



## Åtgärder mot svarttaxi m.m.

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2005/06:109 Åtgärder mot svarttaxi m.m. Fem följdmotioner har väckts med anledning av propositionen. I övrigt behandlas sju motioner från allmänna motionstiden 2004 respektive 2005 och ett motionsyrkande som väckts med anledning av den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 Moderna transporter.

Utskottet anser det viktigt att effektiva åtgärder vidtas mot svarttaxi och förutsätter att regeringen noga följer rättsutvecklingen på området och återkommer till riksdagen skyndsamt om ytterligare åtgärder anses erforderliga när det gäller påföljdsfrågor m.m. Utskottet utgår ifrån att åtgärder vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringsen och förutsätter i ett tillkännagivande att regeringen, som nu bereder taxiutredningens återstående förslag om bl.a. obligatoriska redovisningscentraler, redovisar sina ställningstaganden och förslag för riksdagen snarast vilket förutsätter att en lagrådsremiss kan presenteras under innevarande mandatperiod.

I frågan om ålder och yrkesförarkompetens har utskottet förståelse för de olägenheter som kan uppstå när en ung utbildad yrkesförare inte kan söka önskat arbete på grund av att han eller hon inte uppnått lagstadgad ålder. Utskottet förutsätter att regeringen uppmärksammar dessa förhållanden och att frågan övervägs inom ramen för pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Till betänkandet har fogats två reservationer (m, fp, kd, c) och ett särskilt yttrande (kd).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden .....	6
Åtgärder mot svarttaxi m.m. ....	6
Propositionen .....	7
Motionerna .....	9
Utskottets ställningstagande .....	11
Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen .....	13
Motionerna .....	13
Utskottets ställningstagande .....	15
Kameraövervakning .....	16
Motionen .....	16
Utskottets ställningstagande .....	16
Taxameterfrågor .....	17
Motionen .....	17
Utskottets ställningstagande .....	18
Åldersgräns för taxiförare .....	18
Motionen .....	18
Utskottets ställningstagande .....	19
Reservationer .....	20
1. Fullbordande av brottet, punkt 2 (m) .....	20
2. Taxameterfrågor, punkt 7 (m, fp, kd, c) .....	21
Särskilt yttrande .....	22
Utnyttjande av veteranfordon, punkt 3 (kd) .....	22
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	23
Propositionen .....	23
Följdmotioner .....	23
Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:160 .....	24
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004 .....	24
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005 .....	24
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	26

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Påföljdsfrågor m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T202 av Ulf Sjösten (m),

2004/05:T274 av Tomas Eneroth m.fl. (s),

2004/05:T369 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 2,

2004/05:T476 av Torkild Strandberg (fp),

2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 2,

2005/06:T10 av Maud Ekendahl (m) och

2005/06:T206 av Ulf Sjösten (m).

## 2. Fullbordande av brottet

Riksdagen avslår motion

2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1.

*Reservation 1 (m)*

## 3. Utnyttjande av veteranfordon

Riksdagen avslår motion

2005/06:T13 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

## 4. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490). Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:109.

## 5. Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 7,

2005/06:T431 av Jan Emanuel Johansson (s) och

2005/06:T463 av Anders Karlsson (s).

## 6. Kameraövervakning

Riksdagen avslår motion

2004/05:T369 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 1.

## 7. Taxameterfrågor

Riksdagen avslår motion

2005/06:T12 av Magdalena Andersson (m).

*Reservation 2 (m, fp, kd, c)*

**8. Åldersgräns för taxiförare**

Riksdagen avslår motion

2005/06:T11 av Tomas Eneroth och Anders Karlsson (båda s).

Stockholm den 4 maj 2006

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s), Krister Hammarbergh (m) och Tuve Skånberg (kd).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I september 2003 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. Utredningen skulle analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken. I utredningens uppdrag ingick också att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och att analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik.

I november 2004 överlämnade utredningen sitt betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). Inom Näringsdepartementet fortsätter beredningen av de delar av betänkandet som inte är särskilt inriktade på åtgärder för att komma till rätta med s.k. svarttaxi eller frågan om körprov för erhållande av taxiförarlegitimation.

Regeringens förslag grundas på en lagrådsremiss som Lagrådet lämnat utan erinran.

En skrivelse i ärendet har den 2 mars 2006 inkommit till trafikutskottet från Motorhistoriska riksförbundet, Stockholm.

Fem följdmotioner har väckts med anledning av propositionen. I övrigt behandlas fyra motioner från allmänna motionstiden 2004 och tre motioner från allmänna motionstiden 2005. Ett yrkande i motion 2005/06:T26, som väckts med anledning av den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 Moderna transporter och som handlar om obligatoriska redovisningscentraler, behandlas också i detta betänkande.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till vissa ändringar i yrkestrafiklagen (1998:490).

I syfte att bekämpa olaglig taxiverksamhet, s.k. svarttaxi, föreslås ett förbud för den som inte har tillstånd till taxitrafik att utföra vissa persontransporter mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten. Påföljden för brottet skall vara böter.

Vidare föreslås att det införs ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2006, utom vad gäller reglerna om ett särskilt körprov för taxiförarlegitimation som föreslås träda i kraft den 1 april 2007.

# Utskottets överväganden

## Åtgärder mot svarttaxi m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet anser det viktigt att effektiva åtgärder vidtas mot svarttaxi och förutsätter att regeringen noga följer rättsutvecklingen på området och återkommer till riksdagen skyndsamt om ytterligare åtgärder anses erforderliga när det gäller påföljdsfrågor m.m. i enlighet med vad utskottet anför. Mot bakgrund av det anförda förutsätts syftet med förslagen i nu behandlade motioner bli tillgodosedda och avstyrks följaktligen.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Jämför reservation 1 (m) och särskilt yttrande (kd).

