

# Kundvänligare taxi

SOU 1999:00

Betänkande av 1998 års Taxiutredning

## Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

Regeringen beslutade den 5 februari 1998 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral i taxitrafik m.m.

Dåvarande generaldirektören, numera hovrättslagmannen, Olof Forssberg förordnades som särskild utredare fr.o.m. den 17 februari 1998.

Som experter i utredningen har följande förordnats. Fr.o.m. den 18 maj 1998 avdelningsdirektören Ingela Allenbert, Konsumentverket, departementssekreterarna Ulrika Dyrke (t.o.m. den 24 mars 1999) och Maria Gelin, Näringsdepartementet, hovrättsassessorn Björn Hansson, Näringsdepartementet, samt ingenjören Per-Arne Holm, Vägverket. Fr.o.m. den 7 juli 1998 statsåklagaren Anna-Lena Dahlqvist, Ekobrottsmyndigheten, samt fr.o.m. den 24 mars 1999 departementssekreteraren Herbert Silbemann, Näringsdepartementet.

Sekreterare i utredningen har varit hovrättsassessorn Eva-Charlotte Salvall.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet Kundvänligare taxi (SOU 1999:60)

Uppdraget är härigenom slutfört.

Stockholm i maj 1999

Olof Forssberg

/Eva-Charlotte Salvall

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>Summary</b> .....	<b>17</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>25</b>
1.1 Utredningens uppdrag.....	25
1.2 Arbetets bedrivande.....	25
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>27</b>
2.1 Fakta om taxibranschen.....	27
2.1.1 Branschens struktur .....	27
2.1.2 Några organisationer med taxianknytning.....	33
2.2 Den tidigare yrkestrafiklagstiftningen.....	35
2.2.1 Taximarknaden före avregleringen.....	35
2.2.2 Avregleringen.....	36
2.2.3 Fortsatt behandling av taxifrågor.....	36
2.3 Nuvarande yrkestrafiklagstiftning.....	38
2.3.1 Yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen.	38
2.3.2 Föreskrifter.....	38
2.3.3 Prövningsmyndigheter.....	39
2.3.4 Trafiktillstånd.....	41
2.3.5 Taxiförarlegitimation.....	41
2.3.6 Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitima- tion .....	42
2.3.7 Fordonet.....	43
2.3.8 Prisinformation m.m.....	44
2.3.9 Tillsyn .....	45
2.3.10 Straffbestämmelser .....	45
2.3.11 Överklagande .....	46

<b>3</b>	<b>Den nuvarande situationen – en probleminventering .....</b>	<b>47</b>
3.1	Vilka problem förekommer?.....	47
3.1.1	Allmänt.....	47
3.1.2	Fusk i branschen .....	48
3.1.3	Prissättning.....	49
3.1.4	Reklamationer m.m.....	51
3.1.5	Flyg-, tåg- och färjeterminaler.....	51
3.1.6	Konkurrenslagstiftningen.....	52
3.1.7	Brister i den offentliga upphandlingen.....	53
3.1.8	Kontroll och tillsyn.....	54
3.1.9	Svarttaxi .....	55
<b>4</b>	<b>Tömning av information från taxametern.....</b>	<b>57</b>
4.1	Taxametern .....	57
4.2	Varför sker tömning i dag?.....	58
4.3	Olika sätt att överföra informationen.....	58
4.4.	Hur tas informationen om hand efter tömning?.....	59
<b>5</b>	<b>Beställningscentraler.....</b>	<b>61</b>
5.1	Historik .....	61
5.1.1	Beställningscentralernas framväxt.....	61
5.1.2	Lagstiftning .....	62
5.2	Beställningscentraler i dag.....	64
5.2.1	Vad är en beställningscentral?.....	64
5.2.2	Olika beställningscentraler.....	67
5.3	Auktoriserade beställningscentraler.....	75
5.3.1	Svenska taxiförbundets försöksverksamhet med auktoriserade beställningscentraler.....	75
5.3.2	Beställningscentraler i Nya Zeeland.....	77
<b>6</b>	<b>Taxitrafiken vid terminaler m.m.....</b>	<b>79</b>
6.1	Flygplatser.....	79
6.1.1	Inledning.....	79
6.1.2	Arlanda flygplats.....	80
6.1.3	Landvetters flygplats.....	87
6.1.4	Bromma flygplats.....	91
6.1.5	Sturup flygplats .....	92
6.1.6	Övriga flygplatser i Sverige.....	93
6.1.7	Wellington Airport.....	93
6.2	Tågstationer.....	95
6.2.1	Inledning.....	95

	6.2.2	Stockholms Centralstation.....	96
	6.2.2	Göteborgs Centralstation.....	99
6.3		Färjeterminaler.....	100
	6.3.1	Inledning.....	100
	6.3.2	Stockholm.....	100
	6.3.3	Malmö.....	101
6.4		Kommunal gatumark.....	101
	6.4.1	Allmänt.....	101
	6.4.2	Möjligheter att reglera trafiken på kommunal gatumark .....	102
<b>7</b>		<b>Länsstyrelsernas tillsyn.....</b>	<b>105</b>
	7.1	Allmänt.....	105
	7.2	Aktuella register.....	106
	7.2.1	Yrkestrafikregistret.....	106
	7.2.2	Utsökningsregistret.....	106
	7.2.3	Polisregister m.m.....	107
	7.2.4	Bolagsregister.....	108
	7.3	Föreslagna och beslutade förändringar.....	108
	7.3.1	En reformerad yrkeslagstiftning (prop. 1997/98:63).....	108
	7.3.2	Trafikregisterutredningen.....	108
<b>8</b>		<b>Överväganden och förslag .....</b>	<b>111</b>
	8.1	Allmänt om beställningscentraler.....	111
	8.1.1	Begreppet beställningscentral.....	111
	8.1.2	Vilka är de allmänna fördelarna med beställ- ningscentraler?.....	111
	8.1.3	Finns det nackdelar med beställnings- centraler?.....	113
	8.1.4	Kan dagens problem lösas genom anslutning till beställningscentral?.....	114
	8.1.5	Allmänna slutsatser.....	119
	8.2	Obligatorisk anslutning till beställningscentral?.....	120
	8.2.1	Varför obligatorisk anslutning till beställ- ningscentral?.....	120
	8.2.2	Beställningscentralens funktioner.....	120
	8.2.3	Vad innebär ett obligatorium?.....	123
	8.2.4	1998 års Taxiutrednings bedömning .....	127
	8.3	Finns det andra åtgärder som kan minska problemen?..	130
	8.3.1	Inledning.....	130
	8.3.2	Tömningscentraler.....	131

8.3.3	Prisregistrering och prisinformation.....	138
8.3.4	Terminaler och kommunal gatumark.....	142
8.3.5	Tillsynen.....	145
8.3.6	Övrigt.....	146
<b>9</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>149</b>
9.1	Inledning.....	149
9.2	Kostnader.....	149
9.2.1	Förslaget om tömningscentraler.....	149
9.2.2	Förslaget om prisregistrering.....	150
9.3	Andra konsekvenser.....	150
9.3.1	Förslaget om tömningscentraler.....	150
9.3.2	Förslaget om prisregistrering.....	151
<b>Bilagor:</b>		
Bilaga 1	Utredningens direktiv.....	153
Bilaga 2	Tidigare behandling av frågan om beställningscentraler	159
Bilaga 3	Taxi i Nya Zeeland.....	173
Bilaga 4	Utdrag ur Transport Service Licensing Act.....	193

# Sammanfattning

## Uppdraget

1998 års Taxiutredning har haft i uppdrag att utvärdera den nuvarande situationen inom taxibranschen och med utgångspunkt i den analysen bedöma behovet av obligatorisk anslutning till beställningscentral eller annat gemensamt organ samt förutsättningarna för detta.

## Den nuvarande situationen

Taxiutredningen har genomfört en bred probleminventering och besökt branschorganisationer, beställningscentraler, myndigheter, taxameterverkare och terminaler. De problem som huvudsakligen påtalats är fusk i branschen, problem med prissättningen, problem för kunder att i efterhand komma i kontakt med taxiföretaget för att kunna klaga på resan, en förstärkt problembild i olika hänseenden vid terminaler, problem med konkurrenslagstiftningen, brister i den offentliga uppfattningen samt brister i kontrollen och tillsynen från myndigheternas sida.

Taxiutredningen har fått uppfattningen att man från såväl branschens som myndigheternas sida ser fusk i inom näringen, främst i form av oredovisade intäkter, som det största problemet. Detta fusk medför bl.a. att konkurrensen snedvrids. Ett annat stort problemområde är prissättningen. Prissättningen och prisinformationen är sådan att konsumenterna har mycket svårt att räkna ut vad resan skall kosta. Problemen beskrivs närmare i avsnitt 3 och 8.1.4.

## Beställningscentraler

*Vad är en beställningscentral?*

Begreppet beställningscentral har använts i många år och stammar från den tiden då åkare gick samman i föreningar för att bl.a. samordna beställningsverksamheten.

En beställningscentral har i dag många olika uppgifter. Uppgifterna skiftar från central till central. Förutom att svara för beställningsfunktionen har den ofta hand om administration såsom t.ex. kreditkortshantering och kundfakturering, den ombesörjer marknadsföring och sluter avtal med myndigheter och företag. Den har ofta ett system för att hantera klagomål från kunder och utövar en viss kontroll över anslutna åkare. Prissättningen inom en central är som regel gemensam. Vissa centraler tar hand om informationen från de anslutna åkarnas taxametrar.

Organisationsformerna skiftar. Vanligast är att beställningscentralen drivs av en ekonomisk förening eller ett aktiebolag. Ägarstrukturerna är mycket varierande – allt i fråga beställningscentraler som ägs gemensamt av de anslutna åkarna till centraler med en fristående aktör.

#### *Är beställningscentraler bra för konsumenterna?*

Det finns flera fördelar med beställningscentraler. Beställningscentralerna ger taxiföretagen möjlighet att profilera sig effektivt på marknaden och underlättar därmed valet av taxiföretag och beställningen av taxi för kunderna. Därutöver fungerar beställningscentralerna som en lättillgänglig instans för kunder som vill klaga eller anmäla kvarglömda föremål. Härutöver kan samverkan inom ramen för beställningscentraler underlätta myndigheternas kontroll av branschen. Detta borde öka åkarnas vilja att sköta sig och leva upp till gällande krav.

När det gäller prissättningen kan beställningscentralen bidra till att informationen blir tydligare och att plötsliga höjningar av priset mer sällan förekommer.

För samhällets del gäller att det ofta är lättare att kontrollera åkarna i en beställningscentral än enskilda åkare, eftersom centralerna kan till handahålla information om åkarna.

Således kan man konstatera att beställningscentraler rent allmänt verkar i den riktningen att näringen bedrivs i seriösare former och att servicenivån blir högre, främst på grund av att man har ett gemensamt goodwill-värde att förvalta.

#### *Vad skulle ett obligatorium innebära?*

Tankarna bakom ett obligatorium är bl.a. att kunden skall få lättare att välja resa och reklamera resan om han inte är nöjd samt att beställningscentralerna skall ta över en del av myndigheternas kontroll över verksamheten.



Taxiutredningen anser att ett krav på att alla åkare skall vara anslutna till en beställningscentral måste förenas med att beställningscentralerna skall godkännas av myndigheterna. Beställningscentralen måste ha personer i ansvarig ställning som lämplighetsprövas av myndigheterna och myndigheterna måste fortlöpande utöva tillsyn över centralerna. I annat fall finns det risk för att åkare sluter sig samman i löst formade centraler, där ingen utövar kontroll över verksamheten, vilket skulle kunna leda till att den positiva effekten uteblir.

Beställningscentralernas ansvarsområde måste definieras noggrant. Kräver man t.ex. att beställningscentralen skall ha dygnet-runt-service måste den kunna ange inom vilket trafikområde den opererar för att det skall gå att kontrollera om servicen upprätthålls. Av samma anledning måste sannolikt också kommenderingsplaner upprättas inom centralerna.

Vid ett obligatorium måste alla som har tillstånd att driva taxitrafik ha rätt att vara med i en beställningscentral. Obligatoriet måste därför förenas med en skyldighet för existerande beställningscentraler att ta emot den åkare som är beredd att godta centralens stadgar och övriga regler. Vidare skulle en beställningscentral inte få utesluta någon ansluten åkare annat än på objektiva godtagbara grunder.

Med hänsyn till bl.a. ansvarsfrågor skulle en åkare inte få tillhöra mer än en beställningscentral samtidigt. Detta skulle kunna medföra att den säsongsbundna taxitrafiken på t.ex. turistorter skulle få svårt att fungera effektivt.

#### *Anslutning till beställningscentral bör ske på frivillig väg*

Det finns stora fördelar med beställningscentraler, både för konsumenterna och de myndigheter som är satta att kontrollera taxinäringen. Också de åkare som är anslutna till beställningscentraler ser naturligtvis fördelar med dessa. Emellertid finns det också en rad nackdelar som hänger samman med vad som anförts i föregående avsnitt.

Under arbetets gång har Taxiutredningen fått den uppfattningen att utvecklingen inom taxinäringen går i den riktningen att fler och fler åkare sluter sig samman i beställningscentraler. Ofta är det nödvändigt att tillhöra en central för att få plocka upp kunder vid terminaler, eller är det i vart fall en fördel att tillhöra en sådan. Vidare krävs som regel samverkan i beställningscentral för att erhålla kontrakt på samhällsbetalda resor och företagskunder. – Taxiutredningens uppfattning är att centralerna i allt högre utsträckning insett att kvalitet och service lönar sig och därför i högre grad på frivillig väg sanerar sin verksamhet. Detta hänger samman med kundernas ökade medvetenhet om branschen, vilket medför att allt fler kunder aktivt väljer resa, dvs. väljer att anlita en

beställningscentral som de har förtroende för. – I sammanhanget skall också nämnas branschorganisationernas aktiva arbete för att höja kvalitén och servicenivån inom branschen och verka för en sundare näring. Således är det Taxiutredningens uppfattning att taxibranschen redan i dag – mycket på eget initiativ – går mot en sundare inriktning. För att äventyra denna utveckling måste mycket starka skäl kunna anföras. Utredningens slutsats är att sådana inte finns och att det därför är fel att komma med ett så drastiskt förslag som att införa ett krav på obligatorisk tillhörighet till en beställningscentral.

### **Finns det andra åtgärder som kan minska problemen?**

Även om taxiverksamheten i stort synes gå mot en sundare inriktning finns det vissa saker som kan förbättras. Det främsta problemet är förekomsten av oredovisade intäkter samt svart arbetskraft och den snedvridna konkurrens som följer härav. Här anser Taxiutredningen att något måste göras för att öka upptäcktsrisken, vilket bör leda till att fusket minskar. Ett annat problemområde är prissättningen och förekomsten av överpriser.

Andra områden där förbättringar kan göras är vid terminaler och taxiuppställningsplatser på kommunal gatumark.

### *Tömningscentraler*

Taxiutredningen anser att informationen från taxametrarna bör tillvaratas och sparas för att kunna fungera som kontrollmaterial vid myndigheternas tillsyn. Det är viktigt att systemet för att hantera informationen är säkert, vilket bl.a. innebär att materialet normalt skall överföras från taxameter och sparas på sådant sätt att det säkerställs att materialet inte manipuleras eller kastas bort. Taxiutredningen föreslår därför att särskilda av myndighet godkända tömningscentraler byggs upp.

Ur säkerhetssynpunkt är ett system med fristående tömningscentraler att föredra. Vissa skäl talar dock mot en sådan ordning. Tömning och lagring av uppgifter sker redan i dag hos större beställningscentraler, servicebolag m.fl. för att användas i deras arbete med bl.a. fakturering och uppföljning av verksamheten. En bestämmelse om att tömningscentralerna skall vara fristående skulle innebära att åkarna i dessa fall antingen härutöver skulle behöva tömma till den fristående centralen eller att den fristående centralen levererade motsvarande material till beställningscentralen eller servicebolaget efter att tömning skett hos denna. Att bygga upp en organisation med fristående tömningscentraler

– med motsvarande uppgifter som redan utförs av beställningscentraler m.fl. i dag – skulle dessutom vara svårt att motivera ur kostnadssynpunkt. Taxiutredningen anser därför att även andra än helt fristående organ bör kunna komma i fråga som tömningscentraler.

Tömningscentralen måste naturligtvis ha den tekniska utrustningen för att kunna ta emot och lagra informationen från taxameterna. Ordnade lagringsmöjligheter måste också finnas. Det material som tas emot och lagras skall hanteras på ett sådant sätt att en enskild åkare inte kan manipulera materialet. Därför måste ställas krav på att en tömningscentral betjänar ett visst antal fordon, förslagsvis minst tjugo. I undantagsfall bör man kunna acceptera att en tömningscentral har färre fordon anslutna till sig, t.ex. en liten beställningscentral i glesbygd.

Taxiutredningen anser att länsstyrelserna är lämpliga som tillstånds- och tillsynsmyndigheter.

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet förstör eller på annat sätt undanskaffar data som skall lagras i tömningscentral bör straffas. Straffvärdet bör vara detsamma som vid olaga yrkesmässig trafik, dvs. böter eller fängelse i högst ett år. Inte sällan kan ett sådant brott också vara att betrakta som medhjälp till bokföringsbrott eller skattebrott. Därvid tar bestämmelserna i brottbalken eller skattebrottslagen (1971:69) över. – Återkallelse av tillståndet att driva tömningscentral kan givetvis också komma i fråga.

Underlåtenhet från åkarens sida att tömma taxametern på föreskrivet sätt bör medföra böter eller fängelse i högst ett år. Vidare bör underlåtenheten normalt leda till återkallelse av trafik tillståndet.

