtalat uppdrag skriva ut ett kvitto och med ett sådant innehåll som preciseras i föreskriften. Vidare skall taxametern registrera varje uppdrag så att uppgifterna på kvittot för uppdraget kan rekonstrueras i efterhand. Det föreskrivs också att en taxameter inte får stängas av så att dess funktion upphör.

Dessa regler är emellertid mera att se som funktionskrav för taxametrar. Därutöver behövs föreskrifter som avser hur taxametrar skall få användas.

När det sedan gäller det närmare innehållet hos föreskrifter om användningen av taxametrar har flera remissinstanser redovisat synpunkter. Jag har tidigare anfört behov av ändringar beträffande vad som sägs i föreskrifterna om kvittoskrivning och registrering samt om plombering, brytande av plombering och tillstånd till plombering av taxametrar. Som jag tidigare nämnt finns redan nu bestämmelser om att kvitto skall skrivas ut efter *varje* avslutat uppdrag och att taxametern skall registrera uppgifterna på kvittot efter *varje*

uppdrag. Det innebär att även vid körningar till fasta priser skall kvitto skrivas ut och innehålllet hos kvittot registreras i taxametern. Sanktioner bör vidtas i form av penningböter om det blir känt att en taxameter inte slagits på vid ett köruppdrag och att någon kvittoskrivning och registrering därmed inte kunnat äga rum.

Jag vill också understryka att Vägverket som central myndighet för yrkestrafikfrågor skall följa den internationella utvecklingen vad gäller fordonsutrustning och därvid verka för en ökad standardisering av taxametrar och färdskrivare.

## 8 Övriga frågor

**Min bedömning:** Konkurrensen inom taxinäringen bör ske på så lika villkor som möjligt.

**Skälen för min bedömning:** Riksdagen har i sitt tillkännagivande till regeringen framhållit att taxiföretag med *stora skulder till samhället* bör förlora sitt trafikillstånd.

Av 6 § yrkestrafiklagen (1988:263) framgår bl.a. att trafikillstånd endast får ges till den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden, till sin vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna samt laglydnad i övrigt bedöms vara tillämplig att driva verksamheten. Återkallelse av tillståndet skall ske om förutsättningarna för tillståndet inte längre föreligger, dvs. om t.ex. tillståndshavaren inte längre visar vilja eller förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Till sådana missförhållanden som kan föranleda att trafikillståndet återkallas hör att taxiföretaget släpar efter med skatter. Vad riksdagen uttalat i sitt tillkännagivande torde därmed kunna bli tillgodosett.

I förra årets budgetproposition framhöll jag vikten av *en skärpt lämplighetsprövning och en skärpt uppföljning av lämpligheten* för att inneha ett trafikillstånd. Jag hänvisade bl.a. till att det var angeläget med ett närmare *samarbete mellan länsstyrelserna och skattemyndigheterna*. Ett sådant samarbete är viktigt vid prövningen av nya tillstånd men framför allt vid uppföljningen av lämpligheten. Länsstyrelserna måste bl.a. kunna få vetskap om vilka företag som släpar efter med inbetalningar av skatter och avgifter.

Fram till oktober 1990 hade länsstyrelserna möjlighet till samkörning av kronofogdemyndigheternas utsköningsregister REX med TSV:s bilregister. De liggare som därvid framställdes har setts som ett effektivt hjälpmedel vid tillsynen av personer och företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Efter oktober 1990 har denna samkörning inte varit möjlig, efter beslut av Datainspektionen, som ansett att bearbetningen inte var förenlig med bestämmelserna i utsköningsregisterlagen (1986:617).

Med anledning härav har Riksskatteverket (RSV) den 23 april 1992 i en skrivelse till regeringen (Finansdepartementet) hemställt att regeringen medger samkörning av TSV:s register och utsköningsregistret för framtagning av uppgifter till länsstyrelsernas tillsynsenheter på trafikområdet.