### **Utredningen om taxinäringen och gällande rätt**

*Utredningen om taxinäringen* konstaterar i betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) att det vid sidan av den seriösa taxinäringen förekommer en mycket omfattande s.k. svarttaxiverksamhet. Personer som saknar trafiktillstånd och taxiförarlegitimation utför mot betalning transporter av för dem okända personer i fordon som inte är anmälda för taxitrafik. Den olagliga taxiverksamheten förekommer i hela landet men är särskilt utbredd i storstäderna.

Förarna av svarttaxibilarna är inte sällan tidigare straffade, och i samband med verksamheten förekommer att passagerarna utsätts för brottslighet, såsom våldtäkter, rån, misshandelsbrott och stölder. Svarttaxi innebär också en illojal konkurrens med den seriösa taxinäringen och medför även skatteundraganden.

Utredningen om taxinäringen slår i betänkandet fast att den olagliga taxiverksamheten är svår att bekämpa. En av anledningarna är enligt utredningen svårigheterna att bevisa att föraren har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik enligt 6 kap. 1 § yrkestrafiklagen. En enstaka körning är straffbar endast om den utgör ett led i en yrkesmässig verksamhet. För att brott skall kunna bevisas krävs alltså vanligen att föraren ertappas vid flera tillfällen, något som fordrar omfattande spaningsinsatser från polisens sida.

I *yrkestrafiklagen* (1998:490) regleras yrkesmässig trafik, bl.a. taxitrafik. Enligt lagen får taxitrafik endast bedrivas av den som har trafiktillstånd. Ett sådant tillstånd får enligt 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den som uppsåtligen

driver yrkesmässig trafik utan att ha tillstånd döms enligt 6 kap. 1 § yrkestrafiklagen för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En definition av vad som avses med yrkesmässig trafik i lagens mening finns i 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen. Enligt definitionen är det sådan trafik som drivs med bl.a. personbilar och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods.

Definitionen av yrkesmässig trafik är grundläggande för olika författningar på yrkestrafikområdet. Sedan mycket länge har begreppet definierats på likartat sätt. För frågeställningen rörande bl.a. avgränsningen till annan trafik kan ledning sökas i äldre förarbeten.

## Propositionen

När det gäller *svarttaxi* föreslår regeringen att ett förbud för den som inte har trafiktillstånd att utföra också enstaka persontransporter med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten införs genom en särskild straffbestämmelse i yrkestrafiklagen (1998:490). Påföljden för brottet skall vara böter.

Som skäl för regeringens förslag anför regeringen bl.a. att svarttaxiverksamheten är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Mot bakgrund av de uppgifter om omfattningen av svarttaxiverksamheten som redovisas i utredningen och de svårigheter som har rapporterats när det gäller polisens arbete att stävja verksamheten finner regeringen, i likhet med utredaren, att det finns skäl att föreslå en lagändring som innebär att den som utfört en enstaka transport med svarttaxi kan straffas, även om det inte är utrett att transporten utgjort ett led i en verksamhet som kan betecknas som yrkesmässig trafik. En sådan lagändring skulle underlätta polisens arbete och kan även förväntas ha brottsförebyggande effekt.

Regeringen anser att begreppet yrkesmässig trafik är grundläggande inom yrkestrafiklagstiftningen och att begreppet har definierats på i princip samma sätt under mycket lång tid. En ändring i 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490) av begreppet yrkesmässig trafik skulle få konsekvenser som är svåra att överblicka. Med hänsyn till detta framstår det – enligt regeringen – som olämpligt att inom ramen för det här lagstiftningsärendet föreslå en sådan ändring. De fortsatta övervägandena får alltså ske med utgångspunkten att de aktuella transportererna inte utgör yrkesmässig trafik i den mening som avses i yrkestrafiklagen.

Ett annat alternativ är att i en särskild straffbestämmelse föreskriva ansvar för den som utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten. Den särskilda straffbestämmelsen är inte avsedd att

omfatta körningar av släktingar, vänner eller arbetskamrater, även om transporter skulle utföras mot betalning. Detta framgår av att erbjudandet om körning skall ha riktats till allmänheten.

I 6 kap. 1 § yrkestrafiklagen finns redan ett förbud mot att utan tillstånd utföra transporter som kan anses yrkesmässiga i lagens mening. Det som nu föreslås är alltså egentligen en utvidgning av det straffbara området till vissa icke yrkesmässiga transporter. I sammanhanget kan nämnas att lagen redan innehåller bestämmelser om annat än yrkesmässig trafik, nämligen särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

Den nya bestämmelsen skall ses som ett komplement till bestämmelsen om olaga yrkesmässig trafik. Den som utfört fler än en olaglig persontransport kan dömas enligt den bestämmelsen till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller om gärningsmannen tidigare har dömts för liknande brottslighet. Det finns därför inte anledning att föreskriva strängare påföljd än böter i den nya straffbestämmelsen.

I propositionen föreslås även införande av *körprov för taxiförarlegitimation*. Som skäl för regeringens förslag anføres bl.a. att före den 1 oktober 1998 fanns ett särskilt körprov för taxiförare. Körprovet avskaffades i samband med att den särskilda körkortsbehörigheten TAXI togs bort och reglerna om taxiförarbehörigheten i stället fördes in i taxiförarlegitimationen. De nya reglerna innebar bl.a. att åldersgränsen för att få taxiförarlegitimation höjdes från 19 år till 21 år, och att åldersgränsen kombinerades med ett krav på innehav av ett i Sverige gällande körkort med B-behörighet under en sammanhängande period av minst två år. I körkortslagen (1998:488) finns dock inte något krav på körvana. Även den som efter avlagt förarprov aldrig kört ett fordon får behålla sin körkortsbehörighet och får den också förnyad när så skall ske. Detta innebär att en person som uppfyller kraven i 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen men som efter avlagt förarprov över huvud taget inte har kört personbil eller buss kan få taxiförarlegitimation. Utredningen om taxinäringen föreslår att det särskilda körprovet återinförs för taxiförarlegitimation. Med hänsyn till det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran är det angeläget att säkerställa att taxiförarlegitimation bara ges till den som har god körförmåga och som uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Regeringen anser därför, i likhet med utredningen, att det bör krävas körprov för att få taxiförarlegitimation. Ett sådant krav torde på sikt påverka trafiksäkerheten positivt.