Förslaget om tömningscentraler utvecklas närmare i avsnitt 8.3.2.

### *Prisregistrering*

Ett problem som ofta påtalas är att kunder blivit uppskörtade. Även om kunden erhållit kvitto för resan och med stöd av detta framför klagomål i efterhand, har kunden haft svårt att visa att han fått betala för mycket eftersom det inte gått att avgöra vad som stått på den prisinformation som lämnats kunden vid resetillfället.

Taxiutredningen har tagit del av det system för prisregistrering som tillämpas på Nya Zeeland och har funnit att det synes fungera väl utan att medföra någon nämnvärd belastning för vare sig åkarna eller myndigheterna. Utredningen menar att ett sådant system även i Sverige skulle innebära att kunden hamnar i ett bättre bevisläge gentemot åkaren – eller, å andra sidan, att åkaren hamnar i ett bättre bevisläge mot en kund som *inte* fått betala för mycket. Kontrollen i efterhand skulle bli

betydligt enklare och det skulle också underlätta länsstyrelsens tillsyn över taxinäringen.

Endast de taxor som tillämpas gentemot allmänheten behöver registreras. Det skall inte vara tillåtet att använda andra tariffer än de som registrerats, utom avtalade lägre fasta priser. Innehavare av tillstånd till taxitrafik skall anmäla de priser han avser att tillämpa till den länsstyrelse som är prövningsmyndighet beträffande trafik tillståndet. Lämpligen sker anmälan i form av en kopia av den prisinformation som skall anges på bilen.

Länsstyrelsen skall inte pröva prisanmälan, endast registrera den. Sedan länsstyrelsen registrerat anmälan skickas en bekräftelse tillbaka till anmälaren som först herefter får ta de nya priserna i bruk. För farandet är avsett att vara snabbt och enkelt och bör kunna ske genom att handlingarna faxas mellan anmälaren och länsstyrelsen.

Underlåtenhet att registrera priser straffas med penningböter. Är underlåtenheten bestående bör länsstyrelsen kunna överväga tillståndsinnehavarens lämplighet att driva taxiverksamhet.

Förslaget om prisregistrering utvecklas närmare i avsnitt 8.3.3.

### *Prisinformation*

Dagens prisinformation är svår att förstå för konsumenterna. Dels har kunden ingen möjlighet till prisjämförelse eftersom utseendet på prisinformationen varierar från bolag till bolag, dels är antalet taxor så stort att det är svårt att snabbt kunna sluta sig till vilken taxa som skall gälla för just den resa kunden avser att göra. Taxiutredningen anser att det skulle vara till gagn för konsumenterna med en prisinformation som ser likadan ut på alla fordon över hela landet. De skulle då mycket lättare kunna ta till sig informationen. Det skulle också bli lättare att jämföra de olika bolagens taxor mot varandra. Taxiutredningen föreslår därför att Vägverket, efter samråd med Konsumentverket, meddelar föreskrifter med sådant innehåll. Föreskrifterna bör innehålla ett krav på att ange jämförpris. Vidare anser utredningen att alltför många skiftande taxor gör informationen svårbegriplig. Vägverket bör därför, i sina föreskrifter, begränsa antalet taxor.

Förslaget om prisinformation utvecklas närmare i avsnitt 8.3.3.

### *Terminaler*

Som tidigare nämnts är vissa av problemen avseende taxiverksamheten mest märkbara vid terminaler, där efterfrågan på taxi är stor och där många resenärer utan lokalkännedom och insikt i den lokala taximarknaden befinner sig. Dessa problem har ansetts särskilt angelägna att lösa. En av uppgifterna för Taxiutredningen har således varit att undersöka hur situationen vid olika terminaler ser ut i dag och om huvudmännen för terminalerna skulle kunna göra mer för att förbättra ordningen avseende taxiverksamheten. Undersökningen visar att huvudmännen för terminalerna funnit godtagbara lösningar på problemen och att det finns olika sätt att hantera frågan beroende på de olika terminalernas särart. Lösningarna har godtagits av Konkurrensverket.

Lösningarna vid terminalerna innebär ofta att man sluter avtal med beställningscentraler eller att det i vart fall är en fördel för åkaren att tillhöra en sådan. Detta innebär ett incitament att frivilligt gå samman i centraler, vilket är en positiv utveckling. Terminalernas avtalskrav är vidare som regel relativt stränga vilket höjer nivån på service och kvalitet, förbättrar ordningen och minskar risken för att kunderna skall råka ut för att behöva betala överpriser. Risken för att kunden utsätts för trakasserier eller annat påträngande beteende från förare minskar också. Slutligen medför avtalskraven att den interna kontrollen inom beställningscentralerna ökar.

En genomgång av de lösningar som genomförts vid olika terminaler finns i avsnitt 6. I avsnitt 8.3.4 nämns bl.a. något om hur situationen på kommunal gatumark skulle kunna förbättras.

# Summary

## Introduction

Sweden deregulated the taxi market the 1<sup>st</sup> of July 1990. Among other things this meant that the operators no longer had to be members of dispatch centrals. Today about 30 percentage of the operators are so called free-wheelers, which means they do not belong to any dispatch central. Most of them operates in the larger cities.

The deregulation has been good for the customers in many ways, mainly due to the increased competition within the trade. However, the deregulation also has had some negative effects.

In February 1998, the Swedish government decided to initiate a special inquiry for the purpose of evaluate the present situation within the taxi trade and, with that evaluation as a point of departure, to assess the need for a compulsory association for operators to a taxi organisation (i.e. a dispatch central) or some other joint organisation as well as looking into the preconditions for such an association. A judge assisted by a panel of experts was appointed to conduct the inquiry.

The following is a summary of the report of the Governmental Commission on Taxi Services entitled, in translation from the original Swedish, "The aim towards making taxi more customerfriendly". The report is identified as SOU 1999:60.

## The present situation

The Commission has carried out a broad inquiry into the problems, visiting and conferring with representatives for organisations of the trade, dispatch centrals, terminals, authorities and manufacturers of meters. The problems most commonly mentioned are the over all irregularities within the trade, problems regarding the fixing of fares and problems for customers to make contact with the taxi company after a ride in order to launch a complaint. Various problems are aggravated at terminals and there are also problems concerning the laws on compe

tition, deficiencies in the public bidding procedure and shortcomings in the control and supervision by the authorities.

The Commission has concluded that the taxi trade itself and the authorities both regard irregularities within the trade, mainly in the form of incomes not accounted for, as the largest problem. These irregularities bring, among other things, about a twisting of the competitive conditions. Another large field of problems is the fixing of fares. The ways in which fares are fixed and information on fares are given today, makes it very difficult for the customers to calculate the fare. These problems are discussed further in section 3 and 8.1.4.

### **Dispatch centrals**

*What is a dispatch central?*

The term “dispatch central” has been in use for a long time and goes back to the days when operators started to join organisations in order to, among other things, co-ordinate bookings.

A dispatch central of today fulfils many different tasks. These tasks vary from one central to another. Apart from functions related to bookings, the central often takes care of administrative tasks such as the handling of credit card slips and invoicing. It also takes care of marketing and the negotiation of contracts regarding public paid rides and business customers. Many dispatch centrals has a system for handling complaints from customers and also exercise a certain control over associated operators. Fares are, as a rule, fixed jointly at the centrals. Some centrals are storing the information from the operators’ meters.

Forms of organisation vary. Mostly the dispatch central is organised as an incorporated association or a limited company. There are many different structures of ownership – you may find dispatch centrals jointly owned by the operators, centrals owned by one independent agent and various structures in between.

*Are dispatch centrals beneficial to consumers?*

Dispatch centrals has several advantages. They provide taxi companies with an opportunity to show their profile and thus makes it easier for the customers to choose taxi company as well as to order a car. Furthermore, dispatch centrals are easily accessible for customers who want to launch a complaint or claim items forgotten and left behind. The cooperation in dispatch centrals also facilitates the supervision and control

of the trade by the authorities. This ought to increase the motivation of the operators to go straight and live up to current standards.

Regarding the fixing of fares it appears that the centrals can contribute in making fare schedules more transparent and in making sudden raises of fares more rare.

As far as society is concerned it is generally more easy to supervise operators associated with a central than individual operators since the centrals can provide information on their operators.

Thus, it can be established that dispatch centrals, in general, further the conducting of the taxitrade along more serious lines and maintains service at a higher level, mainly because one has a common fund of goodwill to safeguard.

*What would be the consequences of a compulsory system?*

The over all intentions behind a compulsory system are, among other things, that the customer will find it easier to choose the kind of journey he wants to make (i.e. regarding service, price etc.) and to complain, should the journey prove unsatisfactory. Another great advantage is that the dispatch centrals can take over some of the responsibility for the supervision over the trade from the authorities.

The Commission is of the opinion that a demand for all operators to be associated with a dispatch central has to be linked with a public authorisation for the centrals themselves. There must be persons at the dispatch centrals whose suitability has been approved by the authorities as well as continuous supervision over the centrals by the authorities. Otherwise there will be a danger of operators joining into loosely formed centrals where no one exercises control over the activities, which in turn could bring about that the positive effects would not be forthcoming.

The area of responsibility for the dispatch centrals must be carefully defined. If, for instance, there is a demand for around the clock service, the central has to state within which area of traffic it is operating. Otherwise the authorities cannot control whether the service is properly maintained. For the same reason rosters probably have to be set up at the centrals.

Within a compulsory system everybody with a taxi operator's license must have the right to join a dispatch central. Hence the compulsory system has to involve an obligation on behalf of existing centrals to accept those operators who are willing to recognise and uphold the statutes and other rules of the central. Furthermore no central should be allowed to exclude any associated operator on any other grounds than those objectively acceptable.



As a dispatch central will have a certain responsibility for the behaviour of the associated operators, no operator should be allowed to belong to more than one central at a time. This could lead to difficulties for seasonal taxi business at, for instance, tourist resorts to function efficiently.

*Association to a dispatch central should be voluntary*

There are great advantages connected with the dispatch centrals, both for consumers and the authorities responsible of supervising the taxi trade. Operators associated with a central do, of course, find the co-operation advantageous as well. There are, however, many disadvantages connected with what has been said in the previous section.

During its work the Commission has got the impression that developments within the taxi trade run towards an increasing number of operators join in dispatch centrals. It is usually necessary to belong to a central in order to be allowed to pick up customers at the terminals or, at least, it constitutes an advantage to belong to one. Furthermore there is usually a demand for co-operation in a central for the operators to obtain contracts about publicly paid rides and business customers.

It is also the view of the Commission that centrals on the whole are more and more realising that quality and service do pay off and hence are, voluntarily, raising their own standards of service and business ethics. This has very much to do with the customer's increased awareness of the trade's conditions which means that customers more often and actively choose their rides, i.e. prefer to use some dispatch central in which they have confidence. In this context the active work performed by organisations of the taxi trade to improve upon quality and raise the level of service within the trade and thus further sounder business morale, should also be mentioned. Thus, the Commission finds that the taxi trade already – very much on its own initiative – is steering in a direction of sounder conditions. There has to be very strong reasons to do anything to jeopardise this development. The Commission's conclusion is that there are no such reasons and that it, under those conditions, would be wrong to propose such drastic measures as introducing compulsory association to a dispatch central.

**Are there other measures that can reduce the problems?**

Although the taxi trade as a whole seems to be moving towards sounder conditions, there still are things to improve upon. The main problems concern the existence of incomes not accounted for, black labour and the twisted competition which is a result of this behaviour. The Commission is of the opinion that something must be done to increase the risk of exposure, which in turn would lead to a decrease in irregularities. Another area of problems is the fixing of fares and overcharging.

Yet other areas within which improvements can be made are taxi stands at terminal sites and taxi stands on municipal ground.

### *De-tanking centrals*

The Governmental Commission on Taxi Services is of the opinion that the information from the meters should be secured and stored in order to function as a controlling-material for the authorities in their regular supervision. It is important that the system for handling this information is trustworthy, which among other things means that the material normally should be transferred from the meters and be stored in such a way that it cannot be manipulated or simply cleared away. On that account the Commission proposes special de-tanking centrals – approved by the authorities – to be set up.

From the point of view of security a system of separate de-tanking centrals is to prefer. There are, however, some arguments against such an arrangement. De-tanking and storing of information already take place at larger dispatch centrals, service companies etc. to be used in their work with invoicing and following up on business etc. A regulation stating that de-tanking centrals be separate would mean either that operators in these situations in addition to this would have to de-tank at the separate central or that the separate central would have to deliver corresponding materials to the dispatch central or the service company, after having received it. To build up an organisation with separate de-tanking centrals would furthermore prove difficult to motivate economically. Because of this the Commission is of the opinion that even others than separate centrals should be able to get an approval as de-tanking centrals.

De-tanking centrals, of course, must have the technical equipment necessary for receiving and storing information from the meters. Also there has to be proper storing facilities. Material received and stored must be handled in such a way that no individual operator can manipulate it. To make the system secure a de-tanking central should serve a certain number of vehicles, as an recommendation no less than twenty. In exceptional cases, de-tanking centrals serving fewer vehicles could be

accepted, for instance when it comes to small centrals in sparsely populated areas.

The Commission considers the County Government Boards suitable organs for licensing and supervision.

Anyone, who deliberately destroys or in any other way clears away data that should be stored in the de-tanking central, should be punished. The penalty should be the same as for illegal professional traffic, i.e. a fine or prison for no more than one year. Often such a crime also can be regarded as an aid in crimes concerning fraudulent bookkeeping or tax evasion. In these cases the regulations in the criminal code and the law on tax evasion will apply. The crime should normally lead to a revocation of the de-tanking central licence.

Failure on behalf of the operator to empty the meter as prescribed should lead to a fine or imprisonment for no more than one year. Furthermore this failure should normally lead to a revocation of his operators licence.

The proposal on de-tanking centrals is discussed in more detail in section 8.3.2.

### *Registration of fares*

One problem, which is often called attention to, is the overcharging of customers. Even if a customer has a receipt for the fare and launches a complaint afterwards with the receipt supporting it, the customer has found it difficult to prove that he has had to pay too much since it is hard to establish what was stated in the information on fares originally given.

The Commission has studied the system for registration of fares applied in New Zealand and has found that it apparently functions well without noticeably burdening neither the operators nor the authorities. The Commission thinks that such a system even in Sweden could mean that a customer would be able to substantiate his claim versus an operator more easily and, conversely, that an operator more easily could refute an unsubstantiated claim. Check-ups after a complaint from a customer would become much easier and it would also simplify the County Government Board's general supervision of the taxi trade.

Only fares offered to the general public need to be registered. The use of other rates than the registered ones, except for previously agreed lower fares, would not be allowed. The operator have to report the rates he intends to apply to that County Government Board who acts as licensing authority regarding his operator licence. This could preferably be done in the form of a duplicate of the fare schedule presented in the car.

The County Government Board is not supposed to approve the report of fares, only register it. When the report has been registered the County Government Board will send a confirmation back to the operator. The operator will then be able to apply the new fares. This procedure is intended to be swift and simple and could be done by faxing the documents back and forth between the operator and the County Government Board.

Failure to register fares should be punishable with a fine. If the non-observance continues the County Government Board should be able to reconsider the suitability of the license holder for running a taxi business.

The proposal on registration of fares is discussed further in section 8.3.3.

### *Fare schedules*

Today the fare schedules are difficult to understand for customers. This is partly because the customer does not have any opportunity to compare fares since the way of presenting them differs from one company to another, partly because there is such a large number of fare categories that a customer often finds it difficult to conclude exactly which kind of fare that applies to the ride he plans to do. The Commission holds the view that it would be for the good of the customers if the information about the fares looked identical on taxi vehicles throughout the country. Information would then be much easier to understand. Also, it would be easier to compare fares of different companies. To accomplish this the Commission proposes that the Swedish National Road Administration, after consulting the Swedish Consumer Agency, issue rules with such a content. In these rules it should be made mandatory that comparable fares be presented. Furthermore the Commission is of the opinion that too many different categories of fares make the information difficult to understand. Because of this the Swedish National Road Administration should, in its rules, limit the number of fare categories allowed.

This proposal is discussed further in section 8.3.3.

### *Terminals*

As previously mentioned, some of the problems within the taxi trade are most noticeable at terminals where demand for taxi services is large and where there are many travellers unfamiliar with the local conditions and

the knowledge of the local taxi market. These problems have been considered important to solve. Thus, one of the tasks for the Commission has been to investigate how the situation at different terminals appear today and if those responsible for the terminals could try to improve the conditions. The investigation made, shows that those in charge of the terminals often have found acceptable solutions and that there are different ways of handling the issues depending on the specific characters of different terminals. These solutions have furthermore been approved by the Competition Authority.

Solutions at the terminals often mean that agreements are made with dispatch centrals or that it at least is to the operator's advantage to belong to one. This means that there is an incentive for operators to join dispatch centrals on a voluntary basis, which is a positive development. As a rule the terminals' demands in the agreements are comparatively stern which raises the level of service and the over all quality, improves order and reduces risk for customers to be overcharged. Risks for customers to be exposed to harassment or other pushy behaviour by drivers are also reduced. The contract conditions also lead to an increased internal control within the dispatch centrals.

A survey of solutions implemented at different terminals is to be found in section 6. In section 8.3.4 is mentioned how the situations on municipal street ground could be improved.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

Av direktiven, se *bilaga 1*, framgår att 1998 års Taxiutredning skall utvärdera den nuvarande situationen inom taxitrafiken, vilka problem som förekommer samt deras omfattning och betydelse. Med utgångspunkt i denna analys skall utredningen bedöma behovet av obligatorisk anslutning till beställningscentral eller annat gemensamt organ samt förutsättningarna för detta. Utredningen skall också utreda behovet av ytterligare instrument för länsstyrelserna för att komma till rätta med problemen i storstadsregionerna samt om huvudmännen för de större flygplatserna, färjeterminalerna och järnvägsstationerna genom att ta ett större ansvar för organisationen av taxitjänsterna kan medverka till att resenärerna bättre kan tillvarata sina intressen. Slutligen anges att utredningen bör undersöka de berörda regelsystemens utformning och erfarenheter i länder som har en avreglerad taximarknad.