Enligt 10 § utsökningsregisterlagen skall myndighet som är registeransvarig för utsökningsregistret särskilt iakta att uppgifterna i registret får bearbetas endast i enlighet med registrets ändamål. Regeringen får för särskilt fall medge annan bearbetning, om det föreligger särskilda skäl.

Regeringen har genom beslut den 19 november 1992 funnit att sådant särskilt skäl föreligger när det gäller behovet av att vid ett enstaka tillfälle samköra TSV:s yrkestrafikregister med uppgifter i utsökningsregistret om fordringar som drivs in av kronofogdemyndigheten i allmänt mål. Beslutet avser ett medgivande till en samkörning under första halvåret av år 1993.

Även på denna punkt torde riksdagens tillkännagivande kunna bli tillgodosett.

I riksdagens tillkännagivande till regeringen anförs också att *reglerna för lönegarantin* inte får missbrukas.

Det är en stor och viktig fråga som tagits upp och som bl.a. har att göra med att företag som är försatta i konkurs och som drivs vidare med utnyttjande av lönegarantimedel kan negativt påverka andra företag i branschen. Konkurrensen sker därmed inte på lika villkor.

För att komma till rätta med de avvigsidor och missbruk av lönegarantireglerna som kan förekomma, beslöt riksdagen våren 1992 med anledning av regeringens proposition (1991/92:139) om statlig lönegaranti vid konkurs att minska storleken på de belopp som kan betalas ut från lönegarantin (bet. 1991/92:LU37, rskr. 1991/92:318). Beslutet innebar att beloppen minskade från ca 400 000 kronor till 100 000 kronor.

Det kan tilläggas att den s.k. Insolvensutredningen (Ju 1988:02) genom regeringsbeslut den 7 november 1991 fick tilläggsdirektiv med uppgift att se över reglerna om statlig lönegaranti vid konkurs. Utredningen borde i samband med sitt arbete med lönegarantifrågorna undersöka om företag som är försatta i konkurs och som drivs vidare med utnyttjande av lönegarantimedel kan skada andra företag i branschen och om lönegarantin i sådana situationer leder till osund konkurrens mellan företagen.

Utredningen överlämnade den 2 december 1992 sitt betänkande (SOU 1992:113) Lag om företags rekonstruktion till regeringen. Betänkandet skall därefter remissbehandlas.

Det bör också nämnas att regeringen den 3 december 1992 beslöt om kommittédirektiv beträffande en översyn av den statliga lönegarantin vid konkurser. En särskild utredare skall tillsättas för uppdraget.

Utredaren skall analysera om lönegarantireglerna har en ändamålsenlig utformning när det gäller vilka lönefordringar som skall ersättas av garantin samt föreslå de lagändringar som en sådan granskning kan ge anledning till. Han skall också överväga och lämna förslag till hur utbetalningsfunktionen skall vara utformad i framtiden.

Syftet med utredarens arbete skall vara att åstadkomma sådana regeländringar som – utan att garantins sociala syfte går förlorad – sammantaget begränsar utgifterna för garantin och effektiviserar granskningsfunktionen av att garantin används på det sätt som är avsett.

## 9 Hemställan

Prop. 1992/93:106

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna vad jag anfört om avregleringen av taxi (4),
2. ta del av vad jag anfört om Vägverket som central myndighet för yrkestrafikfrågor (4),
3. ta del av vad jag anfört om Vägverkets årliga rapport till regeringen (4),
4. ta del av vad jag anfört om information om prissättningen för taxiresor (5),
5. ta del av vad jag anfört om föreskrifter meddelade av länsstyrelserna (5),
6. ta del av vad jag anfört om flygande inspektion av taxifordon (6),
7. ta del av vad jag anfört om tillstånd att plombera taxametrar (6),
8. ta del av vad jag i övrigt anfört om plombering av taxametrar samt kontroll av taxametrar (6),
9. ta del av vad jag anfört om föreskrifter om användningen av taxametrar (7) samt
10. ta del av vad jag anfört om konkurrensen inom taxinäringen (8).