Vägverket bör bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet. Den som redan har taxiförarlegitimation skall inte omfattas av kravet på körprov.



## Motionerna

### Påföljdsfrågor m.m.

I *motion 2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)* anförs att enligt regeringens förslag skall påföljden vara böter. Moderata samlingspartiet menar dock att det kan finnas fall där bötesbelopp inte är tillräckligt för att avskräcka från brott. Bötesbeloppen kan så att säga utgöra en del av en riskkalkyl för den som erbjuder svarttaxi. Motionärerna anser därför att fängelsestraff skall kunna komma i fråga. Detta anser motionärerna också kan vara motiverat om den tilltalade gjort sig skyldig till upprepade förseelser, eller om svarttaxiverksamheten ingår som ett moment i annan brottslighet. Det kan t.ex. vara så att transporten är ett sätt att hitta offer för våldtäkt eller rån. I motionen föreslås att fängelsestraff skall kunna vara påföljd vid brott mot den föreslagna lagen (*yrkande 2*).

I *motion 2005/06:T10 av Maud Ekendahl (m)* anförs bl.a. att en skärpning av straffet för olaga yrkesmässig trafik trädde i kraft i oktober 1998 genom den nya yrkestrafiklagen. Straffmaximum höjdes då från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. De som döms för att ha kört s.k. svarttaxi får till övervägande del dagsböter. Det innebär att de i praktiken är oförhindrade att omedelbart uppta sin illegala verksamhet. Många av dem är kriminella och förekommer i brottsregistret – och de hejdas inte av risken att gripas för olovlig körning. De kommer inte att avlägga körprov för taxiförarlegitimation och de kommer inte att avskräckas av böter, vilket propositionen föreslår. Den mest verksamma påföljden för dessa personer är givetvis att ta ifrån dem verktygen. Upprepade förseelser bör enligt motionärens mening kunna ge påföljden indraget körkort och beslagtagning av bilen.

I *motionerna 2004/05:T202 och 2005/06:T206 av Ulf Sjösten (m)* anförs att svarttaxiverksamheten har ökat kraftigt och nått helt oacceptabla nivåer. Kommuner, rättsvårdande myndigheter, fackliga organisationer, fastighetsägarföreningar, näringslivets organisationer, Försäkringskassan, skattemyndigheten och givetvis taxis egna organisationer har på många platser runtom i landet gått samman för att begränsa den ökande verksamheten. De rättsvårdande myndigheterna upplever att lagstiftning och rättspraxis inte fungerar tillräckligt bra för att komma till rätta med problemet. Man upplever också att lagstiftningen i praktiken fungerar olika i olika delar av landet. Polis och åklagare efterlyser också en laglig möjlighet att beslagta och förverka ett fordon som upprepade gånger brukas vid svarttaxiverksamhet.

I *motion 2004/05:T369 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (c)* anförs att svarttaxiverksamheten har ökat under senare år och upplevs som ett mycket stort problem. Den sprids över hela landet, även till mindre orter. De kriminella inslagen blir alltmer förekommande. Trots satsningar från polisen, kommuner, Försäkringskassan, skattemyndigheten och givetvis taxis organisationer för att komma till rätta med problemen har det

varit svårt att få stopp på denna illegala verksamhet. Problemet består bl.a. i att lagstiftning och rättspraxis inte fungerar tillräckligt bra för att komma till rätta med problemet. Polis och åklagare saknar en laglig möjlighet att beslagta och förverka ett fordon som vid flera tillfällen använts vid svarttaxiverksamhet. Möjligheten borde finnas att vid upprepad brottslighet genom olovlig taxiverksamhet beslagta fordon som används vid svarttaxiverksamhet (*yrkande 2*).

I två motioner från den allmänna motionstiden hösten 2004 föreslås en *skärpning av nu gällande yrkestrafiklag*.

I *motion 2004/05:T274 av Tomas Eneroth m.fl. (s)* anføres bl.a. att den förändrade lagstiftningen i yrkestrafiklagen år 1998 borde skärpas, så att det inte krävs upprepade förseelser för fällande dom. Dessutom finns det skäl att belysa vilka övriga insatser som kan göras för att förhindra svarttaxiverksamheten, såväl på nationell som på lokal nivå. En utredning pågår för närvarande om svarttaxiverksamheten, och det är angeläget med tydliga förslag om en lagskärpning.

I *motion 2004/05:T476 av Torkild Strandberg (fp)* anføres bl.a. att för att komma åt svarttaxiverksamheten krävs både fler poliser, och ny, skarpare lagstiftning. Inspiration till detta finns att hämta i bl.a. annat Norge. När regeringen nu utreder dessa frågor görs detta i samma utredning som behandlar villkoren för vanlig taxiverksamhet. Detta antyder att svarttaxi är något slags företagsamhet och inte grov kriminalitet. Motionären anser att det krävs en skärpning av lagstiftningen mot s.k. svarttaxi.