Regeringen har vidare överlämnat en skrivelse den 23 augusti 1997 från Marie-Louise Hardnäs med förslag bl.a. om att samtliga bilar skall vara anslutna till beställningscentral. Utredningen har i sina överväganden beaktat förslaget tillkammans med andra synpunkter och förslag beträffande beställningscentraler.

## 1.2 Arbetets bedrivande

Taxiutredningen har haft sju sammanträden.

Utredningen har sammanträffat med företrädare för länsstyrelserna i Gotlands, Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, samt Gotlands och Malmö kommuner. Sammanträffanden har också skett med företrädare för polisens länstrafikgrupper i Göteborg, Malmö och Stockholm.

Utredningen har sammanträffat med Svenska Taxiförbundet och Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi samt varit i kontakt med Små Taxi-

ägares Intresseförening. Utredningen har vidare sammanträffat med Svenska Transportarbetareförbundet och varit i kontakt med Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Utredningen har sammanträffat med företrädare för Stockholm-Arlanda flygplats och Arlanda Remote Taxi Service AB. Sekreteraren har sammanträffat med företrädare för SJ Fastighetsdivision i Stockholm.

Utredningen har gjort studiebesök hos taxametertillverkaren KG Knutsson (KGK Fordonssystem AB).

För att studera olika former av tillvaratagande av informationen från taxametrar har sekreteraren och en expert besökt servicebolaget Taxi Dalarna Service AB, beställningscentralerna Taxi Göteborg ek. för., Taxi Kurir i Göteborg AB, Taxi Stockholm 15 00 00 AB och Taxi 020 AB samt taxametertillverkaren Trancometer AB.

Slutligen har sekreteraren och tre experter besökt Nya Zeeland i februari 1999, där man träffade tillstånds- och tillsynsmyndigheten Land Transport Safety Authority, New Zealand Police i Wellington, konsumentorganisationen Consumers' Institute of New Zealand Inc., flygplatsen Wellington International Airport Ltd., branschorganisationen New Zealand Taxi Federation Inc., en beställningscentral i staden – Wellington Combined Taxis Ltd. samt en beställningscentral på landsbygden – Palmerston North Taxi Society Ltd. Leif Reinemar, trafikplanerare vid Stockholm-Arlanda flygplats, och Charles Zacharias, Nya Zeeland, ordnande programmet för utredningen i Nya Zeeland. De deltog också vid flertalet av mötena.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Fakta om taxibranschen

#### 2.1.1 Branschens struktur

##### Allmänna branschdata

##### *Företagen*

Taxibranschen domineras av fåbilsföretag. Den genomsnittliga omsättningen per företag ligger på 1,0 mkr. Drygt 70 procent av företagen är enbilsföretag medan knappt 30 procent av företagen har mellan två och tio taxifordon i drift. Endast ett femtiotal taxiåkerier har fler än tio fordon i sin verksamhet.

Enligt Vägverkets yrkestrafikregister uppgick antalet företag med taxitillstånd i januari 1999 till 9 458. Drygt 5 procent av dessa kan dock betecknas som inaktiva, eftersom tillståndet inte innehöll någon anmälan om fordon.

**Tabell 1: Antal fordon per företag anmälda i taxitrafik (maj 1998)**

Antal fordon	Antal företag	Andel %
1	6 186	70
2	1 490	17
3 – 5	901	10
6 – 10	154	2
11 – 20	41	–
> 20	17	–
<b>Totalt</b>	<b>8 789</b>	<b>100</b>

Källa: Svenska Taxiförbundet



Antalet arbetsställen uppgick under år 1997, enligt SCB:s Företagsregister, till ca 8 700 och antalet anställda till knappt 11000. Av företagen hade drygt 60 procent inte några anställda och ytterligare 30 procent mellan en och fyra anställda. Endast ca 7 procent av företagen hade fler än fem anställda.

Antalet taxiföretag som försattes i konkurs ökade markant de första åren efter avregleringen, från 37 år 1990 till 241 år 1993. Det innebär att närmare 3 procent av samtliga taxiföretag gick omkull år 1993. Därefter har antalet konkurser stabiliserats på en något lägre nivå, 180–190 per år, motsvarande 2–2,5 procent av de aktiva företagen. År 1997 försattes dock endast 143 företag i konkurs. Den främsta orsaken till de många konkurserna anses vara lågkonjunktur i kombination med ett kraftigt ökat antal taxifordon. Flertalet av de åkerier som gått i konkurs är flerbilsföretag. De större åkerierna med anställd personal har drabbats hårdare än enbilsåkarna, som lättare kunnat anpassa lönnattaget efter förutsättningarna.

### *Förare och fordon*

I januari 1999 hade sammanlagt 49562 taxiförarlegitimationer utfärdats.<sup>1</sup> Av de godkända förarna återfinns två tredjedelar i tre geografiska områden: 32 procent i Stockholm, 20 procent i Västra Sverige och 13 procent i Skåne.

Trots det stora antalet godkända förare hävdar branschen att det är svårt att rekrytera personal. Bara i Stockholmsområdet beräknade de tre ledande beställningscentralerna att de inför hösten 1998 skulle mellan 1 500 och 1 800 förare.

Antalet taxifordon har under åren 1990 till 1999 ökat från 12700 till 14 600, motsvarande en tillväxt med 15 procent. Utvecklingen är dock inte likartad över hela landet. Sexton län kan visa upp en ökning av antalet fordon, medan fem län har haft en negativ utveckling. De största ökningarna redovisas för tätbefolkade regioner som Stockholms län (32 procent) och Skåne län (25 procent) medan den största minskningen noteras i Kronobergs län (25 procent).

Antalet taxifordon per invånare ger ett mått på etableringsgraden. Som ett resultat av avregleringen ökade antalet taxifordon per 1000 invånare från 1,5 till 1,7. Antalet fordon per 1000 invånare ligger i dag på 1,65. Det varierar dock stort mellan olika regioner i Sverige. Flest fordon per 1000 invånare finns i Stockholms län (2,9 fordon) och i

<sup>1</sup> I den totala summan ingår även återkallade legitimationer.

Jämtlands län (2,4 fordon). Minst fordon per 1000 invånare finns i Örebro län och Blekinge län, där siffran ligger på 1 fordon.

## Företagsstruktur

### Ägarformer

Tre fjärdedelar av landets aktiva taxiföretag drivs av enskilda näringsidkare medan resterande del främst utgörs av aktiebolag eller handelsbolag/kommanditbolag. Därtill finns ett tiotal taxirörelser som drivs i form av ekonomiska föreningar samt lika många som ägs av landsting eller kommuner.

**Tabell 2: Företagsform (april 1998)**

Ägarform	Antal företag	Andel %
Fysisk person	6 545	75
Aktiebolag	1 804	21
Handelsbolag/Kommanditbolag	417	5
Ekonomisk förening	11	–
Landsting	7	–
Kommun	4	–
Luftfartsverket i Kiruna	1	–
<b>Totalt</b>	<b>8 789</b>	<b>100</b>

Källa: Svenska Taxiförbundet

### Olika former av samverkan

Drygt 70 procent av taxiföretagen samverkar i beställningscentraler. Dessa beskrivs närmare i avsnitt 5.

Härutöver samverkar en del taxiföretag i administrativa servicebolag, vilka hanterar tömning, fakturering och andra administrativa funktioner. Exempel på sådana bolag är Linje-Taxi i Lund, Taxi Östergötland (Tösab), Taxi PG-Service i Enköping, Taxi Dalarna, X-läns Taxiservice i Gävleborgs län, Taxi Västernorrland och Västerbottens Taxi. Vissa av dessa bolag fungerade tidigare som länsvisa beställningscentraler. En av anledningarna till att denna verksamhet har upphört är att bolagen på grund av sin storlek kom att dominera marknaden i alltför hög grad. Frågan har vid några tillfällen prövats av Konkurrensverket som funnit att deras marknadsledande position stridit mot konkurrenslagstiftningen.

## Situationen i de tre storstadsområdena

### *Stockholms län*

Stockholms taximarknad har genomgått en drastisk förändring efter avregleringen den 1 juli 1990. Ett stort antal beställningscentraler har tillkommit och antalet taxifordon har ökat med drygt 1200 eller 32 procent. Ökningen var som störst strax efter avregleringen. Antalet taxifordon uppgick i maj 1998 till drygt 5000 fördelade på 2 846 taxiföretag. Av dessa drevs 78 procent av enskilda personer, 20 procent av aktiebolag medan resten utgjordes av handelsbolag, ekonomiska föreningar och, i ett fall, av en kommun.

Taxiåkerierna i Stockholms län svarar för 41 procent av omsättningen inom landets taxiverksamhet enligt SCB:s Mervärdesstatistik. Det betyder att länet är kraftigt överrepresenterat inom taxi eftersom endast 20 procent av landets befolkning bor i Stockholms län. Om man däremot ser till antalet fordon och förare är länets andel något lägre, 35 resp. 32 procent. Som tidigare nämnts är andelen taxifordon per 1 000 innevånare 2,9, vilket är den högsta siffran i landet.

Taxinäringen i Stockholms län uppvisar en stark småföretagsdominans. Medeltalet anställda per företag uppgår till omkring två personer medan den genomsnittliga omsättningen per företag ligger på 1,7 mkr.

Stockholms län finns för närvarande ca 40 beställningscentraler, varav de tre största tillsammans förfogar över 57 procent av den totala fordonsparken inom länet.

Omkring 6 procent av befolkningen inom länet eller ca 8000 personer utnyttjar färdtjänst. I Stockholms läns landsting upphandlas färdtjänst för två år i taget för länets samtliga 25 kommuner. Även huvudparten av sjukresorna ingår i upphandlingen, liksom arbetsresor för handikappade och tjänsteresor för landstingets anställda. Landstinget tar in anbud från olika taxiföretag. Länet är indelat i 70 geografiska områden och beställningscentralerna lämnar anbud för de områden inom vilka man anser sig ha tillräckligt med resurser.

### *Västra Götalands län*

I maj 1998 fanns det 1 383 taxiföretag i Västra Götalands län. Av dessa drevs 81 procent av enskilda personer och 14 procent av aktiebolag medan resten utgjordes av handelsbolag samt en ekonomisk förening och ett landsting. Vid årsskiftet 1997/98 var antalet taxifordon i länet 2085, vilket innebar 1,4 per 1 000 innevånare. Antalet taxifordon har inte ökat nämnvärt sedan avregleringen.

*Skåne län*

I maj 1998 fanns det 1 016 taxiföretag i Skåne län. Av dessa drevs 82 procent av enskilda personer och 14 procent av aktiebolag medan resten utgjordes av handelsbolag och, i ett fall, av ett landsting. Antalet taxifordon i länet var 1 486 vilket innebar 1,3 fordon per 1 000 innevånare. Detta är en höjning sedan årsskiftet 1989/90 då det fanns 1 186 taxifordon i länet (1,1 per 1 000 innevånare). Framst har nytillskottet skett i Malmö-Lundområdet.

**Olika typer av resor***Inledning*

Taxiåkerier är som regel verksamma med såväl privat-, företags- som samhällstransporter. Det finns dock specialtaxiföretag som är helt eller delvis inriktade på delmarknader som färdtjänst, handikaptransporter, limousinservice, budtransporter, företagstaxi, flygtaxi och tågtaxi.

Privatpersoner och företagskunder svarar för något mindre än hälften av den totala taximarknaden, medan resterande del utgörs av samhällsbetalda resor. Dessa andelar, som bygger på uppskattningar av Svenska Taxiförbundet, är ett riksgenomsnitt. I praktiken är det stor skillnad mellan storstäder, mindre orter och glesbygder.

**Tabell 3: Taximarknaden i Sverige (uppskattad av branschen)**

Segment	Oms. mkr	Andel %
Kommuner/Landsting	4 500	56
Färdtjänst (28 %)		
Sjukresor (17 %)		
Skolskjuts (11 %)		
Privatpersoner	1 800	23
Företag	1 700	21
<b>Totalt</b>	<b>8 000</b>	<b>100</b>

Källa: Svenska Taxiförbundet

*Samhällsbetalda transporter*

Samhällsbetalda transporter omfattar färdtjänst, sjukresor och skolskjutstrafik.

Svenska Taxiförbundet beräknar att samhällssektorn svarar för 56 procent av taxibranschens totala marknad. Andelen varierar dock stort mellan olika delar av landet. I Stockholmsområdet beräknas de samhällsbetalda resorna svara för 15–20 procent av den totala marknaden, medan andelen i utpräglade glesbygdsområden bedöms uppgå till över 90 procent. Samhällstransporternas betydelse visas också av att omkring 5 procent av landets befolkning eller 450 000 personer i dag har rätt till färdtjänst. Färdtjänst och sjukresor utförs ofta med reguljära taxifordon men även småbussar liksom specialbyggda fordon används.

Samhällsbetalda resor och transporter har i dag olika huvudmän. Enligt lag är trafikhuvudmannen i ett län ansvarig för all kollektivtrafik inom länet. I fråga om sjukresor är landstinget huvudman, medan färdtjänst och skolskjutstrafik har kommunen som huvudman. En viss samordning har inletts inom några län men graden av denna samordning varierar starkt. Tre olika former av samordning kan urskiljas: Gemensam upphandling, gemensam beställningscentral och gemensam ekonomisk administration. Samordningen omfattar även integrering av olika samhällstransporter. Flera kommuner och landsting har lämnat över upphandling av specialtransporter till trafikhuvudmannen i länet, dvs. länstrafiken. – I ett 60-tal kommuner finns servicelinjer där färdtjänstberättigade får åka gratis buss. Dessutom finns i flera kommuner linjelagda sjukresor samt skolskjutsar som bedrivs samordnat med ordinarie kollektivtrafik och som är öppna för alla resande. Ett par kommuner, Ockelbo och Kristinehamn, erbjuder helt gratis lokaltrafik. Ockelbo kommun har sedan år 1995 samordnat skolskjutstrafiken, delar av färdtjänsten och lokaltrafiken till linjelagda turer öppna för alla resande. Verksamheten sköts av tre lokala entreprenörer. Ett resultat av samordningen är att betydligt färre elever och färdtjänstberättigade personer använder taxi.

#### *Privata transporter*

Transporter av privatpersoner beräknas svara för knappt en fjärdedel av den totala marknaden, dock med betydande variationer mellan storstäder, mindre orter och glesbygd. I t.ex. Stockholm svarar privatkunderna för något över hälften av marknaden, medan andelen i glesbygdsområden ofta är under 10 procent.

Privatkundsmarknaden utmärks av en betydande efterfrågevariation, både mellan olika timmar på dygnet och olika veckodagar. Även väderleken har betydelse för efterfrågan.

### *Företagstransporter*

Företagskunder, som utgör en växande del av taximarknaden, beräknas svara för omkring en femtedel av totalmarknaden. Detta segment är av naturliga skäl koncentrerat till de företagstäta storstäderna medan omfattningen i mindre orter och glesbygden ofta är av mindre betydelse.

På företagssidan finns det en svensk affärsreseförening, Swedish Business Travel Association (SBTA). Föreningen bildades år 1983 och administreras genom Stockholms Handelskammare. Medlemmarna i föreningen kommer från vitt skilda områden i samhället. Såväl privata företag, statliga myndigheter som organisationer av olika slag finns representerade. Genom bl.a. information, utbyte av erfarenheter och deltagande i utvecklingen av reseprodukter försöker man påverka, utveckla och kostnadseffektivisera affärsresandet, inte minst på taxisidan.

## 2.1.2 Några organisationer medtaxianknytning

### **Svenska Taxiförbundet**

Svenska Taxiförbundet är en branschorganisation för Sveriges taxi företagare. Taxiförbundet säger sig ha som främsta ändamål att främja den svenska taxinäringens utveckling samt att ta till vara och stödja medlemmarnas intressen. Taxiförbundet verkar för bl.a. trafik säkerhet, miljöfrågor och en fortsatt sanering av branschen. Förbundet arbetar också för att konkurrensen skall ske på lika villkor.

Förbundet organiserar omkring 5500 aktiva taxiföretag och ca 200 beställningscentraler, vilket innebär att ungefär två tredjedelar av landets taxiföretag är anslutna till taxiförbundet. Förbundet är rikstäckande och har medlemmar i alla av landets län. Anslutningsgraden varierar dock en del, i Gotlands län är endast omkring 10 procent av taxiföretagen anslutna medan motsvarande siffra i Jämtlands län är 90 procent. Även i storstadslänen varierar anslutningsgraden – i Stockholms län är hela 70 procent anslutna, i Västra Götalands län 55 procent och i Skåne län endast 30 procent.

Taxiförbundets stadgar föreskriver att medlem i förbundet och ansluten beställningscentral skall tillämpa de branschetiska regler som förbundet tecknar överenskommelser om med myndigheter och organisationer. I stadgarna står också att medlemmarna skall bedriva sin verksamhet med tillbörliga affärsmetoder under iakttagande av god taxitradition, med ordnade former för pris- och beställningsfunktionerna i medvetande om sitt ansvar så att både det egna företaget och branschen i dess helhet vinner i aktning. Vad som är att betrakta som god taxitradition finns utförligt beskrivet i ett antal kvalitetsnormer som

behandlar taxiföretagets service, utbildning, fullgörande av skyldigheter mot det allmänna, försäkringar, reklamationer och transportörsavtal.