## 10 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden lagt fram.

# Sammanfattning av förslag till åtgärder inom taxinäringen, lämnade i en skrivelse den 17 november 1992 från Svenska Taxiförbundet

Prop. 1992/93:106  
Bilaga 1

1. Regeringen bör bifalla en hemställan från Riksskatteverket till regeringen om att särskilda ADB-program får användas för att sammanställa uppgifter ur TSV:s och RSV:s register, i syfte att förbättra möjligheterna för länsstyrelsernas tillsyn av yrkesmässig trafik.
2. En föreskrift införs om att taxameter alltid skall användas från start vid hämtningsadressen. Detta skall gälla även vid "fast-pris-transporter". (Förslaget fördes fram i förbundets remissvar över TSV-förslagen om taxametrar m.m. se skrivelse 1992-09-30.) Tillsammans med informationsåtgärder bör detta kunna få en viss allmänpreventiv verkan.
3. Svenska Taxiförbundet har i ovanstående remiss framfört en rad förslag beträffande taxameterreglerna, bl.a. att de s.k. ackumulerande registren skall vara fysiskt plomberade i fordonet, samt även dokumenteras vid kontrollbesiktning.  
Förbundet hänvisar till nämnda skrivelse och i synnerhet till förslaget om en arbetsgrupp i taxameterfrågorna som snabbt kan arbeta fram konkreta förslag. De olika intressena samt kunnandet i taxameterfrågor är spritt varför en arbetsgrupp är väl motiverad.
4. Kommunikationsdepartementet förfar på lämpligt sätt för att initiera fler poliskontroller, gärna även "flygande besiktningar" tillsammans med TSV.
5. Bilprovningsrutinerna måste förbättras. Det är i dag möjligt att "klara" en taxibil genom kontrollbesiktningen utan att det finns typgodkänd taxameter. Detta måste förhindras.
6. Beroende på "luckor" i de administrativa rutinerna mellan Trafiksäkerhetsverket och länsstyrelserna är det i dag möjligt att få ut gul registreringsskylt utan att ha taxitillstånd. Förbundet har i en tidigare skrivelse begärt att Kommunikationsdepartementet vidtar åtgärder för att råda bot på detta förhållande.
7. Fler länsstyrelser bör följa Länsstyrelsens i Stockholms län exempel genom att villkora samtliga trafiktillstånd till att följa Svenska Taxiförbundets branschöverenskommelse med Konsumentverket om prisinformation. I budgetpropositionen har regeringen anvisat att bristande prisinformation kan vara skäl för varning eller återkallelse från länsstyrelsen. Länsstyrelser och polismyndigheter bör snarast prestera kontroller av hur kravet på prisinformation enligt YTL 14 § efterlevs.
8. I allmänpreventivt syfte bör straffet för olaga yrkesmässig trafik skärpas.
9. Kommunikationsdepartementet bör ta erforderliga initiativ för att åklagarmyndigheternas benägenhet att väcka åtal ökar beträffande misstänkt olaga yrkesmässig trafik.
10. Uppmaningen till länsstyrelserna om att skärpa lämplighetsprövningen och uppföljningen måste upprepas och skärpas. Skulle länsstyrelserna anse sig sakna resurser inom yrkestrafikenheterna och ytterligare resurser från staten inte kommer att tillföras, måste omprioriteringar ske

inom resp. länsstyrelse. Detta är en fråga direkt för resp. länsledning. Den kommunikationsexpert som länsstyrelserna enligt uppgift tillförts kan t.ex. avdelas för att få fram åtgärder inom en av kommunikationsgrenarna, dvs. i detta fall taxi.