### **Fullbordande av brottet**

I *motion 2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)* anføres att Moderata samlingspartiet i allt väsentligt delar regeringens skäl till förslaget i propositionen. Svarttaxi är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Det är viktigt att näringsverksamhet sker lagenligt och på lika villkor. Motionärerna vill dock peka på den invändning som Hovrätten för Nedre Norrland anfört i sitt remissvar. Hovrätten anser att av effektivitets-skäl bör övervägas att brottet skall anses fullbordat redan när överenskommelsen om transport har träffats. Vidare anför hovrätten att om polisen måste vänta med ett ingripande till dess att en transport påbörjats är möjligheten att ingripa många gånger liten eller riskfylld. Moderata samlingspartiet delar denna åsikt och föreslår således att brottet skall anses fullbordat redan när överenskommelse om transport föreligger (*yrkande 1*).

### **Utnyttjande av veteranfordon**

I *motion 2005/06:T13 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)* framhålls att det krävs ett tydliggörande för att utnyttjandet av t.ex. veteranfordon med förare vid högtidliga tillfällen skall kunna fortsätta. Motionärerna föreslår därför att transporter som utförs också av andra än släktingar, vänner, arbetskamra-

ter, grannar och bekanta skall undantas från yrkestrafiklagens straffbestämmelser om erbjudande av körningar till allmänheten, om de till sin karaktär uppenbarligen inte utgör s.k. svarttaxi.

## Utskottets ställningstagande

### Påföljdsfrågor m.m.

Utskottet vill i påföljdsfrågan inledningsvis framhålla att de nya föreslagna bestämmelserna i yrkestrafiklagen (1998:490) skall ses som ett komplement till bestämmelsen om olaga yrkesmässig trafik. Den som utfört fler än en olaglig persontransport kan dömas enligt den bestämmelsen till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller om gärningsmannen tidigare har dömts för liknande brottslighet. Utskottet vill framhålla att svarttaxiverksamhet är ett samhällsproblem som sprids över hela landet och de kriminella inslagen blir alltmer förekommande. Trots satsningar från polisen, kommuner, försäkringskassan, skattemyndigheten och givetvis taxis organisationer för att komma till rätta med svarttaxiverksamheten har det varit svårt att få stopp på denna illegala verksamhet. Utskottet ser allvarligt på dessa missförhållanden och utesluter inte för egen del att ytterligare straffskärpningar bör ske genom att påföljden fängelse bör kunna komma i fråga i vissa fall vid olagliga persontransporter.

När det gäller beslagtagning och förverkande av fordon vid trafikbrott har denna fråga aktualiserats i skriftliga frågor av Susanne Eberstein (s) och Maud Ekendahl (m) hösten 2005. Justitieministern har i frågan bl.a. svarat att när det gäller trafikbrottslighet finns redan i dag möjlighet att ta i beslag och förverka fordon om det behövs för att förebygga sådan brottslighet. I andra situationer kan beslag och förverkande aktualiseras när fordonet använts som hjälpmedel vid brott. Den sistnämnda möjligheten har utökats genom ändringarna av förverkandereglererna i 36 kap. brottsbalken som trädde i kraft den 1 juli 2005.

Justitieministern delade frågeställarnas uppfattning att det finns anledning att överväga om regelverket kan effektiviseras ytterligare. I Justitiedepartementet bereds därför ett förslag som syftar till att utvidga möjligheterna att ta i beslag och förverka fordon av lägre värde som använts vid trafikbrottslighet, även om fordonet tillhör någon annan än föraren. Förslaget grundar sig på promemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24). En lagrådsremiss planeras under år 2006.

Utskottet har förståelse för de synpunkter som framförs i motionerna och ser därför positivt på att frågan om beslagtagning och förverkande av fordon i samband med trafikbrott har uppmärksammats av regeringen och att åtgärder övervägs.

Utskottet vill i detta sammanhang peka på vissa förhållanden inom svarttaxiverksamheten. De som döms för att ha kört s.k. svarttaxi får till övervägande delen dagsböter. Det innebär att de ofta i praktiken är oför-

hindrade att omedelbart uppta sin illegala verksamhet. Enligt vad utskottet erfarit upplever de rättsvårdande myndigheterna att lagstiftning och rättspraxis inte fungerar tillräckligt effektivt för att komma till rätta med problemen. Polis och åklagare saknar en laglig möjlighet att bl.a. beslagta och förverka ett fordon som upprepade gånger brukas vid svarttaxiverksamhet. Utskottet är därför inte främmande för egen del att vid upprepade förseelser bör körkortet kunna återkallas samt den aktuella bilen tas i beslag och förverkas.

Utskottet förutsätter att regeringen noga följer rättsutvecklingen på området i det avseende som utskottet nu pekat på och återkommer till riksdagen skyndsamt om ytterligare åtgärder anses erforderliga när det gäller påföljdsfrågor m.m. i enlighet med vad utskottet ovan anfört.

Mot bakgrund av det anförda förutsätts syftet med förslagen i nu behandlade motioner bli tillgodosedda och avstyrks följaktligen.

### **Fullbordande av brottet**

När det gäller frågan om när brottet skall anses som fullbordat har inga synpunkter framkommit, enligt vad utskottet erfarit, som tyder på att detta skulle kunna utgöra ett problem. Så har t.ex. varken Polisen eller någon annan remissinstans – förutom Hovrätten för Nedre Norrland – tagit upp denna fråga i remissvar till utredningen om ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102).

Utskottet finner därför inte anledning att föreslå något särskilt initiativ från riksdagens sida om när brottet skall anses fullbordat. Mot bakgrund av det anförda avstyrks därför motion 2005/06:T9 yrkande 1 (m).

### **Utnyttjande av veteranfordon**

När det gäller frågan om utnyttjandet av exempelvis veteranfordon vid högtidliga tillfällen framgår av propositionens författningskommentarer att formuleringen persontransporter med personbil eller lätt lastbil anknyter till bestämmelsen i 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen och innebär att transporter med båtar, hästdroskor, cyklar etc. undantas från tillämpningsområdet. Eftersom det föreskrivs att transporten skall ha skett efter erbjudande om körning till allmänheten undantas också sådana transporter där någon kör en bekant eller en granne, även om det sker mot betalning. I sammanhanget kan också nämnas att den norska lagstiftningen inte synes ha inneburit några problem i detta avseende, dvs. det har inte förekommit att någon bötfällts efter att ha kört en bekant och fått betalt för bensinen.