### **Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi**

Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi är, liksom Svenska Taxiförbundet, en medlemsorganisation för taxiföretag. Förbundet bildades våren 1986 av ett femtiotal taxiägare, de flesta från Västkusten. En av anledningarna till att man bröt sig ur Svenska Taxiförbundet var att man ansåg att det stora förbundet i alltför hög grad riktade in sig på stostadsintressen. I dag har Taxiägarnas Riksförbund 150–200 medlemsföretag från hela Sverige. Även om landsbygdsprägelns fortfarande är stor har förbundet också medlemsföretag från storstäderna.

Taxiägarnas Riksförbund säger sig arbeta för en fri konkurrens med kunden i centrum. Förbundet tar till vara organisationens och de enskilda medlemmarnas intresse och arbetar för en höjd service och god tillgång till taxi.

### **Små Taxiägares Intresseförening**

Små Taxiägares Intresseförening (STIF) är en organisation för fristående taxiåkare i Stockholmstrakten. Med fristående taxiåkare menas åkare som inte är anslutna till någon beställningscentral. Föreningen, som bildades år 1992, är en ideell förening till vilken ett par hundra mindre åkerier är anslutna. Så gott som alla medlemmar förfogar över endast ett fordon.

Föreningen säger sig arbeta aktivt för att skapa en bättre konkurrenssituation för sina medlemmar, inte minst genom att anmäla olika företeelser – t.ex. fördelningen av uppställningsplatser vid Arlanda och Stockholms Centralstation – för prövning till Konkurrensverket.

Föreningen består i princip av samma konstellation som låg bakom tidigare Små Taxiägares Intresseorganisation (STIO).

### **Svenska Transportarbetareförbundet**

Transportarbetareförbundet är fackförbund för ungefär en tredjedel, eller ca 4 000, av landets anställda taxiförare.

Förbundet har under flera år arbetat kraftfullt för en viss återreglering av taximarknaden och har därvid bl.a. krävt obligatorisk anslutning till beställningscentral.

## **Biltrafikens Arbetsgivareförbund**

Förbundet företräder arbetsgivarna inom vägtransportsektorn. Svenska Taxiförbundet är representerat i styrelsen.

Till förbundet finns det 104 beställningscentraler anslutna, i vilka det ingår 3 142 taxiföretag (som därmed också är anslutna). Företagen har sammanlagt ca 2 300 arbetstagare anställda. Dessutom har förbundet 966 individuellt anslutna taxiföretag, med ca 2300 arbetstagare.

## 2.2 Den tidigare yrkestrafiklagstiftningen

### 2.2.1 Taximarknaden före avregleringen

Före avregleringen gällde enligt 1979 års yrkestrafiklagstiftning, dvs. yrkestrafiklagen (1979:559) och yrkestrafikförordningen (1979:871), bestämmelser om bl.a. trafikeringsplikt, trafikområde, kommenderingsplan, uppställningsplats för fordon och skyldighet för tillståndshavare att tillhöra en beställningscentral. Vidare var prissättningen reglerad genom att en statlig myndighet – dåvarande Transportrådet – fastställde för hela landet gällande maximitaxor.

Taximarknaden var således fram till den 1 juli 1990 mycket hårt reglerad. Bl.a. var bilarnas antal, geografiska fördelning, utehållande och taxor reglerade. Verksamheten skulle organiseras i en taxiförening och åkarna skulle tillhöra en beställningscentral inom det område där de verkade. I gengäld innebar regleringen att taxiåkarna skyddades från konkurrens. Taxorna sattes så att ett överskott uppkom på lönsamma tider, vilket skulle täcka de förluster som åkaren fick vidkännas när han enligt kommenderingsplanen tvingades köra på olönsamma tider.

En av orsakerna till att avregleringen kom att genomföras var att kunderna – främst i tätorterna – klagade på dålig service. Ofta var det svårt att komma fram till växeln för att beställa en bil och om man väl lyckats beställa en bil var väntetiden inte sällan lång eller så dök bilen inte upp över huvud taget. ”Taxi – var god dröj” blev ett allmänt begrepp. Även taxiåkarna och förarna menade att servicen var för dålig och hade idéer om hur den kunde förbättras. Den hårda regleringen lade dock hinder i vägen – inte minst ur konkurrenssynpunkt. Eftersom alla taxiföretag var tvungna att tillhöra en beställningscentral och ha samma pris kunde företagen inte profilera sig. En annan orsak till avregleringen var att den bristande konkurrensen gjorde det svårt för kommuner och landsting att upphandla samhällsbetalda resor till acceptabla priser.



### 2.2.2 Avregleringen

Kritiken mot det gamla systemet ledde fram till att riksdagen under åren 1988 fattade beslut om avreglering av marknaden. Förarbeten till den författningsreglering som rör avregleringen är huvudsakligen prop. 1987/88:50 bil. 1, prop. 1987/88:78 och bet. 1987/88:TU15.

Från och med den 1 juli 1990 avskaffades behovsprövningen (dvs. prövningen av hur många taxifordon som skulle tillåtas verka inom ett område), trafikområdena och kommenderingsplanerna. Varje taxiägare fick rätt att sätta sitt eget pris, att avgöra hur många bilar som skulle vara i trafik och när de skulle köra. Vidare slopades kravet på tillhörighet till en beställningscentral.

Målet – att alla människor skulle kunna resa med taxi till rimliga priser vid alla tider och på alla platser – menade man skulle kunna upprätthållas genom att upphandlarna av samhällsbetalda resor i sina avtal skrev in ett krav på taxiföretagen att de skulle se till att denna service alltjämt tillhandahölls allmänheten.

I samband med avregleringen ställdes strängare krav på taxiägarnas lämplighet. Dessutom skärptes reglerna beträffande taxametrar och prisinformation.

### 2.2.3 Fortsatt behandling av taxifrågor

I 1992 års budgetproposition riktades kritik mot länsstyrelsernas insatser i fråga om den föreskrivna lämplighetsprövningen och den efterföljande kontrollen av lämpligheten. I propositionen framhölls främst behovet av att skärpa efterlevnaden av det existerande regelverket men inte regelverket som sådant. Regeringen betonade att beslutet om avreglering skulle stå fast. Riksdagen antog propositionen (prop. 1991/92:100 bil. 7, bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2) och ansåg samtidigt att det krävdes en snabb utredning av möjligheterna att skärpa reglerna ytterligare i syfte att sanera taxibranschen och för att kunderna skulle kunna åka säkert till en kostnad som var rimlig i förhållande till resans omfattning. För att säkerställa konkurrens på lika villkor inom taxinäringen skulle länsstyrelserna enligt riktlinjer som föreslagits i propositionen skärpa lämplighetsprövningen och uppföljningen av lämpligheten hos trafikutövarna.

Den 10 december 1992 beslutade regeringen om krav på godkänt prov i yrkeskunnande för taxiförare. Den förare som uppfyllde Vägverkets krav skulle erhålla en legitimation, som skulle finnas i fordonet och vara väl synlig för passageraren. Beslutet trädde dock i kraft först

den 1 januari 1995 (SFS 1992:1387 och SFS 1993:1159) sedan det förenats med krav på en vandelsprövning (se nedan).

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken redovisades 15 olika förslag om en skärpt tillsyn av taxitrafiken. Trafikutskottet anförde i sitt betänkande (1992/93:TU26) att målet för samhällets insatser borde vara att utforma instrument och incitament som sammantaget bidrog till en önskvärd utveckling inom taxitrafiken utan att för den skull en återgång till tidigare detaljreglering skulle ske.

Riksdagens revisorer lämnade den 17 mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen, huvudsakligen grundad på förhållandena i Stockholms län. Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsens uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet, som enligt revisorerna i princip borde motsvara tillståndsprövningen.

I juni 1993 överlämnade Statskontoret till regeringen rapporten Om taxi och annan yrkesmässig trafik (1993:15) med förslag om en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken i ett åtgärds paket om 25 punkter. På grundval av rapporten och remissyttranden över den utarbetades inom Kommunikationsdepartementet en promemoria jämte lagförslag, Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (Ds 1993:91).

I prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken markerade regeringen, genom att bl.a. lämna förslag till ändring av yrkestrafiklagen, länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Vidare föreslogs en vandelsprövning av taxiförare innebärande att en legitimation för taxiförare bara skulle få ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedömdes vara lämplig. Förslagen antogs av riksdagen (bet. 1993/94:TU29, rskr. 1993/94:310).

För att bidra till det i prop. 1993/94:168 uttalade önskemålet om en bättre ordning inom yrkestrafiken tillkallade Kommunikationsdepartementet i december 1993 en Ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor. Gruppen bestod av företrädare för 18 olika myndigheter och branschorganisationer med anknytning till yrkestrafiken. Ledningsgruppen utsåg i sin tur fyra arbetsgrupper med uppgift att bl.a. kartlägga behovet av ytterligare lagstiftning på området. Gruppernas arbete resulterade i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100). Promemorian låg till grund för direktiven till 1995 års yrkestrafikutredning.

I maj 1996 överlämnade 1995 års yrkestrafikutredning sitt betänkande Ny yrkestrafiklagstiftning, SOU 1996:63. Utredningens förslag ligger till grund för den nya lagstiftning som trädde i kraft den 1 oktober 1998, dvs. yrkestrafiklagen (SFS 1998:490, prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192) samt yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779).

En annan utredning som behandlat taxifrågor och då med inriktning på den ekonomiska brottsligheten och skatteundandragandet inom branschen är Branschsaneringsutredningen. Denna utredning lämnade delbetänkandet Licensavgift – en principskiss, SOU 1996:172, i december 1996 och huvudbetänkandet Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott, SOU 1997:111, i september 1997. Båda betänkandena behandlar fusk inom taxibranschen och föreslår omfattande åtgärder mot det. Betänkandena har remissbehandlats och bereds inom Justitiedepartementet.

Trafikregisterutredningen lämnade sitt betänkande Vägtrafikregistrering, SOU 1998:162, i december 1998. I betänkandet föreslås en total revidering av de nuvarande registren på vägtrafikområdet. Det nuvarande yrkestrafikregistret föreslås ingå i det samlade vägtrafikregistret. Betänkandet bereds inom Näringsdepartementet.

## 2.3 Nuvarande yrkestrafiklagstiftning

### 2.3.1 Yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen

Som tidigare angetts trädde den nya yrkestrafiklagen (1998:490), YTL, och yrkestrafikförordningen (1998:779), YTF, i kraft den 1 oktober 1998. Där har man samlat alla väsentliga nationella bestämmelser rörande yrkestrafiken. Vidare har såväl lag som förordning delats in i olika kapitel för att göra dem mer lättillgängliga och överskådliga.

### 2.3.2 Föreskrifter

#### **Vägverket**

Vägverket har meddelat föreskrifter för yrkestrafiken i fråga om bl.a. kravet på yrkeskunnande för trafiktillstånd och vad proven härför skall innehålla (VVFS 1996:2 och 3). Vägverket har också meddelat föreskrifter som gäller särskilt för taxitrafiken. Dessa är VVFS 1994:40 om personlig tidbok, VVFS 1997:190 om taxitrafik (ändr. 1998:38, 1999:12), VVFS 1998:45 om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation, VVFS 1998:62 om prov för taxiförarlegitimation och VVFS 1998:88 om taxiförarlegitimationer. Nya föreskrifter i det senare avseendet är under utarbetande.

När det gäller utfärdande av föreskrifter rörande prisinformation i taxitrafik, som skall innehålla en möjlighet att jämföra priser, skall Vägverket samråda med Konsumentverket. Samrådet är av betydelse

eftersom Konsumentverket/Konsumentombudsmannen har tillsyn över prisinformationslagen och marknadsföringslagen som är tillämpliga i fråga om prisinformation även inom taxibranschen. I fråga om föreskrifter om medicinska krav för innehav av taxiförarelegitimation skall Vägverket samråda med Socialstyrelsen.

### **Rikspolisstyrelsen**

Rikspolisstyrelsen har meddelat föreskrifter bl.a. om länsstyrelsers möjlighet att inhämta uppgifter ur Rikspolisstyrelsens polisregister och om personutredning som behövs för tillämpningen av YTL och YTF.

Föreskrifter om omhändertagande av taxiförarelegitimation och registreringsskylt för taxi är under utarbetande.

### **Länsstyrelser**

En länsstyrelse får, efter samråd med Vägverket, meddela ytterligare föreskrifter om prisinformation samt föreskrifter om utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha.

Möjligheten att meddela föreskrifter har hittills endast utnyttjats av Länsstyrelsen i Stockholms län i fråga om lokalkännedom för taxiförare (01FS 1998:159, 01–10:4). Föreskrifterna meddelades sedan Vägverkets föreskrifter i samma sak upphört den 1 oktober 1998. Länsstyrelsen ser för närvarande över föreskrifterna.

## **2.3.3 Prövningsmyndigheter**

### **Vägverket**

Transportrådet avvecklades vid årsskiftet 1991/92 och Trafiksäkerhetsverket tog då över vissa av rådets funktioner. Vid årsskiftet 1992/93 gick Trafiksäkerhetsverket upp i Vägverket som därmed blev central trafiksäkerhetsmyndighet. Vägverket har således det övergripande ansvaret för vägtrafiken i Sverige, vilket innebär att verket ansvarar för vägarnas infrastruktur. Verket har därjämte ett sektorsansvar för såväl den trafik som finns på vägarna som trafiksäkerheten och trafikens miljöpåverkan kopplat till hela vägtransportsystemet.

Vägverket är vidare central förvaltningsmyndighet när det gäller fordon, körkort och yrkestrafik. Verket svarar enligt förordningen (1992:1467) med instruktion för Vägverket för frågor om yrkestrafik och internationella transporter samt handikappanpassning av kollektiva

färdmedel och terminaler. Det åligger även verket att ha en nämnd för yrkestrafikfrågor. Nämnden har till uppgift att följa utvecklingen inom området och lämna förslag till åtgärder. Vägverket är dessutom över klagningsmyndighet i vissa frågor.

Vägverket har ett samlat ansvar för alla frågor som rör fordons registrering. Trafikregistret, som är förlagt till Örebro, svarar för de rikstäckande yrkestrafik-, bil- och körkortregistren. Yrkestrafikregistret innehåller uppgifter om tillståndshavare och trafikansvariga samt uppgifter om tillstånd till yrkesmässig trafik, tillstånd till transportförmedling och tillstånd till uthyrningsverksamhet.

Regeringen har bemyndigat Vägverket att meddela föreskrifter för verkställigheten av YTF och om användningen av taxametrar. Vägverket har också olika löpande uppgifter på yrkestrafikområdet. Inom ramen för gällande författningar anordnar verket t.ex. skriftliga prov och utfärdar intyg avseende yrkeskunnande och yrkeskompetens för tillståndshavare resp. förare inom samtliga trafikslag.

Vägverket har tidigare genom verkets bilinspektörer, tillsammans med polisen, ansvarat för kontrollen av fordonens tekniska skick samt förarnas kör- och vilotider. Verksamheten överfördes den 1 juli 1995 helt till polisväsendet och bilinspektörerna utgör numera ett expertstöd för trafikpolisen vid den tekniska fordonskontrollen på väg.

### **Länsstyrelserna**

Länsstyrelserna har det regionala ansvaret för yrkestrafiken. De är tillståndsmyndigheter för taxitrafiken och den särskilda förarlegitimationen för taxi. Länsstyrelserna utövar också tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och prövar om förutsättningarna för tillstånd alljämt föreligger. De skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

#### **2.3.4 Trafiktillstånd**

Yrkesmässig trafik får enligt 2 kap. 1 § YTL bedrivas endast av den som har trafik tillstånd. Sådant tillstånd kan meddelas antingen för linjeför trafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik (1 kap. 3 § YTL).

För tillstånd till taxitrafik krävdes tidigare att trafiken behövdes och att utövarna var lämpliga. Behovsprövningen avskaffades i samband med att taxitrafiken avreglerades. Numera gäller prövningen endast tillståndshavarens lämplighet. Emellertid har man skärpt kraven i detta

hänseende. Trafiktillstånd får således ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten (2 kap. 5 § YTL). Vad som krävs i dessa hänseenden anges närmare i 2kap. 8–11 §§ YTL och i 2 kap. 5–7 §§ YTF samt VVFS 1996:2 och 1996:3. Hos juridiska personer prövas den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen (trafikansvariga) samt vissa andra personer som har inflytande över verksamheten (2 kap. 3,4 och 6 §§ YTL).

Trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare (2 kap. 14 § YTL). Tillståndet får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl (2 kap. 3 § YTL).

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företags eller verksamhetens ledning finns (2 kap. 2 § YTL).

Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser (2kap. 18 § YTL).

Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att före färden lämna prisinformation om de taxor som tillämpas (2kap. 19 § YTL).

Om det antal fordon som tillståndshavaren skall använda utökas skall länsstyrelsen pröva att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda och om lämpligheten i övrigt är uppfylld (3kap. 4 § YTF).

### 2.3.5 Taxiförarlegitimation

Endast den som har taxiförarlegitimation får föra ett fordon i taxitrafik. Legitimationen skall medföras i taxitrafik och skall vara väl synlig för passagerarna (3 kap. 1 § YTL och 3 kap. 4 § YTF).

Kraven för att erhålla taxilegitimation är att sökanden skall

- ha fyllt 21 år,
- sedan minst två år ha körkort med B-behörighet (om han inte under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och vid ansökan har körkort med B-behörighet) eller ha körkort med D-behörighet,
- uppfylla de medicinska krav som ställs,
- i fråga om yrkeskunnande och laglydighet bedömas vara lämplig att tjänstgöra som taxiförare (3 kap. 3 § YTL).

Kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket (3kap. 7 § YTL, 11 kap. 1 § YTF, VVFS 1998:45, 1998:62 och 1998:88). Vägverket är också den myndighet som utfärdar legitimationen. Själva prövningen av om legitimation skall utfärdas sker dock hos länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (3kap. 3 § YTF och 3 kap. 2 § YTL). Legitimationen skall förnyas inom tio år efter utfärdandet (3kap. 5 § YTF).

Om en ansökan avslås skall en spärrtid på mellan sex månader och fem år i vissa fall sättas, under vilken den prövade skall anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation (3kap. 8 § YTL).

Frågan om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation ges kan prövas genom förhandsbesked (3 kap. 9 § YTL).

### 2.3.6 Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation

#### Återkallelse av trafik tillstånd

Ett trafik tillstånd gäller tills vidare om inte annat följer av tillståndet. Trafik tillstånd kan dock återkallas. Det skall ske om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafik rörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § YTL av andra skäl inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas (5 kap. 1 § YTL).

Ett tillstånd skall återkallas om en trafikansvarig eller någon annan som prövas enligt 2 kap. 6 § YTL

- har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
- har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) yrkestrafiklagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag,
  - b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordonsvikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,
- i väsentlig mån underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller
- på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd kan också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § YTL framgår att någon av dem som prövats är olämplig (5 kap. 2 § YTL).

En spärrtid på mellan tre och fem år skall sättas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik (5 kap. 3 § YTL).

Ett ärende som avses i 5 kap. 1–3 §§ YTL får inte avgöras utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en person vars lämplighet är

under omprövning. Godkänns inte heller den nya personen skall tillståndet återkallas (5 kap. 4 § YTL).

### Återkallelse av taxiförarlegitimation

En taxiförarlegitimation skall återkallas om innehavaren

- genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
- inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap.3 § YTL,
- inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller
- begär att legitimationen skall återkallas.

Om missförhållandena inte är så allvarliga kan i stället varning meddelas (5 kap. 6 § YTL).

Vid återkallelse av legitimation på grund av att innehavaren visat sig olämplig på grund av han gjort sig skyldig till brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden skall en spärrtid på mellan tre till fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation (5 kap. 7 § YTL).

En taxiförarlegitimation kan återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt beslut och även omhändertags av polisman eller åklagare (3 kap. 8 och 9 §§ YTL).

### 2.3.7 Fordonet

Innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik skall detta anmälas till prövningsmyndigheten, som har att pröva om fordonet uppfyller de villkor som gäller för yrkesmässiga fordon (5 kap. 1–3 §§ YTF).

Fordon som används i yrkesmässig taxitrafik skall ha ett giltigt yrkestrafikmärke som visar att tillstånd meddelats för trafiken. Yrkestrafikmärke tillhandahålls av Vägverket när fordonet anmälts till prövningsmyndigheten och förnyas före utgången av varje kalenderår (6 kap. 1 och 4 §§ YTF).

Ett fordon som används i taxitrafik skall vara utrustat med en godkänd taxameter. Endast i undantagsfall kan dispens från detta krav medges. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade. Besiktning av taxametern skall göras årligen. De verkstäder som får handha plombering m.m. av taxametrar skall vara ackrediterade enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll (7 kap. YTF). Vägverkets föreskrifter reglerar mer i detalj vad som gäller i fråga om taxametrar och dess handhavande (VVFS 1997:190).



Ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik – och som inte medgetts undantag från kravet på taxameter – skall också ha en registreringsskylt där bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (såvida fordonet inte är försett med personlig fordonsskylt). Registreringsskylten skall vidare ha en gul ljusreflekterande botten (18 § 3 st bilregisterkungörelsen [1972:599]).

### 2.3.8 Prisinformation m.m.

Ett taxifordon skall vara försett med väl synlig prisinformation. Prisinformationen skall vara läsbar från varje passagerarplats i fordonet samt utanför fordonet på ett avstånd av minst två meter från fordonets högra och vänstra sida (2 kap. 19 § YTL, VVFS 1997:190). Regler om prisinformation finns också i prisinformationslagen (1991:601). Slutligen får länsstyrelsen, i samråd med Vägverket, meddela ytterligare föreskrifter om prisinformation (8kap. 2 § YTL och 11 kap. 2 § YTF). Som tidigare nämnts skall Vägverket samråda med Konsumentverket – som har till uppgift att övervaka bl.a. prisinformationslagen och marknadsföringslagen – innan föreskrifter om prisinformation meddelas. Denna samrådsskyldighet är väsentlig, eftersom det annars skulle kunna få den konsekvensen att myndigheternas tillämpning i fråga om prisinformation för taxibranschen varierade, något som naturligtvis vore olyckligt. I sammanhanget kan nämnas att överläggningar pågår mellan Konsumentverket, Vägverket, Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkes trafik och Svenska Taxiförbundet om hur jämförpriser och övrig information bör utformas. Projektet beskrivs närmare i avsnitt 8.3.3.

Slutligen kan tilläggas att den s.k. brytpunktstaxan förbjöds i samband med att 1998 års YTL infördes. Taxan får numera inte längre vara uppbyggd på sådant sätt att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden (2 kap. 19 § YTL).

### 2.3.9 Tillsyn

Länsstyrelsen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen. Länsstyrelsen skall också verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafiken bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla taxitrafiksutövare (5kap. 17 § YTL). Frågan om länsstyrelsens tillsyn behandlas närmare i avsnitt 7.

Polismyndigheterna svarar naturligtvis för en stor del av tillsynen över taxi. Polisen kontrollerar på fältet bl.a. att fordonet har rätt utrustning och i övrigt är i föreskrivet skick, att reglerna om prisinformation följs och att förarna innehar taxiförarlegitimation samt följer vilotidsbestämmelserna. Polisen gör också företagsbesök. I några större tätorter finns särskilt avdelade polismän för kontroll av taxiveksamheten.

Andra tillsynsmyndigheter som kan nämnas här är Konkurrensverket – som övervakar att konkurrenslagens bestämmelser följs – samt Konsumentverket/Konsumentombudsmannen – som bl.a. övervakar att prisinformationslagen och marknadsföringslagen följs.

### 2.3.10 Straffbestämmelser

Den som driver yrkesmässig trafik enligt YTL utan tillstånd kan dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. Vidare kan den som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet dömas till böter (6 kap. 1 § YTL). Har yrkesmässig trafik bedrivits utan tillstånd medför det s.k. beställaransvaret att även den som slutit avtal med trafikutövaren om transporten i vissa fall kan dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades (6 kap. 2 § YTL).

Den som i taxitrafik för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller en tillståndshavare som anlitar en förare som saknar sådan legitimation. Slutligen kan en förare som åsidosätter villkor som meddelats för taxiförarlegitimationen dömas till böter (6 kap. 3 § YTL).

I 6 kap. 6 och 7 §§ YTL finns bestämmelser om polismans rätt att i vissa fall hindra fortsatt färd med fordon samt att omhänderta registreringsskyltar.

Flera förseelser mot bestämmelserna i YTF är vidare straffsanktionerade, t.ex. att inte medföra taxiförarlegitimation i taxitrafik eller hålla den väl synligt för passagerarna, att använda ett fordon som inte har giltigt yrkestrafikmärke, att använda ett fordon i strid mot taxameterbestämmelserna eller att bryta mot föreskrifter om prisinformation (9 kap. YTF).

Här kan också nämnas brott mot vilotidsbestämmelserna (förordningen [1994:1297] om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet). En förare skall ha haft en dygnsvila på minst elva timmar under den tjugofyrtimmarsperiod som föregår körpasset. Anteckningar om vilotiden skall fortlöpande göras i en särskild tidbok. Den som bryter mot vilotidsbestämmelsen eller inte för tidbok på föreskrivet sätt döms till penningböter.

### 2.3.11 Överklagande

Länsstyrelsernas beslut i frågor om taxitrafik och frågor om taxiförlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, dvs. länsrätten. Vid överklagande av länsrättens beslut till kammarrätt krävs prövningstillstånd (7 kap. 2, 4 och 7 §§ YTL). Från den 1 juli 1995 tillämpas ett tvåpartsförfarande i mål enligt YTL. Detta innebär att länsstyrelsen för det allmännas talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt YTL.

## 3 Den nuvarande situationen

### 3.1 Vilka problem förekommer?

#### 3.1.1 Allmänt

För att utvärdera den nuvarande situationen har utredningen dels tagit del av rapporter, utredningar och annat skriftligt material på området, dels sammanträffat med myndigheter, branschorganisationer och andra som är verksamma inom branschen. Några av de problem 1998 års Taxiutredning uppmärksammats på ligger i viss mån utanför det område som utredningen i huvudsak har att behandla. Andra av de problem som förts fram är sådana som förhoppningsvis skall minska i takt med att den nya lagstiftningen slår igenom fullt ut. Utredningen har ändå valt att försöka redovisa problembilden i sin helhet.

Det i särklass mest påtalade problemet inom branschen är fusket som bl.a. leder till en snedvriden konkurrens. Exempel härpå är att inkomster inte redovisas, att förare arbetar "svart" och att vilotidsbestämmelserna inte följs. Andra problem är svårigheten för kunderna att tillägna sig prisinformationen, utgående av överpriser, ordningsproblem och uppskörtning av resenärer vid flyg-, tåg- och färjeterminaler, konkurrenslagstiftningen, brister i den offentliga upphandlingen och brister i samhällets kontroll över taxiverksamheten samt att taxi i vissa delar är en anonym verksamhet, vilket kan leda till att kunden inte vet vart han skall vända sig om han exempelvis vill klaga på resan. En annan företeelse – som ligger utanför det område Taxiutredningen har att behandla, men som ändå bör nämnas – är förekomsten av svarttaxi.

### 3.1.2 Fusket i branschen

#### **Oredovisade intäkter**

Fusket inom taxinäringen är ett problem såväl för den egna branschen som för samhället och kunderna. Genom att låta bli att redovisa intäkter, anlita svart arbetskraft, bryta mot vilotidsreglerna m.m. skaffar sig vissa åkare fördelar gentemot de seriösa verksamhetsutövarna. De behåller en större del av de inkörda intäkterna och kan därför hålla lägre priser och snedvrída konkurrensen väsentligt. Samhället går givetvis miste om skatter och avgifter – i vilken stoteksordning är svårt att uppskatta men sannolikt rör det sig om betydande belopp. Kunderna kan visserligen ibland dra nytta av lägre priser, men det sker oftast på bekostnad av servicen i allmänhet. Det är vidare så att en form av oegentligheter ofta drar med sig andra sådana, varför det i slutändan kan äventyra kundens säkerhet.

Inom taxinäringen är kundkretsen ofta anonym och kontanttransaktioner förekommer i stor utsträckning. Ett vanligt sätt att fuska på är att kontantintäkter inte redovisas. Värst är situationen i de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. På landsbygden och i glesbygden är situationen helt annorlunda. Här utgörs verksamheten till största delen av samhällsbetalda resor. Betalning för dessa erhålls efter ett faktureringsförfarande, vilket medför att penningflödet är synligt. Kontantkörningarna är få och därmed är möjligheten att ”stoppa pengarna i fickan” liten.

Oredovisade intäkter är ett fenomen som förekommer bland såväl åkare som är anslutna till en beställningscentral som åkare som står utanför sådan samverkan. I de större etablerade beställningscentralerna tar man dock ofta hand om och sparar all taxameterinformation. Vetskapen om att informationen finns lagrad gör det sannolikt mindre attraktivt att fuska.

Problemet med oredovisade intäkter är beskrivet i flera betänkanden och rapporter, t.ex. Branschsaneringens båda betänkanden *Licensavgifter* – en principskiss, SOU 1996:172, och *Branschsanering och andra metoder mot ekobrott*, SOU 1997:111, som bygger på Riksskatteverkets rapport *FUSK – systembrister och fusk i välfärdsystemet*, RSV 1995:32.

#### **Bidragstagande**

Det är inte ovanligt att det inom taxibranschen används s.k. svart arbetskraft. Uppbär dessa personer dessutom bidrag i form av t.ex. arbets-

löshetskassa eller sjukpenning är fusket "dubbelt". Fusk med svart arbetskraft förekommer bland åkare såväl inom som utom beställningscentralerna. Som exempel kan nämnas att det hänt att åkare, som varit anslutna i en beställningscentral med ett visst antal fordon, haft ytterligare något taxifordon vid sidan av. Detta fordon har använts helt utanför beställningscentralens verksamhet (dock ibland med centralens emblem m.m.) med svart arbetskraft, och har inte registrerats eller bokförts någonstans.

Utnyttjande av etableringsbidrag och liknande, t.ex. starta eget-bidrag eller subvention av anställdas löner under en viss tid, är naturligtvis inte att betrakta som fusk om det inte utnyttjas otillbörligt. Däremot kan företelesen snedvrida konkurrensen, särskilt på mindre rter. I vissa fall har det företag som fått bidrag kunnat sänka priserna på taxiresor väsentligt. I värsta fall har detta lett till att konkurrenter slagits ut. När bidragsperioden tagit slut har ofta priserna fått höjas till den nivå som andra taxiföretag hållit. Inte sällan har det bidragstagande företaget då i stället tappat sitt kundunderlag och fått øvecklas.

### **Brott mot vilotidsreglerna**

Enligt bestämmelserna i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet skall en förare ha en dygnsvila på minst elva timmar. Brott mot vilotidsbestämmelserna är relativt vanligt förekommande inom taxibranschen. Trötta förare är givetvis en fara för trafiksäkerheten. Det är också en form av otillbörlig konkurrens. Den åkare som ställer bilen för att följa vilotidsbestämmelserna får lägre intäkter än den som kör fler timmar.

### **3.1.3 Prissättning**

#### **Prisinformation**

Genom ikraftträdandet av den nya yrkestrafiklagen förbjöds den s.k. brytpunktstaxan. Vad som avses med brytpunktstaxa beskrivs närmare i Ny yrkestrafiklagstiftning, SOU 1996:93, s. 318 ff. Numera får inte grunderna för prisets bestämmande förändras under färden, dvs. tarifferna får inte växla eller ändras under en resa. Det innebär att en taxiåkare måste tillämpa kilometertaxa, timtaxa eller en kombination av dessa. Den sistnämnda benämns vanligen summataxa eller summatariff och tillämpas av så gott som alla taxiåkare.

Tydlig information om prissättningen skall lämnas. Den skall bl.a. vara väl synlig utanför fordonet på ett visst avstånd samt inne i fordonet från varje passagerarplats. På vissa fordon saknas dock informationen, eller är den i vart fall inte synlig på alla de ställen som krävs.

Ett annat problem är att prisinformationen på en del fordon är så rörig, har så liten text eller på annat sätt är så otydlig att det är svårt att tillägna sig den. Den vanlige taxiresenären har ofta svårt att bilda sig en uppfattning om prisbilden. En komplikation är att ett stort antal taxor används, t.ex. högtrafikstaxa, lågtrafikstaxa, helgtaxa, stobilstaxa, tjej-taxa m.m.

### **Överprissättning**

Överprissättning kan ske på olika sätt. Ett sätt är att föraren använder en dyrare taxa än vad som skulle ha använts i enlighet med prisinformationen. Att så har skett är ofta svårt att avgöra för kunden, som vanligen inte är närmare insatt i taxeyesystemet och ofta befinner sig i en situation där han har svårt att snabbt sätta sig in i den krångliga prisinformationen.

Ett annat exempel är att taxifordonet visserligen är utrustat med en prisinformation som korrekt avspeglar det pris som föraren sedan tar ut – men att prisinformationen varit så bristfällig och svårbegriplig att kunden ändå känt sig lurad när han vid resans slut krävts på ett belopp som han bedömer som oskäligt. Detta har av domstol bedömts som en form av överprissättning (Mål om återkallelse av trafiktillstånd; Kamrarrättens i Stockholm dom 1998-08-26, avd 7 i mål nr 4608-1998, i mål nr 4598-1998 samt i mål nr 4672-1998).

Ett tredje sätt av överprissättning är att föraren tar en omväg till slutdestinationen så att priset för resan blir högre än vad det skulle blivit om han tagit den närmaste vägen. Detta kan bero både på bristande lokal kännedom hos föraren eller på en medvetet vald omväg. Om kunden inte är från trakten har han svårt att avgöra om föraren tagit en längre resväg.

Ett fenomen – som egentligen inte är en direkt överprissättning men som kan vara till stort men för resenärerna – är att vissa taxiföretag ibland tillfälligtvis drastiskt höjer sina taxor. Så kan ske exempelvis vid större evenemang då många efterfrågar taxi eller då andra kommunikationer inte är i drift, som under en strejk.

### 3.1.4 Reklamationer m.m.

Något som påtalas när frågan om beställningscentraler diskuteras är att de åkare som står utanför en sådan är svåra att spåra. Deras taxifordon är inte utmärkta på ett sådant sätt att kunden i efterhand kan uppge vem han åkt med. Ofta vet kunden endast att han åkt med "en taxi". Detta ställer till problem för den kund som i efterhand vill reklamera resan eller kanske har glömt något i bilen eftersom han inte vet vart han skall vända sig med sitt klagomål eller sin förfrågan. Kunden kan i dessa fall inte heller vända sig till Länsstyrelsen eller Allmänna reklamationsnämnden med framgång eftersom han inte vet vem han skall rikta sin klagan mot.<sup>1</sup>

En annan nackdel med att kunden inte tydligt får klart för sig vilket bolag han åker med är att taxiföraren inte behöver utföra taxiresan på ett sådant sätt att han försäkras om att kunden vill åka med honom någon mer gång. Det finns de förare/åkare som satt detta i system. De försöker tjäna så mycket som möjligt på varje enskild resa samtidigt som det kostar dem så litet som möjligt. Att kunden blir lurad eller missnöjd spelar dem ingen roll eftersom risken för att kunden skall komma tillbaka till just deras taxi är liten. Särskilt markant har detta fenomen varit vid flyg-, tåg- och färjeterminaler.

