

Motion till riksdagen 2012/13:T311

av **Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (S)**

Tvätta taxinäringen vit

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) bör införas för taxametrar inom taxinäringen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen mycket snabbt bör meddela taxiföretag då en anställd som är innehavare av taxilegitimation döms för ett allvarligt brott och får taxilegitimationen indragen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade kontroller av taxilegitimationer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utse taxiansvariga inom Transportstyrelsen med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i tillsynsarbetet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intensifiera myndigheternas samverkan i taxifrågor på nationell och regional nivå och bjuda in branschorganisationerna i arbetet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig utredning ska tillsättas för att få ett samlat grepp om taxinäringens utveckling i såväl storstad som glesbygd och om avregleringens effekter på utbudet av taxitjänster och priser.

Motivering

Fusk och ekonomisk brottslighet inom taxinäringen är ett problem som påtalats ända sedan Branschsaneringsutredningen 1997. Trots olika åtgärder och goda ansatser finns tyvärr många bekymmer kvar. Sedan avregleringen har taxipassagerarna blivit otryggare. En mängd problem har uppstått, bl.a. förekommer skattebrott och oseriös prissättning av resor.

Fel! Okänt namn på

Med en omfattande förekomst av svarttaxiverksamhet ökar också riskerna för kunderna och då inte minst för kvinnorna. Rån och sexuella övergrepp följer i svarttaxis spår och det skadar hela den övriga, seriösa branschen.

Inom taxibranschen behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningarna rapporteras. Anslutning till en redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd. Krav på redovisningscentraler har av den borgerliga riksdagsminoriteten felaktigt kritiserats som uttryck för ”regelkrångel”. Majoriteten av taxiåkarna är i dag anslutna till beställningscentraler, och en taxiåkare ska givetvis kunna välja att enbart vara ansluten till centralen i form av redovisningscentral. Beställningscentralernas och växlarnas makt måste givetvis balanseras. Växlarna – och detta gäller samtliga värlar, även på de ställen där landsting eller motsvarande fortfarande själva står för fördelning av körningar – har stor makt gentemot den enskilde åkaren och föraren. Oseriösa och kriminella ska stängas av men under rättssäkra former. Alla redovisningscentraler ska även vara skyldiga att lämna årliga uppgifter om inkört belopp till taxiägaren och Skatteverket. Beställningscentralerna ska vidare också vara skyldiga att lämna in uppgifter om kontantinkört belopp på åkaravräkningarna.

För att öka tryggheten för taxiresenärer, speciellt kvinnor, är det viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks. Det är självklart att då en innehavare av taxilegitimation dömts för ett allvarligt brott måste taxilegitimationen dras in. Även vid allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott då det sker vid upprepade tillfällen. Taxiföretagen måste meddelas mycket snabbt av Transportstyrelsen då en anställd får sin taxilegitimation indragen. För att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation måste kontrollen stärkas.

Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen har ett pågående regeringsuppdrag om hur de gemensamt ska skärpa sin tillsyn och kontroll av yrkestrafiken. Enligt Transportstyrelsen kommer dess värre den tillståndsmätning som ingår i uppdraget bara att omfatta trafiksäkerhet och inte fusk och ekonomisk brottslighet i branschen. Det innebär att regeringen inte kommer att få ett heltäckande kunskapsunderlag och att dess framtida beslut riskerar att bli felaktiga.

I regleringsbrevet för år 2012 anger regeringen att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning och tillsyn. Det är därför viktigt att Transportstyrelsen deltar i de organiserade möten som kontinuerligt genomförs med andra myndigheter och organisationer. Transportstyrelsen måste utse taxiansvariga inom verket med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i myndighetssamverkan och tillsynsarbete.

Myndigheternas samverkan avseende taxi på nationell och regional nivå måste intensifieras, och i denna bör också branschorganisationerna inbjudas till att delta i arbetet.

En statlig utredning om taxinäringen behövs, inte minst för att titta på vilka för- och nackdelar avregleringen från 1990 fört med sig. Det måste även utarbetas lösningar för att komma till rätta med specifika storstadsfenomen som brist på lokalkännedom hos förare i Stockholm och glesbygdsproblem som brist på taxiföretagare och att kommuners och landstings upphandlingar av

Fel! Okänt namn på

färdtjänst och skolskjuts kan påverka den vanliga taxiverksamheten negativt. Idag har taxiföretag olika jämförelsepriser, vilket gör att kunderna blir förvirrade och känner sig lurade. Även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser måste granskas.

Trösklarna in i branschen kan behöva höjas för både förare och åkare. Det kan handla om hårdare vandelsprövning av individer, om högre kvalitetskrav på exempelvis service och lokalkännedom, krav på vidareutbildning, omsättnings- eller kapitalkrav med mera.

Man måste kanske också höja kravet på dem som utför utbildningarna genom att införa ett auktorisationskrav, och att det genomförs kontroller av efterlevnaden via myndighetstillsyn.

Den fria etableringsrätten är ingen självklarhet, inte minst då den leder till att den lokala taximarknaden mer eller mindre övertas av svarttaxi och den grova, organiserade brottsligheten. Kanske måste en ny form av den gamla behovsprövningen återinföras och därmed en reglering av antal företag och bilar i ett visst geografiskt område.

Stockholm den 3 oktober 2012

Ann-Christin Ahlberg (S)

Phia Andersson (S)