Som utskottet ser det torde frågor av det slag som tas upp i motionen inte utgöra ett så allvarligt problem att ett initiativ från riksdagens sida kan anses påkallat. Utskottet avstyrker därför motion 2005/06:T13 (kd).

## Regeringens lagförslag

Utskottet anser i likhet med regeringen att svarttaxi är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Det är enligt utskottets mening viktigt att effektiva åtgärder vidtas mot svarttaxi. Dessa synpunkter har också framförts i flertalet motioner, vilket framgått ovan. Utskottet ser därför positivt på att regeringen nu föreslår att ett förbud för den som inte har trafiktillstånd att utföra också enstaka persontransporter med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten införs genom en särskild straffbestämmelse i yrkestrafiklagen (1998:490). Regeringen föreslår att påföljden för brottet skall vara böter. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

Regeringen föreslår också att det skall införas ett särskilt *körprov* för den som ansöker om *taxiförarlegitimation*. Med hänsyn till det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran anser utskottet, i likhet med regeringen, att det är angeläget att säkerställa att taxiförarlegitimation bara ges till den som har god körförmåga och som uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Ett sådant krav torde på sikt påverka trafiksäkerheten positivt. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 april 2007.

Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

## Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet utgår ifrån att åtgärder kommer att vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och förutsätter att regeringen, som nu bereder frågan om obligatoriska redovisningscentraler, snarast presenterar sina ställningstaganden för riksdagen. Det förutsätter att en lagrådsremiss kan presenteras under innevarande mandatperiod. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Motionsförslag om åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen tillstyrks därmed delvis av utskottet.

## Motionerna

I motion 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. framhålls bl.a. att Moderata samlingspartiet ställer sig positivt till regeringens förslag i propositionen om att motverka s.k. svarttaxi men saknar förslag om obligatoriska redovisningscentraler.

Utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) hade i uppdrag att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxi-branschen. Utredningens slutsats var att den ekonomiska brottsligheten

inom taxinäringen är omfattande. Enligt utredningens bedömning undanhålls varje år omkring 4 miljarder kronor från beskattning. Det motsvarar mellan 20 och 25 % av den totala omsättningen inom taxinäringen. Flera remissinstanser tillstyrkte utredarens förslag om bl.a. obligatorisk tömning av taxametrar till en redovisningscentral i syfte att komma till rätta med illegal taxiverksamhet. Moderata samlingspartiet föreslår mot denna bakgrund införande av obligatoriska redovisningscentraler i syfte att minska den ekonomiska brottsligheten (*yrkande 7*).

I *motion 2005/06:T431 av Jan Emanuel Johansson (s)* anförts att den 1 juli 1990 avreglerades taxinäringen i Sverige. Det var i en tid av avregleringar inom transport- och kommunikationssektorn, som startade i början av 1980-talet. I dag kan vi se att den förväntade konkurrensen på en avreglerad taximarknad blev en väldigt snedvriden sådan med s.k. svarttaxi och oseriösa taxiföretag som följd.

Hösten 2003 tillsatte regeringen en utredning (SOU 2004:102), vilken fick i uppdrag att göra en översyn av ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. I utredningen föreslås bl.a. att en lag om redovisningscentraler skall införas, vilket är lovvärt. Det finns möjligheter för lagstiftaren att gå ännu längre och ta dessa punkter under beaktande för fortsatt utredning. Det handlar om att all information från en taxameter bör kunna överföras till dessa redovisningscentraler och att straffsatserna skärps för dem som driver en redovisningscentral utan tillstånd eller underlåter att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral. För att råda bot på den omfattande svarttaxiverksamheten borde också körkortslagen kompletteras med att ett körkort skall återkallas för den som utövat olaga yrkesmässig trafik och att även det fordon som använts i strid med yrkestrafiklagstiftningen skall kunna beslagtas.

I *motion 2005/06:T463 av Anders Karlsson (s)* anförts att taxinäringen avreglerades den 1 juli 1990. Syftet med avregleringen var i första hand att främja en sund konkurrens och att förbättra servicen till näringens kunder. Erfarenheterna efter 15 år av avreglerad taxiverksamhet visar att avregleringen i flera avseenden skapat fler problem än den löst. Den svenska taxinäringen drabbas då vissa taxiföretagare fuskar med redovisning, skatter och avgifter. Risken är stor att seriösa taxiföretag slås ut när omfattande ekonomisk brottslighet skapar snedvriden konkurrens. Enligt Skatteverket undanhåller taxinäringen årligen intäkter på 4 miljarder kronor. I vissa fall förekommer dessutom annan allvarlig brottslighet i samband med svarttaxi, exempelvis våldtäkter och rån; det handlar alltså inte bara om ett problem för taxinäringen utan för hela samhället.

I Näringsdepartementets utredning Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) föreslås en rad åtgärder för att stävja fusket. Bland annat föreslås att information från alla taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler. Vidare anser utredningen att en förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med den ekono-

miska brottslighet som finns inom taxinäringen. Mot bakgrund av detta är det enligt motionären angeläget att vidta åtgärder för att stävja fusket och reformera taxinäringen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis anföra att utredningen om taxinäringen har haft i uppdrag att bl.a. analysera om åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen (dir. 2003:106). I utredningens betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) framhålls bl.a. att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen skall kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

Vidare ser utskottet positivt på och vill framhålla att de frågor som tas upp i motionerna har uppmärksammats av Skatteverket, som nu planerar särskilda åtgärder för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Av ett pressmeddelande från Skatteverket den 22 mars 2006 framgår bl.a. att skattefusket inom taxibranschen uppgår till mellan 2 och 4 miljarder kronor per år. Det finns enligt verket ett utbrett fusk över hela landet, men störst är omfattningen i Stockholm, Göteborg och Malmö. Skatteverket påbörjar nu en landsomfattande hårdgranskning som engagerar drygt 40 personer på Skatteverket. Det framgår också av pressmeddelandet att Svenska taxiförbundet delar Skatteverkets uppfattning om det utbredda fusket och välkomnar att man nu tar krafttag mot skattefusket, som innebär att seriösa företagare inom taxinäringen utsätts för illojal konkurrens.