Alla taxiförare är skyldiga att lämna ett taxameterkvitto efter en avslutad resa och genom kvittots information skulle kunden kunna spåra vilket bolag han åkt med. Många kunder frågar dock inte efter kvitto. Ofta har därför inte resenären denna information tillgänglig.

### 3.1.5 Flyg-, tåg- och färjeterminaler

De problem som har redovisats i det föregående har varit särskilt markanta vid olika terminaler. Framst gäller detta i storstäderna och särskilt vid terminaler dit utländska gäster anländer.

Problem med ordningen kan uppstå på grund av konkurrens mellan olika bolag eller förare beroende på att många söker sig till den konkurrativa marknad som en terminal kan utgöra, samtidigt som det ofta finns ett för litet utrymme att ställa upp fordonen på och ett begränsat

<sup>1</sup> För att Allmänna reklamationsnämnden skall ta upp ett ärende krävs att tvisten rör ett förhållande mellan en konsument och en näringsidkare samt att det omtvistade beloppet överstiger en viss värdegräns, för närvarande 250 kr (om inte ärendet är av principiellt intresse eller särskilda skäl föreligger för att frånga värdegränsen). Hos nämnden förekommer endast skriftlig handläggning och muntlig bevisning tas inte upp.



kundunderlag. Det kan uppstå rivalitet förarna emellan – på vissa håll har det t.o.m. förekommit slagsmål mellan förare – och det kan också vara besvärande för resenärer som blir alltför påstridigt ”uppvaktade” av förare som vill få dem att åka med just deras taxi.

Möjligheten att ta ut överpriser från resenärer är naturligtvis stor vid terminaler, där resande ofta varken har en aning om hur långt det är till den plats de skall färdas med taxin eller prisbilden på platsen. Till vissa terminaler kommer också resande från utlandet som har en dålig kännedom om Sverige och landets taxisystem. Många förväntar sig inte att priset skall vara helt oreglerat och inser därför inte att priset kan variera högst väsentligt mellan de olika taxiföretagen. Det är heller inte ovanligt att resenärer är mindre uppmärksamma än vanligt på priset efter tröttande resor och därför tar första lediga taxi.

Vid flera terminaler har man försökt lösa problemen genom att sluta avtal med olika beställningscentraler. Som regel har detta utfallit väl och har inneburit att problemen minskat väsentligt. Utredningen behandlar frågan om taxitrafik vid terminaler i avsnitt 6.

### 3.1.6 Konkurrenslagstiftningen

Enligt 6 § konkurrenslagen (1993:20), KL, är – med vissa undantag – avtal mellan företag förbjudna om de har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt eller om de ger ett sådant resultat. Konkurrensverket kan efter ansökan meddela undantag från förbudet (8 § KL) eller förklara att ett förfarande inte omfattas av förbudet, ett s.k. icke-ingripandebesked (20 § KL). Konkurrensverket har utfärdat allmänna råd (KKVFS 1993:2) för att företagen själva skall kunna bedöma om deras förfarande faller utanför förbudet.

Samarbete inom ramen för en beställningscentral kan falla under förbudet i KL. Rättspraxis har utvecklats så att en andel på omkring 35 procent av den relevanta marknaden (ofta en kommun) har ansetts vara acceptabel. Andra faktorer spelar emellertid också in, t.ex. om det finns starka konkurrenter till beställningscentralen så att konkurrensen inte väsentligen sätts ur spel samt konsumentens intresse och nytta av samarbetet. Ett förslag om att befästa praxis genom att införa ett gruppundantag från förbudet för samverkan mellan taxiföretag om de svarar för högst 35 procent av marknaden, bereds för närvarande inom Näringsdepartementet (Små företag och konkurrenslagen, Ds 1998:72).

Från taxinäringens sida upplevs i vissa fall konkurrensreglerna som ett stort problem. På landsbygden är man ofta beroende av samarbete, dels för att upprätthålla en viss servicenivå, dels för att kunna lämna

konkurrenskraftiga anbud på samhällsbetalda resor. Marknaden inom det naturliga trafikområdet är dock inte alltid så stor att det finns plats för flera slagkraftiga enheter. Om en bärkraftig enhet tvingas dra ner på sin verksamhet finns det stor risk för att verksamheten inte kan drivas vidare. Även i större tätorter har man problem med konkurrensreglerna. Genom en effektivt driven affärsverksamhet kan man kanske hålla priserna nere samtidigt som servicen är god. Efterfrågan på resor från en sådan central ökar och lönsamheten stiger. Detta i sin tur leder till att fler åkare söker sig till centralen och centralen har också ett behov av att utöka verksamheten för att möta kundernas efterfrågan. Att konkurrensreglerna i ett sådant fall omöjliggör för en beställningscentral att växa är negativt för åkarna i centralen. Man upplever därför att centralens service de facto blir sämre, eftersom man inte får hålla sig med en så stor fordonspark som behövs för att möta efterfrågan. Detta har framhållits som en nackdel även för kunderna.

### 3.1.7 Brister i den offentliga upphandlingen

Från branschens sida klagas det på brister i den offentliga upphandlingen. Det nämns att de som sköter upphandlingen har bristande kompetens och att de enbart ser till priset på anbuden. Bakom ett lågt pris från ett företag/beställningscentral kan allehanda fusk dölja sig. Kontrollen av anbudsgivarna upplevs som för dålig.

Från branschens sida pekar man vidare på att den upphandlande enheten ofta har en mycket stark ställning. Särskilt gäller det på mindre orter, där många taxiföretag för sin fortlevnad är helt beroende av att erhålla kontrakt för samhällsbetalda resor. I vissa fall kan man nästan tala om ett köparmonopol där den upphandlande enheten i stor utsträckning kan diktera villkoren, vilket i vissa fall kan leda till en mycket dålig lönsamhet för taxiföretagaren. Å andra sidan har det förekommit att kommuner och landsting blivit utan anbudsgivare, eller endast haft ett fåtal mindre fördelaktiga anbud att välja på. En av orsakerna kan vara att vissa företag/beställningscentraler inte finner de samhällsbetalda resorna tillräckligt lönsamma utan hellre tar sig an mer lukrativa företagskontrakt.

Ibland upplevs det som en nackdel att kommuner och landsting tar alltför litet – eller alltför stort – intresse i om det anbudsgivande taxi företaget även kommer att tillhandahålla service för allmänheten. I ett rättsfall från Regeringsrätten slogs det dock fast att upphandling av färdtjänsttransporter får förenas med ett krav på allmän taxiservice, men att kravet i anbudsfrågan så långt möjligt måste preciseras i ekonomiska termer så att anbudsgivarna får klart för sig vilka ekono-

miska åtaganden i detta hänseende som beställaren kräver för att ett anbud skall komma att antas (Regeringsrättens dom den 30 december 1996 i mål nr 4860-4864-1995).

Bestämmelserna om offentlig upphandling har setts över i flera sammanhang. Som exempel kan nämnas Riksdagens revisorers rapport Effektivare kontroll vid offentlig upphandling, RRV 1996:74, som även behandlats av Finansutskottet (bet. 1998/99:FIU17) samt Branschsaneringsutredningens betänkande SOU 1997:111, s. 515 ff. Vidare har regeringen tillsatt en utredning med uppgift att se över vissa frågor angående offentlig upphandling (dir. 1998:58). Även inom EU pågår ett omfattande arbete med upphandlingsfrågor. I sammanhanget kan också nämnas att regeringen under år 1998 inrättade Rådet för konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor, där näringslivet, kommuner och landsting ingår. Rådets uppgift är att behandla enskilda klagomål om konkurrenssnedvridningar och att försöka nå en samsyn om de långsiktiga spelreglerna.

### 3.1.8 Kontroll och tillsyn

Alla – såväl verksamma inom branschen som vid myndigheter – synes vara överens om att det brister i kontrollen från myndigheternas sida. Exempel som nämnts är:

- bristande informationsutbyte eller samverkan mellan myndigheter,
- dålig uppföljning av sådan information som finns tillgänglig för en myndighet,
- snedprioritering av trafik- och taxiärenden hos myndigheterna,
- bristande kunskaper om handläggningen och betydelsen av ärendena hos den personal som handhar trafik- och taxiärenden,
- lång tid från upptäckt till åtgärd,
- komplicerade bevisfrågor,
- hinder för utbyte av information mellan myndigheterna på grund av sekretess och
- låg upptäcktsrisk på grund av resurs- och personalbrist hos myndigheterna.

Som tidigare nämnts har frågan om tillsyn behandlats vid ett stort antal tillfällen (se avsnitt 2.2.3). I avsnitt 2.3.9 och avsnitt 7 redogörs för dagens tillsyn.

### 3.1.9 Svarttaxi

En vanlig benämning på olaga yrkesmässig trafik i taxisammanhang är svarttaxi. Svarttaxiverksamheten – eller bluffbilsverksamheten som Svenska Taxiförbundet föredrar att kalla det – var tidigare utbredd i landet. Efter avregleringen minskade förekomsten av svarttaxi väsentligt. Dels var tillgången på taxifordon så god att marknaden för svarttaxi på många håll försvann, dels sökte och fick en del av svarttaxiförarna trafikstillstånd. De senaste åren har förekomsten av svarttaxiverksamhet ånyo ökat. Under åren 1996 och 1997 bedömde 80 procent av polismyndigheterna i landet att svarttaxiverksamhet förekom (Vägverkets rapport 1997:63).

För samhället utgör svarttaxiverksamheten framför allt ett ordningsproblem (fordonen står t.ex. ofta parkerade på olämpliga ställen) och för resenären en utsatthet eftersom resandet sker med en okänd person som inte står under någon som helst kontroll från samhällets sida. För taxibranschen utgör svarttaxi också ett illojalt konkurrensshot och samhället går miste om skatteintäkter.

Den största svårigheten, när det gäller att ta itu med problemet, är bevissvårigheterna. Det krävs en omfattande spaning och dokumentering för att kunna visa att det rör sig om olaga yrkesmässig trafik. I exempelvis Göteborg har dock polisen jobbat aktivt med denna fråga och varit framgångsrik i flera fall.

## 4 Tömning av information från taxametern

### 4.1 Taxametern

Taxametern är av central betydelse i taxitrafiken. Alla taxifordon skall vara utrustade med en taxameter (undantag från detta krav kan medges om det finns synnerliga skäl). I Vägverkets föreskrifter (VVFS 1997:190) om taxitrafik finns det detaljerade uppgifter om hur en taxameter skall vara konstruerad för att bli typgodkänd.

I taxametern finns lagrat uppgifter om taxiföretaget och fordonet. Under köruppdrag registreras uppgifter om pris, förare, tid och vägsträcka, vilken tariff som används och den slutliga kostnaden för kör uppdraget. Taxametern skall även vara försedd med ackumulerande register för uppgifter om taxifordonets totala kösträcka, den sträcka som fordonet framförts i taxitrafik och den sträcka som fordonet framförts under köruppdrag i taxitrafik. Av registret skall också framgå det totala antalet köruppdrag samt det belopp som körts in totalt.

Under ett körpass får taxametern inte vara avstängd. Vidare skall den alltid slås på för registrering av ett köruppdrag – även om fast pris avtalats. Efter varje köruppdrag skall taxametern skriva ut ett kvitto (eller en följesedel). Kvittot skall, utöver detaljerade uppgifter om resan, även innehålla uppgifter om taxiföretaget, föraren och fordonet. Efter varje avslutat körpass skall taxametern skriva ut en körpassrapport, innehållande bl.a. specifika uppgifter om varje köruppdrag under körpasset. Kvittan/följesedlar och körpassrapporter skall vara löpnummerade. Uppgifterna skall kunna överföras till ett annat administrativt datasystem.

## 4.2 Varför sker tömning i dag?

Taxameterens minneskapacitet är begränsad och den måste därför regelbundet tömas på den lagrade informationen. Vanligen används det tömda materialet som underlag för fakturering och bokföring. Det kan också användas för uppföljning av trafiken, statistik m.m. I beställningscentraler används uppgifterna i bland i klagomålshandlingen. Om en åkare inte har några kreditkörningar och han inte heller tillhör någon beställningscentral som har nytta av informationen från taxametern har han sällan någon anledning att spara materialet. Ofta raderas då informationen efter tömningen (s.k. slask-tömning).

Tömning sker i dag till t.ex. beställningscentraler, servicebolag, redovisningsbyråer, taxametertillverkare, branschorganisationer eller serviceverkstäder. Det förekommer också åkare som tömmer själva, även om det inte är fullt så vanligt eftersom tömningsprogram ofta är relativt dyra.

## 4.3 Olika sätt att överföra informationen

Det finns olika system för att föra över informationen från taxametern till det administrativa datasystemet; s.k. lufttömning, tömning via telefonmodem eller tömning av minneskassett direkt till tömningsdatorn.

Lufttömning – eller egentligen tömning via radiolänk – innebär att informationen kontinuerligt överförs till tömningsdatorn. Systemet förutsätter att man har ett antal radiolänkar inom trafikeringsområdet vilket kräver relativt stora investeringar. Därför används det normalt endast i större beställningscentraler. Det är också inom sådana centraler som man har störst nytta av att kunna följa taxifordonens verksamhet kontinuerligt. För att tömning skall ske krävs att fordonet befinner sig inom radiosystemets täckningsområde. Om så inte är fallet lagras informationen i taxametern för att föras över när fordonet åter kommer in i täckningsområdet. Eftersom taxameterens minneskapacitet är begränsad innebär det att fordonet inte kan föras i taxitrafik under en alltför lång tid utanför trafikområdet/täckningsområdet.

Tömning via telefonmodem innebär att man ansluter taxameterens minnesenhet till tömningsdatorn genom ett modem och för över den lagrade informationen via telefonnätet. Systemet har den fördelen att det inte finns några geografiska begränsningar beträffande avståndet mellan taxameter och tömningsdator. Det är också ett relativt billigt system och lämpar sig därför väl för mindre beställningscentraler eller friåkare.

I vissa taxametrar lagras informationen i en minneskassett som åkaren tar ur taxametern och tömmer direkt till tömningsdatorn. Systemet kräver att åkaren inte har alltför långt till tömningsdatorn.

#### 4.4 Hur tas informationen om hand efter tömning?

Den information som kommer från taxametern – rådatan – är i vissa fall krypterad och man måste då ha tillgång till en särskild krypteringsnyckel för att kunna läsa datan. Också system med elektronisk signering förekommer. Även om rådatan inte är krypterad måste man som regel bearbeta den för att den skall bli läsbar och för att den skall kunna användas för fakturering m.m.

I många fall, särskilt om en beställningscentral är mottagare av informationen, lagras bl.a. rådatan redan i dag. Motiven för detta kan vara att man vill kunna följa trafikens utveckling över tiden, serva kunder eller åkare med uppgifter i efterhand eller följa upp klagomål.

## 5 Beställningscentraler

### 5.1 Historik

#### 5.1.1 Beställningscentralernas framväxt

Mot slutet av 1800-talet uppstod ett behov av ett gemensamt organ som företrädde taxiföretagarna, dels som motpart till den fackförening som droskkuskarna bildade i maj 1899, dels på grund av tidens revolutionerade utveckling inom kommunikationerna. Detta resulterade i bildandet av trafikföreningar. Efter hand medförde förekomsten av föreningar rationaliseringsvinster, exempelvis kunde kostnaderna i verksamheten minskas genom gemensamma inköp m.m.

Genom utveckling inom telekommunikationsområdet fick föreningarna ytterligare en viktig uppgift, nämligen att ta emot och förmedla köruppdrag som beställdes per telefon. Redan år 1893 kunde Stockholmarna telefonera efter en droška. Norra Åkarelaget (en av två åkarelag – Norra och Södra – i Stockholm) och Kungliga Telegrafverket hade då ingått avtal om fyra stycken telefonstationer placerade vid Brunkebergstorg, Grand Hotel, Myntgatan och Östermalmstorg. Till dessa stationer kunde allmänheten själv telefonera för att få en droška.

Den första beställningscentralen i egentlig mening inrättades i Stockholm den 15 februari 1901. Det var den s.k. Droskstationen som sköttes av Telegrafverket. Centraltelefonstationen var förbunden genom fem direkta ledningar och hela 38 anknytningar till "automatiska" telefoner på respektive droskstationer. – Under första halvan av år 1924 byggde Telegrafverket om Droskstationen och utvidgade den. Den nya växeln fungerade så att beställningsledningarna från de olika taxistolparna (eller telefonstationerna) var multiplicerade genom borden. På så sätt kunde ett anrop besvaras av vilken ledig telefonist som helst. När telefonisten fått en beställning kunde hon välja den station som var närmast beställaren, ringa upp stationen och vidarebefordra kundens beställning. Framför sig hade telefonisterna en stor karta över staden där telefonstationerna var markerade med små skyltar som kunde bytas för



att markera om där fanns någon bil inne. Skyltarna lyste om en taxichaufför satte i en markeringspropp när han kommit fram till en telefonstation. – Taxis första egna växel i Stockholm togs i bruk år 1937.

En betydande effektivisering i dirigeringen av bilar inleddes under första hälften av 1950-talet då taxibilarna började förses med radio-kommunikation och därmed kunde ta emot uppdrag utan att behöva uppsöka taxistolpen. En viktig uppgift för beställningscentralen blev att planera för och svara för att det under hela dygnet fanns ett tillräckligt antal bilar i trafik.