11. Länsstyrelserna saknar möjligheter att överklaga domar i kammarrätten vilka går emot länsstyrelsens linje. Länsstyrelserna bör snarast få en sådan möjlighet genom allmänt ombud i yrkestrafikfrågor. En sådan åtgärd bör inte avvakta den domstolsutredning som nu pågår.
12. Möjligheterna i YTL att vägra eller återkalla tillstånd bör klarläggas. Större konkurser i tidigare företag eller bristande förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna när det gäller inbetalning av skatter och avgifter bör leda till återkallelse av tillståndet. En dom i Kammar-rätten i Sundsvall visar att förarbeten och praxis om konkurser i tidigare företag kan leda till märkliga tolkningar. En särskild PM i frågan kommer att sändas in till departementet.
13. Det bör krävas taxitillstånd för varje taxibil. I dag kan en taxiföretagare sätta in hur många bilar som helst på sitt tillstånd. Taxibilen skall endast anmälas till länsstyrelsen. Förbundet föreslår att det skall krävas ett tillstånd för varje taxibil. Det innebär ingen behovsprövning, däremot får länsstyrelsen möjlighet att pröva lämpligheten varje gång trafiken skall utökas.
14. Taxi-licens bör snabbutredas. I stället för att taxiföretagen får ett tillstånd som gäller tills vidare bör man pröva ett licenssystem som är tidsbegränsat. Eftersom länsstyrelsernas lämplighetstillsyn brister kan man lägga om systemet så att taxiföretagarna måste redovisa att man gjort rätt för sig mot det allmänna med skatter och avgifter för att få förnyad licens.
15. Det behövs en politisk markering om att samordningscentraler för samhällsbetalda resor bör upphandlas i konkurrens där även taxi kan vara med och lägga anbud.

# Skrivelse den 26 november 1992 från Länsstyrelsen i Stockholms län med förslag till förändringar av reglerna på taximarknaden (ej bilagor)

Prop. 1992/93:106  
Bilaga 2

## Förändringar av reglerna på taximarknaden

I snart två och ett halvt år har taxiverksamheten varit fri från regleringar av priser, utbud, trafikområden, växeltilhörighet, föreningsplikt, kommanderingsplan och körplikt.

Länsstyrelsen i Stockholms län som noga följt utvecklingen av taximarknaden i länet, kan konstatera att de friare reglerna haft både positiva och negativa konsekvenser. De positiva är att tillgängligheten till taxi ökat kraftigt, att kundernas väntetider i växlarna och framkörningstiden minskat avsevärt samt att priserna har pressats, i vissa fall betydligt. Allt beroende på att antalet bilar blivit mycket högre.

Till de positiva resultaten hör också att konkurrensen mellan taxiväxlarna har ökat betydligt. Ett antal nyetablerade växlar har genomfört innovationer i form av fasta priser på frekventa resmål, rabatter till vissa grupper samt kundanpassad service till företag.

Taxiväxlarna i länet har på senare tid börjat marknadsföra sina tjänster genom annonskampanjer och riktad reklam till kontantbetalande kunder, färdtjänstkunder och företag. Växlarna deltar även i Svenska Taxiförbundets arbete att auktorisera taxiväxlar, som uppfyller vissa krav på kvalitet.

Till de negativa konsekvenserna av de fria reglerna hör vissa fall av våldsbrott och uttagande av ockerpriser. Omfattningen är dock svår att fastställa. De ekonomiska brotten, begångna både av ägare och av förare, har ökat. Länsstyrelsen har även konstaterat att ett antal förare saknar tillräcklig lokalkännedom. Allvarliga tillbud har bl. a inträffat på grund av att vissa förare inte hittat till akutsjukhusen. Det inträffar även att kunder nekas körning till begärd adress eller att förare begär skyhöga priser till impopulära destinationer. Många känner sig otrygga att åka taxi.

## Åtgärder på riksplanet

Länsstyrelsen har noterat att riksdagen i olika sammanhang diskuterat frågor som berör taxiområdet och i enlighet med ett förslag från trafikutskottet beslutat uppdra åt Regeringen att överväga skärpning av lagstiftningen enligt bl.a. följande punkter:

- Krav på *ett* trafiktillstånd till varje bil – till skillnad från dagens situation där varje bolag har ett tillstånd.
- Reglerna för lönegarantin bör inte få missbrukas.
- Taxiföretag med stora skulder till samhället bör förlora trafiktillståndet.
- Länsstyrelsen bör vid tillståndsprovning få tillgång till Riksskatteverkets datalistor.
- Rutinerna för utgivande och återlämnande av taxiskyrtlar samt för godkännande av taxametrar bör förbättras.