Utskottet utgår ifrån att åtgärder vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och förutsätter att regeringen, som nu bereder taxiutredningens återstående förslag om bl.a. obligatoriska redovisningscentraler, redovisar sina ställningstagande och förslag för riksdagen snarast vilket förutsätter att en lagrådsremiss kan presenteras under innevarande mandatperiod. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Mot bakgrund av det anförda tillstyrks delvis motionerna 2005/06:T26 yrkande 7 (m), 2005/06:T431 (s) och 2005/06:T463 (s) av utskottet.

## Kameraövervakning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det viktigt att våldsbrott mot taxiförare effektivt motverkas men anser att ytterligare uttalande av riksdagen i frågan om kameraövervakning i taxibilar inte är påkallat. Som utskottet ser det har bl.a. utvecklingen på området gått helt i linje med vad som föreslås i motionen om ökade möjligheter för kameraövervakning, varför motionen avstyrks.

### Motionen

I motion 2004/05:T369 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (c) anføres bl.a. att taxinäringen allt oftare drabbas av våldsdåd. Det är särskilt under helger och nattetid som taxiförare utsätts för övergrepp. Det allra säkraste sättet att motverka brott mot taxiförare är att installera övervakningskameror i taxibilarna. Men det har varit svårt att få tillstånd till detta, och det har dessutom inneburit ökade kostnader för den enskilde taxiägaren. Med anledning av det senaste våldsdådet mot taxi i Stockholm har Justitiekanslern meddelat att man framöver inte kommer att överklaga länsstyrelsernas beslut om kameraövervakning i taxibilar. Det kommer alltså att bli något lättare för taxibolagen att få tillstånd från länsstyrelsen från och med nu.

Enligt motionärerna är det positivt att restriktionerna för videoövervakning i taxibilar mildras så att det blir enklare för taxibolagen att installera den nya tekniken. Alla åtgärder i syfte att skydda taxiförarna i en ofta tuff arbetsmiljö där hot och våld är vanliga inslag hälsas med tillfredsställelse. Men det borde vara en rättighet för alla taxiförare att få installera övervakningskamera i sin bil (*yrkande 1*).

### Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att frågan om kameraövervakning i taxibilar har behandlats av riksdagen under riksmötet 2003/04 (bet. 2003/04: JuU14) och frågan om ett förenklat förfarande vid ansökan om kameraövervakning under innevarande riksmöte (2005/06: JuU11).

Av justitieukskottets betänkanden framgår bl.a. att lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning innehåller bestämmelser om användningen av övervakningsutrustning (allmän kameraövervakning). Lagen skiljer mellan allmän kameraövervakning som kräver tillstånd och sådan som bara kräver anmälan. Sålunda är det enligt 11 § under vissa förutsättningar tillräckligt med anmälan vid allmän kameraövervakning i banklokal, lokal hos ett kreditmarknadsföretag eller postkontor.



När det gäller kameraövervakning i taxibilar framgår av justitieutskottets betänkande (bet. 2003/04:JuU14) att praxis på området utvecklats så att tillstånd numera lämnas till kameraövervakning som går ut på att kameran aktiveras dels vid in- och utpassering ur taxin, dels när föraren utlöser larmet i bilen. Justitieutskottet konstaterade att rättsutvecklingen på området inneburit att det blivit lättare att få tillstånd till kameraövervakning i taxibilar.

Utskottet anser det viktigt att våldsbrott mot taxiförare effektivt motverkas men anser att ytterligare uttalande av riksdagen i frågan om kameraövervakning i taxibilar inte är påkallat. Som utskottet ser det har syftet med motion 2005/06:T369 yrkande 1 (c) blivit tillgodosett genom att rättstillämpningen och utvecklingen på området gått helt i linje med vad som föreslås i motionen. Det finns därför ingen anledning för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

## Taxameterfrågor

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet har ingen annan uppfattning än regeringen i denna fråga och avstyrker därför motionsförslag om undantag för taxameterkrav i limousinservice. Utskottet hänvisar i denna fråga till länsstyrelsernas möjlighet till dispensgivning.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).

### **Motionen**

I motion 2005/06:T12 av Magdalena Andersson (m) anförs bl.a. att enligt 7 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779) kan länsstyrelser medge att ett fordon får användas i taxitrafik även om det inte är försett med taxameter. Det normala för fordon inom taxibranschen är att de används i ordinär taxitrafik där kunden betalar för resan utifrån bl.a. hur lång den varit. Det finns dock en liten grupp inom taxinäringen som bedriver limousinservice. Med dagens regler omfattas även de av taxametertvånget och bör även fortsättningsvis göra det om de också används i taxitrafik.