Under 1980-talet kom de första datoriserade växlarna till Sverige. Utvecklingen har härefter gått raskt framåt, med bättre och alltmer utvecklade system. I dag arbetar t.ex. flera beställningscentraler med att införa satellitnavigerade system. Det är också möjligt att sköta flera centralers beställningsservice i en och samma växel.

I och med att behovsprövningen upphörde vid taxinäringens avreglering år 1990 har även beställningscentralens roll och betydelse förändrats. Det är numera vanligt att det är beställningscentralen och inte den anslutna tillståndshavaren som bedriver den egentliga affärsverksamheten, dvs. marknadsför de tjänster som utförs av de anslutna medlemmarna samt ingår avtal med kommuner, landsting och andra större kunder om transportuppdrag, ersättnings storlek m.m. En beställningscentral kan också som juridisk person äga fordon för direkt trafikutövning och därför även inneha trafiktillstånd. Under senare tid har andra typer av beställningscentraler etablerats. Exempelvis förekommer i dag centraler – utan direkta ägarintressen i taxibranschen – som på kommersiell basis erbjuder televäxel-, beställnings- och dirigerings-tjänster till enskilda taxiåkerier. En sådan beställningscentral tar vanligen inte på sig något ansvar för den förmedlade trafiken.

### 5.1.2 Lagstiftning

Enligt 1979 års yrkestrafiklag gällde ursprungligen att den tillstånds-givande länsstyrelsen fick bestämma att tillståndshavare måste ansluta sig till en sådan förening som godkänts av länsstyrelsen och som hade till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken.

Genom en lagändring den 1 oktober 1980 slopades kravet på att beställningscentralen skulle drivas och förvaltas i föreningsform. Fortsättningsvis fick således en beställningscentral drivas i annan företagsform, t.ex. som aktieföretag. Samtidigt blev det i princip obligatoriskt för taxiåkerier att vara anslutna till en beställningscentral som var

gemensam för ett eller flera trafikområden. Endast om det förelåg särskilda skäl kunde länsstyrelsen medge undantag från denna skyldighet. Denna ordning kom att gälla fram till avregleringen av taxinäringen 1 juli 1990.

Frågan om att ånyo införa krav på obligatorisk anslutning till beställningscentral har härefter behandlats i flera sammanhang, men har hittills avvisats av lagstiftaren.

1995 års yrkestrafikutredning tog upp frågan men ansåg sig inte beredda att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral för taxi (SOU 1996:93, s. 317 och 318). I sina överväganden anför 1995 års yrkestrafikutredning följande.

”Efter avregleringen har från många håll förts fram krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral som förutsättning för att få tillstånd till taxitrafik. Förespråkarna härför menar att man därigenom skulle undanröja många av de negativa effekter som uppstått inom näringen. Bl.a. skulle taxiresenärens ges ökade möjligheter att vid behov komma i kontakt med taxiföretaget eller den enskilde föraren efter färden. Även när det gäller samhällets möjligheter att utöva tillsyn över näringen skulle klara fördelar, enligt beställningscentralernas tillskyndare, stå att vinna.

Mot ett obligatorium talar emellertid en rad faktorer. Bestämmelser om en obligatorisk anslutning till beställningscentral skulle få skilda konsekvenser för taxitrafiken i olika delar av landet; skillnaden i förhållandena i storstadsregionerna contra landsbygd är betydande. En regional anpassning av kravet skulle alltså vara nödvändig, med därav följande avgränsningsproblem. En entydig definition av begreppet beställningscentral skulle krävas i lagstiftningen. Vidare skulle frågor om medlemskap, uteslutning m.m. behöva regleras. Nu nämnda förhållande skulle medföra en betydande byråkrati.

Mycket av den positiva utveckling som i dag trots allt finns inom taxinäringen sker inom ramen för de befintliga beställningscentralerna. I sammanhanget bör nämnas Svenska Taxiförbundets kvalitetsnormer om ”god taxitradition”, som för förbundets medlemmar ställer upp normer för taxiföretags service m.m. Normerna knyter till stora delar an till en beställningscentralens organisation och uppgifter.

Vi menar att de förslag som vi i övrigt lämnar i detta betänkande i fråga om kapitalkrav, taxametrar, utmärkning av fordon, prisinformation, lokalkännedom för taxiförare m.m. bör ge goda förutsättningar för att branschen skall utvecklas tillfredsställande från såväl dess egen som kundernas och samhällets synpunkt. Därtill kommer de förslag till skärpningar i fråga om bestämmelserna om tillsyn över näringen som vi lägger fram samt förslagen om utbyggda och skärpta sanktioner. Vi bedömer att alla de nu nämnda åtgärderna kommer att öka

konkurrensförutsättningarna för näringen och att dessa åtgärder därför bör prövas och utvärderas innan andra åtgärder vidtas som innebär betydande ingrepp i företagens egen uppbyggnad av sin struktur- och verksamhetsform. Vi är således inte beredda att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral för taxi.”

I den proposition som följde på 1995 års Yrkestrafikutrednings betänkande anförde regeringen att de problem som kan finnas på grund av att det inte finns krav på en obligatorisk anslutning till beställningscentral måste genomgå en fördjupad analys (prop. 1997/98:63 s.101). Trafikutskottet och riksdagen delade denna mening. Följden blev att 1998 års Taxiutredning tillsattes.

En närmare genomgång av lagstiftningen och sådana frågor rörande beställningscentraler som har behandlats tidigare finns i *bilaga 2*.

## 5.2 Beställningscentraler i dag

### 5.2.1 Vad är en beställningscentral?

#### **Begreppet ”beställningscentral”**

De flesta har nog en viss allmän uppfattning om vad en beställningscentral är. Ställs frågan på sin spets är svaret emellertid inte lika givet. Med dagens teknik har t.ex. beställningsfunktionen utvecklats därhän att det inte krävs någon stationär växel utan det går utmärkt att sköta en mindre växel direkt från någon av taxibilarna, t.ex. med hjälp av vidarekoppling. Att det måste finnas ett fast telefonnummer är inte heller längre självklart – många centraler tar redan i dag emot beställningar på annat sätt, t.ex. via Internet. Inte heller går det att säga att beställningscentralen skall vara av en viss storlek – detta varierar högst väsentligt mellan de olika centraler vi i dag allmänt kallar beställningscentraler.

Det finns inte någon vedertagen definition av vad som är en beställningscentral och det är inte sällan just på svårigheten att definiera vad som är en beställningscentral som man stupat då man tidigare har behandlat frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral. I vissa sammanhang, som t.ex. i olika avtalsförhållanden, har dock begreppet definierats för det enskilda fallet. Svenska Taxiförbundet definierade begreppet i samband med försöket att införa auktoriserade beställningscentraler år 1992. Slutligen har den interdepartementala arbetsgrupp, som under år 1997 och 1998 utrett vissa frågor på konkurrenslagens område, nyligen – i sitt förslag till förordning om

gruppundantag enligt 17§ konkurrenslagen (1993:20) för transportörsavtal mellan taxiföretag – angett vad de avser med begreppet (Ds 1998:72).

#### **Arlanda Remote Taxi Service AB definition av en ”stationär beställningscentral”**

Stationär beställningscentral har/är:

- lokal med egen adress och är bemannad av anställd personal,
- öppen för kundbesök varje vardag under kontorstid, kl. 08–16 varvid det skall finnas behörig personal som kan mottaga reklamationer,
- fast telefonlinje där man tar emot telefonsamtal från kunder hela dygnet genom personligt samtal eller vidarekoppling,
- radio- och/eller dataförbindelse med varje bil som är ansluten till förbindelsecentralen,
- enskilda taxiföretag skall genom transportörsavtal vara anslutna till beställningscentralen.

#### **Svenska Taxiförbundets definition av begreppet beställningscentral i urkunden ”Auktoriserad Taxi” (1992)**

En beställningscentral är en aktör på marknaden som erbjuder kunder och kundgrupper ett varierat utbud av transporter. Beställningscentralen har alltid öppet och där finns någon som med hjälp av kommunikationsutrustning utför fördelning av transporter till ett tillräckligt antal fordon. I begreppet ”öppet” inryms att vidarekoppling kan förekomma under viss del av dygnet.

För auktorisation som beställningscentral krävs att centralen har minst fem taxifordon och att centralen kan erbjuda transporter till privatkunder samt ytterligare en kategori; företag eller kommuner och landsting. Beställningscentralen skulle vidare ansvara för att prisinformation, beställningsfunktioner, service och eventuella reklamationer sköts i enlighet med auktorisationens regler, att beställningscentralen och dess ingående taxiföretag har nödvändiga försäkringar, erlägger skatter och avgifter samt att förare och annan personal erhåller erforderlig utbildning.

#### **Arbetsgruppens bakom förslaget om gruppundantag enligt konkurrenslagen definition av beställningscentral (Ds 1998:72)**

Gemensam funktion som tar emot beställningar och fördelar transportuppdrag samt utför sådan verksamhet som har samband därmed.

Trots att det således inte är klart definierat använder utredningen sig fortsättningsvis av begreppet beställningscentral.

### Beställningscentraler i praktiken

Taxiföretagen delas vanligen allmänt in i två kategorier: taxiåkerier anslutna till beställningscentral eller s.k. friåkare, dvs. enskilda taxiutövare som inte är anslutna till någon beställningscentral. Det förekommer också ett mellanting, nämligen åkare som är mycket löst knutna till någon form av växel. Växeln kan i dessa fall bestå av endast ett telefonnummer som genom vidarekoppling når bilarna på gatan. Även i mindre – fast sammansatta – beställningscentraler sköts växeln ofta under vissa tider, t.ex. nattetid, direkt från någon av bilarna.

Beställningscentraler förekommer i dag i många olika former. De allra flesta beställningscentraler drivs av taxiåkarna själva. Fortfarande finns det sammanslutningar av åkare som driver beställningscentral inom ramen för en ekonomisk förening. Vanligare har det dock med åren blivit att beställningscentralen är i aktiebolag – i vissa fall med en ekonomisk taxiförening som ägare, i andra fall med en eller flera åkare som delägare. En annan variant är, som tidigare nämnts, aktiebolag som utan egna intressen i taxinäringen mot en avgift erbjuder fristående åkare vissa servicefunktioner såsom t.ex. transportförmedling (beställningscentral), marknadsföring, upphandling, fakturering etc. Det förekommer också sammansättningar av de olika formerna, t.ex. beställningscentraler som ägs av dels ett fristående aktiebolag dels åkare, liksom förmedlingscentraler som tar emot beställningar men låter andra utföra transporter (exempelvis Flyg- och Tågtaxi). Vidare finns det åkare, med flera egna taxifordon, som har en egen beställningscentral. Oberoende av bolagsform är ofta dessutom åkare utan ägareinflytande i företaget anslutna till beställningscentralen genom transportörsavtal. Slutligen kan kommuner och landsting driva egna beställningscentraler för att samordna de samhällsbetalda resorna. De här nämnda varianterna är säkerligen inte uttömmande.

Samverkan inom en beställningscentral sker på flera olika sätt. Regelmässigt håller man samma priser inom centralen och använder t.ex. samma uniformer och logotyp så att man utåt sett framstår som en enhet. Upphandlingen av samhällsbetalda resor och företagsavtal sker gemensamt, liksom inköp av varor och material till taxiverksamheten. Vidare sköts ofta viss administration, t.ex. kundfakturering, samt marknadsföring inom ramen för beställningscentralen. Vissa beställningscentraler fungerar också som tömningscentraler, dvs. är utrustade för tömning av taxameterinformation.

## 5.2.2 Olika beställningscentraler

### Allmänt

Det finns som sagt inte någon vedertagen definition av en beställningscentral och därför heller inte någon tillförlitlig statistik om antalet beställningscentraler i landet eller hur många taxiföretag som ingår i sådana. De uppgifter som finns bygger därför på bedömningar från branschföreträdare.

Enligt Svenska Taxiförbundet finns det uppskattningsvis drygt 350 lokala beställningscentraler runt om i landet. Majoriteten av dessa är beställningscentraler för ett flertal samverkande åkerier. Vissa är åkerier med egen växel. I flera fall har dessa en viss begränsad samverkan med andra fristående åkerier. Enligt en rapport som publicerats i *Små företag och konkurrenslagen* (Ds 1998:72) beräknades 72 procent av företagen samverka genom beställningscentral medan övriga 28 procent således stod utanför sådan samverkan. Siffrorna gäller år 1996.

### De största beställningscentralerna

Taxibranschen är såväl i Sverige som utomlands av tradition lokalt förankrad. En beställningscentral är därför som regel endast verksam inom ett begränsat geografiskt område, vanligtvis i en eller ett fåtal näraliggande kommuner. Av detta skäl återfinns de största beställningscentralerna i landets tre storstadsområden. Under senare år har emellertid en företagsgrupp, Taxi Kurir-gruppen, utökat sitt geografiska verksamhetsområde till tio platser runt om i landet.

Ett annat särdrag är att i mindre och medelstora orter domineras taximarknaden ofta av en enda beställningscentral. Av landets drygt 270 kommuner har, enligt en bedömning av Svenska Taxiförbundet våren 1997, omkring 200 endast en ledande beställningscentral. Konkurrensen är betydligt större i de större orterna och framför allt i de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, som har ca 40, 30 respektive 20 beställningscentraler.

Det finns två beställningscentraler som förfogar över 500 eller fler fordon; Taxi Stockholm och Taxi Kurir i Stockholm. Taxi Göteborg och Taxi 020 i Stockholm har närmare 500 fordon.

### Rikstäckande beställningscentraler

Det finns fyra rikstäckande taxikoncept: Taxi Kurir, Flygtaxi, Tågtaxi och Företagstaxi. De tre senare förfogar dock inte över egna fordon utan samarbetar med lokala beställningscentraler runt om i landet. Det kan tilläggas att större lokala beställningscentraler som Taxi Stockholm och Taxi Göteborg ofta samverkar med beställningscentraler i andra delar av landet, speciellt beträffande företagskunder.

*Taxi Kurir-gruppen* är landets enda riksomfattande taxiföretag med egna fordon. Gruppen bedriver verksamhet i Stockholm, Göteborg och Malmö-Lund samt genom franchise i ytterligare sju större orter i södra och mellersta Sverige (Eskilstuna, Jönköping, Karlstad, Linköping, Norrköping, Trelleborg och Västerås). Hösten 1998 omfattade Taxi Kurir-gruppen drygt 1 200 fordon. Målet är att man år 2000 skall förfoga över 2 000 fordon på 20 orter runt om i landet. Verksamheten i Stockholm, Göteborg och Malmö sker genom hel- eller majoritetsägda beställningscentraler, där åkarna är anslutna som transportörer utan delägarskap (i Stockholm är dock ett mindre antal åkare också delägare i aktieföretaget). I övriga orter bedrivs verksamheten genom profiltal på franchise-basis mellan Taxi Kurir i Stockholm AB och lokala åkeriföretag. De lokala åkerierna får därmed använda sig av namnet Taxi Kurir och dess taxikoncept, men har behållit sin ursprungliga ägandestruktur. Företagen i Taxi Kurir-gruppen i Stockholm samt i Göteborg och Malmö är majoritetsägda av Fågelviksgruppen i Stockholm AB. Även buss- och resebyråverksamhet ingår i verksamheten.

*Flygtaxi AB* förmedlar marktransporter med taxi för flygresenärer. Flygtaxi, som har verksamhet på 3 300 platser och alla Sveriges flygplatser, har tillgång till 9 000 taxifordon. Precis som i fråga om samhällsbetalda transporter utnyttjar Flygtaxi samåkning. Den som är villig att dela taxi med någon annan resenär får på så vis åka billigare. Resorna bokas på resebyrån i samband med beställningen av flygbiljetten eller via Flygtaxis egen beställningscentral. Flygtaxi AB ägs till 50 procent av SAS och till 50 procent av Svetax Invest AB, som i sin tur ägs av Svenska Taxiförbundet, lokala beställningscentraler och enskilda taxiåkerier.

Svetax Invest AB är även – genom Svetax Marketing AB – involverad i *Företagstaxi Support Center AB* i Helsingborg. Företagstaxi erbjuder ett rikstäckande koncept för taxitransporter för företag och myndigheter genom ett gemensamt bokningsnummer (som automatiskt kopplar kunden till närmast anslutna beställningscentral) och eget kontokort. Företagstaxi sköter även kundfakturerings. Till Företagstaxi är över 300 lokala beställningscentraler anslutna och företaget har tillgång till omkring 9 000 taxifordon. Företagstaxi är anslutet till Cabcharge –

ett internationellt nätverk av beställningscentraler. Den som innehar ett Cabcharge kreditkort kan åka taxi även utomlands och bli fakturerad genom Företagstaxi i Sverige.

*Tågtaxi AB* förmedlar kompletteringstrafik för tågresenärer. Tågtaxi har verksamhet i omkring 80 orter i Sverige. Upphandling av taxi-tjänsterna har tidigare skötts lokalt, men görs från och med 1999 centralt för hela landet. Taxiresan kan av resenären köpas i samband med tågbiljetten eller bokas hemifrån eller på tåget. Även Tågtaxi utnyttjar samåkning på samma sätt som Flygtaxi.

## Storstadsregionerna

### *Beställningscentraler i Stockholmsområdet*

I Stockholms län finns omkring 40 beställningscentraler, varav de tre största – Taxi Stockholm, Taxi 020 och Taxi Kurir – tillsammans förfogar över drygt 2700 fordon, vilket motsvarar 57 procent av den totala fordonsparken inom länet. Av de 40 beställningscentralerna är ett tjugotal verksamma i främst Stockholms kranskommuner och ett tiotal är inriktade på samhällstransporter eller andra specialområden.