Länsstyrelsen, som under året ingående övervägt behovet av såväl dessa som

andra lagändringar, vill här inledningsvis kortfattat kommentera några av de punkter i vilka riksdagen uppdragit åt regeringen att överväga en skärpning av lagstiftningen.

När det gäller lönegarantin har Länsstyrelsen för sin del genom påpekan- den och egna initiativ sökt motverka flagrant missbruk. Regeringen har dock uttalat att detta inte är en tillsynsuppgift för Länsstyrelsen utan för polis- och kronofogdemyndigheter. Eftersom bl.a. nästan alla större taxiföretag gått i konkurs är dock arbetsbördan för kronofogdemyndigheter och polis orimligt stor. Länsstyrelsen anser därför att alla goda krafter borde medverka i tillsynsarbetet.

Att taxiföretag med stora skulder till samhället bör förlora tillståndet framstår för Länsstyrelsens del närmast som en självklarhet. Frågan när en skuld skall anses som "stor" tolkas dock ibland olika av Länsstyrelsen och Kammarrätten i Stockholm. Domstolen går enbart på exegibla fordringar och accepterar avbetalningsplaner i större utsträckning än Länsstyrelsen. Länsstyrelsen, som i sitt tillsynsarbete nära följer det verkliga skeendet, anser sig kunna fastslå att en skuld av någorlunda storlek sällan är en tillfällig- het. Fordringarna växer medan processen pågår men det tar lång tid innan de blir registrerade som utmätningsbara. Länsstyrelsen förordar därför att gränsen för "tillåtna" skulder sätts snävt. Även mycket stora taxiföretag (200 bilar eller fler) har sällan ett aktiekapital på mer än minimibeloppet 50 000 kronor.

Länsstyrelsen kan, i likhet med riksdagen, icke finna en sådan registeran- vändning vara en allvarlig integritetskränkning mot seriösa trafikutövare. Det förtjänar också i sammanhanget påpekas att företrädare för branschen delar Länsstyrelsens bedömning och anser det t.o.m. oförsvärligt att kon- trollen *inte* får ske.

Rutinerna för skyltning av fordon och för kontroll av taxametrar är när- mast en fråga för TSV. Länsstyrelsen har dock för egen del för avsikt att inom sitt område verka för en minskad anonymitet för taxibilen genom di- verse skyltning i fordonet. Taxameterfrågan är tyvärr tekniskt svårlost och måste angripas förutsättningslöst. Den omständigheten att större delen av den godkända taxameterparken kan behöva byggas om får inte avskräcka TSV och vid behov Regeringen från att ta initiativ i frågan. I dagsläget är det alltför lätt att göra olika elektroniska ingrepp i taxametrarna. Länsstyrelsen har också i skrivelse till Kommunikationsdepartementet påpekat behovet av ett förtydligande av kravet på att taxametern *skall* registrera varje körning även om fast pris tillämpas.

Länsstyrelsen har härutöver i ett yttrande över en skrivelse från borgarrå- det Hulth den 11 november 1992 till Kommunikationsdepartementet utveck- lat sin syn på vissa företeelser inom taxitrafiken.

### Lokala/regionala åtgärder

Vad i nyssnämnda skrivelse till Kommunikationsdepartementet främst be- handlats är frågor angående tillståndshavarna och dessas förhållande till all- mänheten och det allmänna. Yrkestrafiklagstiftningen ställer idag inga sär-

skilda krav på förarnas utbildning och kompetens. Detta är enligt Länsstyrelsens mening inte tillfredsställande.

