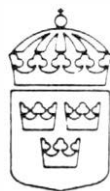


Motion till riksdagen

1989/90:T905

av Göran Ericsson (m)

Svarttaxi



Mot.
1989/90
T905-912

Inledning

I stora stycken reglerar YL trafiksäkerheten och de materiella kraven på fordon, förare och last inom yrkestrafiken. En del av YL skyddar genom straffsanktion de seriösa näringsidkarna från obehörig konkurrens. Trots att "svarttaxi" och "svartåkerier" blir allt vanligare har någon åtgärd i skärpande riktning inte föreslagits från regeringens sida. Tvärt om kan man påstå att straffen devalverats till att bli än mer svaga och intetsägande och närmast inbjudande att bryta mot.

Om åkerinäringen på sikt skall framstå som seriös och locka seriösa människor till branschen, måste skyddet för dessa näringsidkare stärkas.

Svarttaxi som samhällsproblem och brott

Brott mot reglerna i YL om tillstånd för att driva yrkesmässig trafik rör regler om fordonets utrustning och beskaffenhet, förarens kompetens och lastens anordning. Alla dessa regler syftar till att skydda den som utnyttjar åkaren för såväl person- som godsbefordran. Den som yrkesmässigt i dag bedriver svarttaxiverksamhet med sin egen bil riskerar knappast ens att bli fast för brott mot YL, eftersom polisen troligen inte prioriterar brott med så låga straff, men skulle trots allt någon bli rapporterad för ett sådant brott riskerar han förmodligen inte mer än ett ringa bötesstraff.

Jämförelsevis har åkaren avsevärt större möjligheter att på någon punkt omedvetet bryta mot YL och bötesbeloppen är här på flera håll avsevärt högre än för den som struntar i alla bestämmelser. Dessutom löper åkeriägaren genom brottet risk att få sitt trafikillstånd indraget, vilket knappast den som aldrig haft något riskerar.

I storstadsområden med stor efterfrågan på taxi är det enligt polisen mycket vanligt att folk ur snart sagt alla samhällsgrupper tar tillfället att genom svarttaxiverksamhet skaffa sig avsevärda inkomster skattefritt. Somliga, säkert de flesta har den skattefria inkomsten som huvudorsak. Några använder svarttaxiverksamhet som ett sätt att kunna genomföra rån och ibland våldtäkter och i nästan alla sådana sammanhang förekommer avsevärd misshandel.

Svarttaxi har nu blivit så vanligt att dessa numera ockuperar taxistatio-

nerna och ställer sig bland de seriösa åkarna. På grund av att svarttaxifrekvensen är så stor tar en droskägare eller chaufför avsevärda risker om han anmäler svarttaxiåkarna till polisen. Konkurrensen har alltså så snedvridits att brotten inte längre döljs utan begås helt öppet inför hur många vittnen som helst.

Det är naturligtvis inte svårt att förstå den harm och ilska som de seriösa näringsidkarna känner – som betalar skatt och försäkring för bil i yrkesmässig trafik och som har höga amorteringar och skulder på moderna bilar – när de får se hur rishögar, som är oskattade och oförsäkrade, kör folk till i vissa fall högre kostnader än de själva kan ta ut och detta dessutom obeskattat.

Det som är mest allvarligt i svarttaxiverksamheten är den omfattande och grova brottslighet som förekommer i anslutning till denna. Personrån i anslutning till svarttaxiresa är mycket vanlig, så även våldtäkter. Redan denna omständighet är tillräcklig för att mycket starkt höja straffsatserna för dem som genom att förespegla svarttaxiresa skaffar sig objekt för rån eller våldtäkt.

Eftersom erbjudandet om svarttaxiresa inte faller in under reglerna i BrB om förberedelse och stämpling till rån eller våldtäkt bör dock straffen så kraftigt justeras upp att de kan jämföras med dessa brott och grova skattebrott, som är motivet för den andra gruppen svarttaxiåkare.

Skattebrotten är grova i svarttaxiverksamheten

Från rättviseutgångspunkt är det nödvändigt att vidta åtgärder så att inte omfattande belopp utan större risk kan undandras beskattning.

Genomsnittligt en helgkväll i till exempel Stockholm mellan klockan 23.00 och 06.00 kör en svarttaxi in ca 2 500–3 500 kr. netto i vinst. Svarttaxiförare som förhörts har uppgivit att de kör cirka fyra kvällar i veckan och ca 40 veckor om året. Detta ger i sämsta fall en skattefri inkomst på 400 000 kr. Om ett sådant belopp skulle undanhållas av en vanlig löntagare skulle detta rubriceras som grovt skattebrott och utan tvekan medföra fängelsestraff.

Om man utgår från att det i Stockholm finns cirka 300 bilar som rullar mer eller mindre ständigt ger detta inkomster på cirka 120 milj. kr. som inte beskattas. Detta är betydande belopp och naturligtvis en allvarlig brottslighet.

Polisen och svarttaxi/svartåkeriverksamheten

Polisens möjligheter att ingripa mot svarttaxi/svartåkeriverksamhet är mycket begränsad. Brottet som sådant har ett så lågt straffvärde att det med endast någon eller några hundralappar överstiger påföljden för felparkering. Dessutom är varken gärningsmannen eller hans kund intresserad av att brottet kommer till polisens kännedom. Det är således inget brott som anmäls annat än av möjligen seriösa konkurrenter som då riskerar att som vittne hamna i domstol och där bli kända som "tjallare".

Eftersom liftning inte är förbjuden kan utomstående iakttagare inte hävda att en svarttaxitransport utförs när någon kliver in i en bil. Det är först i anslutning till vederlaget för transporten som brottet fullbordas och därmed

kan man säga att dessa brott också innehåller stora och besvärliga bevisproblem.

Mot. 1989/90
T905

Det är naturligt att polisen inte engagerar sig i sådana brott som dessutom inte åsamkar gärningsmannen några större straff. Dock har många svart-taxiåkare med tiden blivit väl kända och möjligheten till framgång i spaningarna är i dag stora om polisen finge rätt signal från statsmakterna i form av straffskärpning.

Strafflatitud för svarttaxiverksamhet

Man kan hävda att det finns två former av olaga yrkesmässig trafik: en där den bedrivs av en åkare som kanske inte erhållit tillstånd för ett nytt fordon eller liknande omständigheter och en där den bedrivs organiserat av personer som till sin profession inte har något med åkeriverksamhet att göra utan enbart syftar till att skaffa sig svarta inkomster eller objekt för olika former av brott.

I det förstnämnda fallet bör nuvarande straffbestämmelser bibehållas. I det andra fallet bör för grovt brott mot YTF åsättas ett synnerligen högt straff som korresponderar mot brotten skattebrott/grovt skattebrott alternativt förberedelse till rån alternativt våldtäkt.

Regeringen bör utreda frågan och återkomma till riksdagen med förslag till nya och skärpta straffsatser för olaga yrkesmässig trafik i enlighet med vad som ovan anförts.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en översyn i skärpande riktning av brott mot 4 kap. 1 § yrkestrafiklagen.

Stockholm den 17 januari 1990

Göran Ericsson (m)