Redan i dag kan fordon som endast används i limousineservice medges undantag från taxametertvånget, men under alltför strikta restriktioner. Bland annat kan undantag inte göras generellt för alla kunder, utan ett särskilt undantag måste göras för varje enskild kund. Det rimliga vore enligt motionären att länsstyrelsernas möjligheter att ge dispens från taxametertvånget enligt yrkestrafikförordningen utsträcker så att dessa dispenser kan ges mer generellt och möjliggöra större flexibilitet än i dag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att i frågan om taxameter i taxibilar har statsrådet Ulrica Messing i svar på skriftlig fråga den 25 januari 2006 av Magdalena Andersson (m) bl.a. anfört att persontransporter i s.k. limousiner är precis som transporter i andra personbilar, som utförs mot betalning, något som lagen definierar som yrkesmässig trafik i form av taxitrafik. Dessa transporter regleras således av yrkestrafiklagen. Ett av syftena med taxametrar är att kunden skall känna trygghet i att det finns ett system som tydligt visar vad transporten kommer att kosta. Dessutom är taxametrar ett viktigt instrument som möjliggör kontroll av taxibolagens intäkter. Ett undantag från taxameterkravet för de företag som endast utför limousinservice, vilken kan vara svår att definitionsmässigt avgränsa mot annan taxitrafik, skulle leda till en önskad konkurrensnedvridning inom branschen.

Vad gäller problemen med svarttaxikörningar avser regeringen att ta ett krafttag mot svarttaxiverksamhet. Statsrådets förhoppning är att detta kommer att stävja även den svarttaxiverksamhet som pågår bland företag som utför persontransporter i s.k. limousiner. Mot bakgrund av det anförda avsåg statsrådet inte att se över lagen i syfte att möjliggöra generella dispenser från taxametertvånget.

Utskottet välkomnar att regeringen nu genom proposition 2005/06:109 Åtgärder mot svarttaxi m.m. som ett första steg vidtar åtgärder mot svarttaxiverksamheten. I övrigt har utskottet ingen annan uppfattning än regeringen i frågan om taxameterkrav i taxibilar. Utskottet vill vidare hänvisa till den möjlighet länsstyrelserna har att inom ramen för gällande lagstiftning medge dispens från krav på taxameter. Mot den bakgrunden avstyrks därför motion 2005/06:T12 (m).

## Åldersgräns för taxiförare

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet har förståelse för de olägenheter som kan uppstå när en ung utbildad yrkesförare inte kan söka önskat arbete på grund av att han eller hon inte har uppnått lagstadgad ålder. Utskottet förutsätter att regeringen uppmärksammar dessa förhållanden och att frågan övervägs inom ramen för det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet.

### Motionen

I motion 2005/06:T11 av Tomas Eneroth och Anders Karlsson (s) anförs bl.a. att det finns skäl att se över åldersgränsen för dem som genomgår en gymnasial yrkesförarutbildning. De allra flesta av dessa gymnasister har som mål att arbeta som yrkeschaufför. Det framstår då som onödigt och

omotiverat att dessa personer efter genomgången utbildning inte skall få möjlighet att utöva det yrke de utbildat sig till. Det är därför motiverat att man med ett undantag för dem som genomgår en gymnasial yrkesförarutbildning har en nedre åldersgräns för taxikörkort på 19 år.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill när det gäller ålder och yrkesförarkompetens anföra att Utredningen om förarkrav för vägtransporter överlämnat sitt betänkande Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109) i december 2005. Utredningen har bl.a. haft i uppgift att se hur EU-direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- och persontransporter kan genomföras i svensk rätt. Regeringen har aviserat en proposition senare under våren 2006 om förarkrav vid vägtransporter som gäller införandet av det aktuella EU-direktivet.

Utskottet har förståelse för de olägenheter som kan uppstå när en ung utbildad yrkesförare inte kan söka önskat arbete på grund av att han eller hon inte har uppnått lagstadgad ålder. Utskottet förutsätter att regeringen uppmärksammar dessa förhållanden och att frågan övervägs inom ramen för det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motion 2005/06:T11 (s).

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Fullbordande av brottet, punkt 2 (m)

av Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Krister Hammarbergh (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fullbordande av brottet. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet vill framhålla att det är viktigt att näringsverksamhet sker lagenligt och på lika villkor. Svarttaxiverksamhet är ekonomisk brottslighet som måste stävjas och verksamheten är också förknippad med annan brottslighet. Ofta är det utsatta människor som nyttjar svarttaxi, t.ex. unga människor som är berusade. Rån, misshandel och våldtäkter förekommer i anslutning till svarttaxiverksamhet.

Polisen har ofta svårt att komma till rätta med den brottslighet som emanerar från svarttaxiverksamheten, och därför är det angeläget att en lagändring genomförs så att den som utfört transporter med svarttaxi kan straffas, även om det inte är utrett att transporten utgjort ett led i en verksamhet som kan betecknas som yrkesmässig trafik. En sådan lagändring skulle underlätta polisens arbete och kan även förväntas ha brottsförebyggande effekt.

Även om vi i allt väsentligt välkomnar regeringens förslag måste vi dock peka på den invändning som Hovrätten för Nedre Norrland anfört om att det av effektivitetsskäl bör övervägas att brottet skall anses vara fullbordat redan när överenskommelsen om transport har träffats. Om polisen måste vänta med ett ingripande till dess att en transport påbörjats är möjligheten att ingripa många gånger liten eller riskfylld, enligt hovrätten. Moderata samlingspartiet delar denna uppfattning. Regeringen bör därför se över berörd lagstiftning och återkomma till riksdagen med förslag i ärendet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 2. Taxameterfrågor, punkt 7 (m, fp, kd, c)

av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Krister Hammarbergh (m) och Tuve Skånberg (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om taxameterfrågor. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T12 av Magdalena Andersson (m).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att enligt 7 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779) kan länsstyrelser medge att ett fordon får användas i taxitrafik även om det inte är försett med taxameter. Det normala för fordon inom taxibranschen är att de används i ordinär taxitrafik där kunden betalar för resan utifrån bl.a. hur lång den varit. Det finns dock en liten grupp inom taxinäringen som bedriver limousinservice. Med dagens regler omfattas även de av taxametertvånget och bör även fortsättningsvis göra det om de också används i taxitrafik.