På grund härav har Länsstyrelsen låtit utarbeta ett förslag till ett legitimeringsystem baserat på en obligatorisk yrkesutbildning av förarna i bl.a. lokalkännedom. Förslaget förutsätter att Länsstyrelsen som grund för obligatoriet utfärdar ett taxireglemente. I reglementet föreskrivs också viss obligatorisk utmärkning av och information i taxibilarna. Det är Länsstyrelsens målsättning att förslagen kan genomföras per den 1 juli 1993 och i vart fall senast vid årsskiftet 1993/94.

Förslaget, som inte i något avseende kan ses som en återgång till den gamla regleringen, är avsett att återskapa allmänhetens fulla förtroende för taxiförarkåren och för taxibilen som ett säkert och tryggt kollektivtransportmedel.

En förarlegitimation kräver ett återskapande av ett taxireglemente. Ett genomförande kräver också att Länsstyrelsen får befogenhet ta ut en avgift för legitimationsförfarandet.

Denna sistnämnda hantering (formell prövning och hantering av legitimationkortet) kräver vissa ekonomiska resurser. Taxi Trafikförening (norra Europas största taxiförening) beräknar sin legitimationshantering kosta ca 275 kronor per handling. Med en förarkår i länet på minst 10000 innebär detta för Länsstyrelsens del nära tre miljoner kronor, vilken kostnad inte rymms inom befintliga anslag.

Länsstyrelsen finner det därför enklast att den högst rimliga avgiften direkt får tillfalla Länsstyrelsen eller – om detta av principiella skäl avvisas – att avgiften får ingå i statskassan och tilldelas Länsstyrelsen anslagsvägen (jfr. den tidigare avgiften för fritidsbåtar). Medelstilldelningen kan baseras helt på antalet utfärdade legitimationer.

Länsstyrelsen vill för kännedom samt godkännande i avgiftsfrågan underställa Regeringen dessa planer.

I avvaktan på Regeringens ställningstagande i avgiftsfrågan kommer Länsstyrelsen att skicka ut förslaget till reglemente på bred remiss inom länet. Samtidigt kommer utbildningsresurserna att inventeras i detalj och tekniken bakom den tilltänkta legitimationshandlingen att utvecklas. I samband därmed blir det också möjligt att prissätta förfarandet. Länsstyrelsen avser att fortlöpande hålla Regeringen underrättad om frågans utveckling.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen. I beslutet deltog Landshövdingen Ulf Adelson, ordförande, ledamöterna Knut Nilsson, Andres Käärik, Birgitta Rydberg, Stig Nyman, Jan Hjertsson, Ralph Lédel, Elwe Nilsson, Barbro Noreson, Sylvia Lindgren, Bosse Ringholm, Peder Svensson och Mats Pemmer samt tjänstgörande suppleanterna Conny Andersson och Ola Rask.

I den slutliga handläggningen deltog även länsöverdirektören Birgitta Isaksson Péres, byrådirektör Anders Wigren och länsrådet Per-Åke Herrström, föredragande.

Vid styrelsens behandling av ärendet var härutöver personalföreträdarna Pia Stadig och Mikael Wiman närvarande.

*Ulf Adelson*

*Per-Åke Herrström*

# Innehållsförteckning

Prop. 1992/93:106

Åtgärder rörande taxitrafiken.....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
1 Inledning .....	3
2 Trafiksäkerhetsverkets redovisning av sitt uppdrag .....	4
3 Övriga i ärendet inkomna skrivelser .....	5
4 Allmänt om tillsynen över taxinäringen .....	9
5 Information om prissättningen för taxiresor.....	15
6 Plombering av taxametrar samt kontroll av taxametrar .....	17
7 Föreskrifter om taxametrars handhavande .....	22
8 Övriga frågor .....	24
9 Hemställan .....	26
10 Beslut .....	26
Bilaga 1 Sammanfattning av förslag till åtgärder inom taxinäringen, lämnade i en skrivelse den 17 november 1992 från Svenska Taxiförbundet .....	27
Bilaga 2 Skrivelse den 26 november 1992 från Länsstyrelsen i Stock- holms län med förslag till förändringar av reglerna på taxi- marknaden (ej bilagor) .....	29