Redan i dag kan fordon som endast används i limousineservice medges undantag från taxametertvånget, men under alltför strikta restriktioner. Bland annat kan undantag inte göras generellt för förbokade kunder utan ett särskilt undantag och tillstånd begärs för varje enskild kund. Vi anser att det rimliga vore att länsstyrelsernas möjligheter att ge dispens från taxametertvånget enligt yrkestrafikförordningen utsträcks så att dessa dispenser kan ges mer generellt och möjliggöra större flexibilitet än i dag.

Tolkningen av lagen görs olika i skilda delar av landet, och det finns ett behov av att åtgärder vidtas från regeringens sida. Exempelvis ges generella tillstånd för limousinservice i Stockholm och Göteborg av länsstyrelserna, medan andra är mycket restriktiva. Vägverket har också efter överklagningar av länsstyrelsebeslut prövat frågan och då bedömt att lagstiftningen inte ger utrymme för dispenser. Med anledning av att möjligheten till dispens tolkas så radikalt olika i vårt land finns all anledning att riksdagen uttalar vikten av att regelverket bör vara så utformat att likhet i bedömningarna kan göras i hela landet. Detta skall givetvis bygga på en mer tillåtande bedömning så att dagens limousinföretag skall kunna utöva sin verksamhet med förbeställda resor utan att varje kund och tillfälle skall kräva specifika tillstånd.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilt yttrande

### **Utnyttjande av veteranfordon, punkt 3 (kd)**

Tuve Skånberg (kd) anför:

Kristdemokraterna anser att de striktare bestämmelser som är nödvändiga för att komma åt svarttaxiverksamheten måste definieras tydligt så att inte alla körningar med personbil eller lätt lastbil som sker mot ekonomisk ersättning faller under yrkestrafiklagens straffbestämmelse.

Det måste fortsättningsvis vara fullt möjligt att vid studentexamen, bröllop och andra högtidliga tillfällen anlita en person som man själv varken är släkt eller närmare bekant med för en körning. Det är i dag inte helt ovanligt att ägare till äldre eller på annat sätt särskilt intressanta fordon kontaktas med förfrågan om de vill ställa upp och mot ekonomisk ersättning köra t.ex. ett bröllopspar. Kristdemokraterna utgår ifrån att regeringen inte haft för avsikt att ointetgöra möjligheterna att anlita någon för sådana transporter, men propositionen tydliggör inte detta på ett tillfredsställande sätt. I regeringens proposition resoneras om vilken typ av körningar som inte är avsedda att omfattas av yrkestrafiklagens bestämmelser om erbjudande av körningar till allmänheten. De exempel som anförs är körningar av släktingar, vänner, arbetskamrater, grannar och andra bekanta.

För att tydliggöra att utnyttjandet av t.ex. veteranfordon med förare vid högtidliga tillfällen skall kunna fortsätta, anser Kristdemokraterna att körningar som utförs mot betalning också av andra personer än de i propositionen uppräknade skall undantas från yrkestrafiklagens straffbestämmelse om erbjudande av körningar till allmänheten, om de till sin karaktär uppenbarligen inte utgör svarttaxiverksamhet.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2005/06:109 Åtgärder mot svarttaxi m.m.:*

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

## Följdmotioner

*2005/06:T9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att brottet skall anses vara fullbordat redan när överenskommelse om transport föreligger.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fängelsestraff skall kunna vara påföljd vid brott mot den föreslagna lagen.

*2005/06:T10 av Maud Ekendahl (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påföljden vid upprepade svarttaxibrott.

*2005/06:T11 av Tomas Eneroth och Anders Karlsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om undantag från yrkestrafiklagens bestämmelser om 21-årsgräns för att erhålla taxikörkort.

*2005/06:T12 av Magdalena Andersson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att bevilja generella och mer flexibla dispenser från taxametertvång.

*2005/06:T13 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att transporter som utförs också av andra personer än släktingar, vänner, arbetskamrater, grannar och bekanta skall undantas från yrkestrafiklagens straffbestämmelse om erbjudande av körningar till allmänheten, om de till sin karaktär uppenbarligen inte utgör s.k. svarttaxiverksamhet.

## Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:160

*2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriska redovisningscentraler för taxinäringen i syfte att minska den ekonomiska brottsligheten.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:T202 av Ulf Sjösten (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att beslagta och förverka fordon som används vid upprepad svarttaxiverksamhet.

*2004/05:T274 av Tomas Eneroth m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpt lag mot olaga yrkesmässig trafik samt om ytterligare åtgärder för att förhindra s.k. svarttaxiverksamhet.

*2004/05:T369 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta kameraövervakning i alla taxibilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att möjligheten att beslagta och förverka fordon som används vid upprepad svarttaxiverksamhet.

*2004/05:T476 av Torkild Strandberg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpt lagstiftning mot svarttaxiverksamhet.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

*2005/06:T206 av Ulf Sjösten (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att beslagta och förverka fordon som används vid upprepad svarttaxiverksamhet.

*2005/06:T431 av Jan Emanuel Johansson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen.



*2005/06:T463 av Anders Karlsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en reformerad taxinäring.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## 2 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490) dels att 1 kap. 1 §, 3 kap. 3 § och 8 kap. 2 § skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 6 kap. 1 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.****1 §**

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som  
1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och  
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik *och om otillåten taxitrafik.*

**3 kap.****3 §**

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, *och*
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,

4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, *och*

5. *har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.*

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

**6 kap.****1 a §**

*Den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter.*

**8 kap.****2 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs, *samt*
4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter.
3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs,
4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *samt*
5. *körprov för taxiförarlegitimation.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006 såvitt avser 1 kap. 1 § och 6 kap. 1 a § och i övrigt den 1 april 2007.

2. För ansökningar om taxiförarlegitimation som getts in före den 1 april 2007 gäller 3 kap. 3 § i sin äldre lydelse.