*Taxi Stockholm 15 00 00 AB* (Taxi Stockholm) är ett av den ekonomiska föreningen Taxi Trafikförening upplöst dotterbolag. Föreningen har drygt 1000 anslutna åkerier med 1600 fordon och 3700 förare. Två av de anslutna åkerierna har mer än 20 taxifordon medan resten har 1–4 fordon. Enligt Taxi Stockholms egna beräkningar uppgår marknadsandelen till drygt 30 procent. Andelen företagskunder har den senaste tiden ökat markant medan andelen samhällsbetalda resor har minskat. Taxi Stockholms verksamhet består i huvudsak i drift av en beställningsväxel samt i trafikledning. Beställningsväxeln tar normalt emot 22 000–27 000 samtal per dygn och har 200 telefonister som arbetar i skift. Som mest kan 45 personer arbeta i växeln samtidigt. Taxi Stockholm tar emot och lagrar rådata från taximetrarna som överförs genom lufttömning.

Näst störst är *Taxi Kurir i Stockholm AB* som ingår i Taxi Kurir-gruppen och omfattar 465 åkerier med 740 fordon och 1700 förare. Majoritetsägare är Fågelviksgruppen i Stockholm AB. De andra delägarna är i huvudsak aktiva åkare. Beställningscentralen etablerades redan år 1987 då en grupp åkare från Taxi Stockholm fick tillstånd att driva en egen beställningscentral vid sidan av Taxi Stockholm. I Taxi Kurir-gruppen i Stockholm ingår sedan år 1996 även dotterbolaget *Taxi-Card Storstockholm AB*, som har ett s.k. minitaxikoncept, med ca 30 åkerier och ett 90-tal fordon samt *Botkyrka Trafik AB* med drygt 60



åkerier och ett 90-tal fordon. Hela Taxi Kurir-gruppen i Storstockholm beräknas förfoga över drygt 900 fordon. Marknadsandelen i Storstockholm är, enligt egen uppskattning, 17–18 procent.

*Taxi 020 AB* bildades år 1993 genom en sammanslagning av de lokala beställningscentralerna Sigtunaortens Taxi AB (Arlanda Taxi) och Taxi Norr Berghamraväxeln AB (Solna-Lidingö Taxi). Beställningscentralen ägs av drygt 180 aktiva åkare med ca 250 taxifordon. Till centralen finns härutöver anslutna ca 150 åkare som inte är delägare och som äger ca 250 fordon. Beställningscentralen har således tillgång till ca 500 fordon och drygt 1500 förare. Taxi 020 har även ett dotterbolag, *Taxi 020 Specialbuss AB*, som har 85 små handikappbussar. Marknadsandelen avseende taxiverksamheten uppgår, enligt egna beräkningar, till ca 18 procent. Företagskunder står för ca 50 procent, samhällsbetalda resor för ca 20 procent och privatkunder för ca 30 procent av verksamheten. Omkring 65 procent av köruppdragen går via beställningscentralen. Informationen från taxametern överförs till centralen genom lufttömning. All taxameterinformation lagras hos Taxi 020.

Andra större regionala beställningscentraler är Stockholm Transfer Taxi (ca 200 fordon), Södertälje Taxi AB (120 fordon), Ring Taxi AB (ca 120 fordon), Haninge Tyresö Taxi AB (ca 100 fordon) samt Tøcab (ca 90 fordon).

Ett av de större samhällsinriktade taxiåkerierna är *Samtrans AB* som är ett privatägt taxiåkeri i Stockholm med marknadsledande ställning i fråga om skol- och handikapptransporter. Kundkretsen utgörs främst av staten, kommuner och landsting, men även företag och privatpersoner. I fordonsparken finns ca 250 bår- och rullstolsbussar samt personbilar. I snitt utförs 2 000 persontransporter per dag.

#### *Beställningscentraler i Göteborgsområdet*

I Göteborgsområdet finns ett trettiotal beställningscentraler. Drygt hälften av dem är verksamma främst i regionens ytterområden. Några av beställningscentralerna är s.k. minitaxi-företag (som profilerar sig genom små fordon och förhållandevis låga priser). Det förekommer också några lösa konstellationer av åkare som egentligen närmast är att betrakta som friåkare, även om vissa av dem har ett gemensamt telefonnummer.

Göteborgs ledande beställningscentral är *Taxi Göteborg Ekonomisk förening* (Taxi Göteborg). Den drivs av en ekonomisk förening med 320 åkare som medlemmar. Nästan samtliga åkare som är anslutna till beställningscentralen är också medlemmar i den ekonomiska föreningen.

Beställningscentralen har tillgång till ca 460 fordon och 1 200 förare. Marknadsandelen i Göteborg är omkring 35 procent. Taxi Göteborg förfogade tidigare över ca 550 fordon, men har dragit ner på verksamheten med hänsyn till konkurrensreglerna. Av verksamheten räknas 45 procent utgöra samhällsbetalda resor, 30 procent privatresor och 25 procent företagsresor. Uppskattningsvis 65 procent av alla köruppdrag går via beställningscentralen. All taxameterinformation samlas för närvarande på en minneskassett i taxametern som töms hos centralen en gång i veckan. Centralen sparar och lagrar all information. Taxi Göteborg kommer inom kort att gå över till ett nytt trafikledningssystem som bl.a. kommer att innefatta lufttömning. Även herefter kommer all information från taxameterna att lagras hos centralen.

En annan stor beställningscentral är *Taxi Kurir i Göteborg AB*, som i början av år 1997 övertog dåvarande Taxikedjan i Göteborg AB. Beställningscentralen är ett helägt dotterbolag till Taxi Kurir i Stockholm AB med ca 115 anslutna transportörer som förfogar över ca 190 taxifordon och 500 förare. Beställningscentralen har kontrakt på samhällsbetalda resor samt har såväl företags- som privatkunder. De tre olika formerna av köruppdrag är ungefär lika stora. Taxi Kurir svarar också för tågtaxi och ersättningstrafik till tågen. Majoriteten av alla köruppdrag – minst 80 procent – går via beställningscentralen. Taxi Kurir använder sig av telefонтömning. Tömning till centralen görs två till tre gånger per vecka. All taxameterinformation lagras hos Taxi Kurir.

*Vip Taxi AB* är en fristående beställningscentral som har ett trettio-tal åkare anslutna till sig. Beställningscentralen har tillgång till totalt 44 fordon och ca 100 förare. Nästa alla körningar går via beställningscentralen. Företagskunder står för över 90 procent av köruppdragen, endast 5 procent eller mindre utgörs av privatkunder. Privatkunderna går därvid sällan via beställningscentralen utan plockas upp vid taxitolpar i samband med att taxin står där i väntan på en företagskund.

*Askim/Särö Taxi AB* ägs av fem åkare som alla nyttjar beställningscentralen. Härutöver finns ett tiotal åkare som är anslutna till centralen genom transportörsavtal. Askim/Särö Taxi har tillgång till 27 fordon och 50–60 förare. Av beställningscentralens kunder beräknas 50 procent vara företagskunder, 8 procent av resorna är samhällsbetalda och resterande del består av privatkunder. Bolaget uppskattar att omkring 80 procent av köruppdragen går genom beställningscentralen.

*Lerums Taxi AB* ägs av en åkare med sex egna fordon. Till beställningscentralen är ytterligare ett tjugotal åkare anslutna genom transportörsavtal. Beställningscentralen har tillgång till drygt 25 fordon och 35 förare. Lerums Taxi har såväl samhällsbetalda uppdrag som företagskunder och privatkunder. De samhällsbetalda resorna svarar för

omkring 50 procent av verksamheten. Majoriteten av alla köruppdrag går via beställningscentralen.

*Minitaxi Beställningscentral MBC i Göteborg AB* har tre delägare, alla med egna åkerier verksamma inom beställningscentralen. Härutöver är sex åkare anslutna till centralen genom transportörsavtal. Beställningscentralen har tillgång till ca 30 fordon och ca 80 förare. Av kunderna är 10–15 procent företagskunder och resten privatkunder. Beställningscentralen har också viss budverksamhet. Så gott som alla köruppdrag går via beställningscentralen. Förarna är särskilt uppmanade att inte plocka upp kunder från gatan.

*Miljö Mini Cab AB* har själv ett tjugotal taxifordon i verksamheten. Härutöver finns det fem åkare som är anslutna till beställningscentralen genom transportörsavtal. Beställningscentralen har tillgång till ca 25 fordon och ca 70 förare. De allra flesta köruppdragen går via beställningscentralen.

#### *Beställningscentraler i Malmö-Lund*

Taximarknaden i Malmö-Lund har länge skilt sig avsevärt från andra städers dels genom att det saknats marknadsledande taxiföretag och dels genom att en betydande del av fordonsparken utgjorts av s.k. minitaxi. Under senare tid har det dock – genom sammanslagningar och uppköp – bildats större beställningscentraler och det finns i dag tre sådana med ledande ställning; Taxi Skåne, Taxi Kurir och TS-Taxi. Före avregleringen fanns 350 bilar i Malmö-området, medan antalet nu är upp emot det dubbla. Av dessa samverkar drygt hälften i någon av de ledande beställningscentralerna.

*Taxi Skåne AB* bildades genom en sammanslagning av City Cab i Malmö och Taxi Lund. Bolaget ägs av ett 100-tal åkare (samt ett fåtal före detta åkare) och har tillgång till ca 120 fordon och 350 förare. Verksamheten fördelar sig med 50–60 procent på företagskunder, 20–25 procent på samhällsbetalda resor och resten på privatkunder. Omkring 85 procent av körningarna förmedlas genom beställningscentralen. Samtliga åkare tömmer all sin taxameterinformation till beställningscentralen, som lagrar denna och sköter kundfakturerering m.m. För närvarande sker tömningen genom att åkarna lämnar in taxameterens minneskort till centralen för tömning. Inom kort kommer man dock att gå över till lufttömning.

*Taxi Kurir i Malmö-Lund AB* har bildats av f.d. Taxiväxel 90 AB. Bolaget är ett helägt dotterbolag till Taxi Kurir i Stockholm AB. Åkarna är anslutna till beställningscentralen genom transportörsavtal. Beställningscentralen har tillgång till 110–120 fordon och ca 300 förare.

Centralen har såväl företagskunder som privatkunder. Beställningscentralen utför också samhällsbetalda resor och andra specialtransporter. Centralen har vidare tillgång till andra fordonsslag än taxifordon, såsom turistbussar.

*TS-Taxi Transportservice AB* bildades år 1986 av tolv åkare i Malmö. *TS-Taxi* köpte upp *Taxi Royal Cab AB* i november 1998. Beställningscentralen har nu ca 110 åkare, 125 fordon och 250–300 förare. Omkring 90 procent av delägarna är aktiva åkare. Resterande delägare är f.d. åkare som numera slutat med sin verksamhet. Utöver aktiegarna finns det några åkare som endast är anslutna genom transportörsavtal. *TS-Taxi* har 75 procent av marknaden i Malmö när det gäller samhällsbetalda resor. För bolagets del står de samhällsbetalda resorna för 50–60 procent av verksamheten, företagskunder för 30–35 procent av verksamheten och privatkunder för resten. Minst 90 procent av köruppdragen går via beställningscentralen.

En stor andel av taxifordonen i Malmö är, som tidigare nämnts, minitaxi. Minitaxi kännetecknas av små fordon, ofta med fasta lågpriser inom centrala staden. Minibilarna är antingen anslutna till en beställningscentral eller friåkare. De finns i dag tre ledande beställningscentraler för minitaxi. Sammanlagt finns det 150–200 minitaxi i Malmö.

## Mindre tätbefolkade områden

### *Inledning*

Dalarnas län får representera ett län med såväl tätorter som glesbygdsområden. Här finns också orter med säsongstrafik, liksom är fallet i Gotlands län. Vidare redovisar vi för situationen i en mindre ort i ett typiskt glesbygdsområde, nämligen Vilhelmina.

### *Beställningscentraler i Dalarnas län*

I Dalarnas län finns 30–40 beställningscentraler med varierande organisationsform. Vissa av dem är större beställningscentraler – t.ex. *Taxi Ludvika*, *Taxi Falun* och *Taxi Borlänge* med över tjugo fordon i taxi trafik – vilka drivs i aktiebolagsform och ägs av ett antal olika åkerier. Det finns också beställningscentraler som drivs av aktiebolag med bara en eller två aktieägare där aktieägaren äger flera egna fordon och har anställda förare, som t.ex. *Koppartaxi* i Falun med ca 15 fordon. Andra beställningscentraler utgörs av enskilda mindre åkerier med egen växel. Totalt fanns det under 1997, enligt SCB:s Företagsregister, 170 taxiföretag i länet. En stor del av taxiföretagen i Dalarna är anslutna till

Taxi Dalarna Service AB, vilket är ett administrativt servicebolag som sköter tömning, fakturering, teknik och marknadsföring. Faktureringsunderlaget överförs via modem över telefonnätet från taxifordonen i de olika beställningscentralerna till Taxi Dalarna som fakturerar varje kund en gång per månad. Taxi Dalarna lagrar rådata från taxametrarna.

I Dalarnas län finns ett par områden med typisk säsongsverksamhet, exempelvis områdena vid Sälen och Idre. I Sälen finns Taxi Sälen, ett åkareägt aktiebolag som förfogar över 18 fordon. Vintertid är det hög säsong i Sälen och då rullar alla fordonen i så stor utsträckning som möjligt. Sommartid finns det knappt underlag för att ha mer än 4–5 fordon i trafik och under juni–augusti, då skolorna är stängda, är efterfrågan ännu mindre. Det innebär att man inte kan ha förare anställda året runt. Enligt uppgift är det svårt att rekrytera säsongsanställd personal. Taxi Sälen uppger vidare att det är ovanligt att det kommer åkare från andra orter i landet för att driva taxiverksamhet i Sälen vintertid. Vid toppar i efterfrågan hjälper i stället åkare från andra närliggande beställningscentraler till i området. – En annan beställningscentral i Sälenområdet är Sälen Taxi, som är en enskild firma med anslutna transportörer. Beställningscentralen hade vintertid 1998/99 tillgång till 16 fordon. Sommartid förekommer mycket liten verksamhet i bolaget.

#### *Beställningscentraler i Gotlands län*

På Gotland råder – liksom i Sälen – lite speciella förhållanden. Sommartid besöks ön av mängder med turister och många privatpersoner åker taxi. Vintertid däremot är det svårt för ett taxiföretag att klara sig om inte det utför samhällsbetalda resor. Konkurrensen om de samhällsbetalda resorna har de senaste åren stått mellan två beställningscentraler, Taxi Gotland AB och f.d. Gute Taxi AB. Vid den senaste upphandlingen erhöll Taxi Gotland AB alla samhällsbetalda resor (utom skolskjuts, som upphandlas regionalt). Gute Taxi AB, som dessförinnan hade de samhällsbetalda resorna, har sedan man blivit av med dessa minskat drastiskt i storlek.

Beställningscentralerna har ibland tagit in åkare från fastlandet i sina centraler sommartid. Vanligast är dock att fastlandsåkarna kommer över till Gotland och kör taxi utan att vara anslutna till någon central. Under sommaren 1998 kom emellertid nästan inga fastlandsåkare, varför det var brist på taxifordon. Gotland har alltså behov av ett tillskott av fordon under sommaren för att klara turistanstormningen.

*Taxi Gotland AB* ägs av 38 aktiva åkare. Vidare är fem åkare anslutna genom transportörsavtal. Beställningscentralen har tillgång till

45 bilar och drygt 60 förare. Samhällsbetalda resor står för 60–70 procent av verksamheten, privat- och flygtaxi för 10–15 procent vardera och företagskunder för ca 5 procent. Vintertid går majoriteten av köruppdragen genom beställningscentralen, medan andelen är lägre sommartid.

*Gute Taxi AB* och den ekonomiska föreningen *Din Taxi Visby* slog sig samman i en beställningscentral i januari 1999. *Gute Taxi AB* skall ombildas till *Gute Taxi Ekonomisk Förening* och sköta beställningscentralen. I *Gute Taxi* kommer därvid 8 åkare att bli medlemmar, med tillgång till 15 taxifordon och ca 15 förare. *Din Taxi Visbys* ekonomiska förening består av två personer som äger 5 taxifordon och har ca 15 förare. 3 av fordonen är minitaxi. *Din Taxi Visby* är, som transportörer, anslutna till *Gute Taxis* beställningscentral.

#### *Beställningscentraler i Vilhelmina*

*Vilhelmina Taxi AB* har fem delägare, de flesta av dem även åkare. I företaget finns tre taxifordon. *Malgoviks Taxi AB* har två delägare med tre bilar. Företagen har även bussar och kör dessa i såväl linjetrafik som beställnings- och turisttrafik. De båda bolagen har en gemensam beställningscentral. Växeln fungerar så att man har ett gemensamt telefonnummer som vidarekopplas ut till de fordon som är i trafik för tillfället. Någon stationär beställningscentral finns alltså inte. *Vilhelmina Taxi* och *Malgoviks Taxi* har beställningsjour varannan vecka. *Vilhelmina Taxi* har, utöver de tre egna fordonen, fyra åkare med sex fordon som är anslutna till beställningscentralen. Beställningscentralen har således tillgång till tolv taxifordon. Beställningscentralen har tömningservice för alla tolv fordonen. Andelen samhällsbetalda resor uppgår till drygt 95 procent, andelen privatkunder till ca 1 procent och resten är gods- och budservice samt företagskörningar.

## 5.3 Auktoriserade beställningscentraler

### 5.3.1 Svenska Taxiförbundets försöksverksamhet med auktoriserade beställningscentraler

#### **Vad var auktoriserade beställningscentraler?**

Under åren 1992–1993 gjorde Svenska Taxiförbundet ett försök att införa ett system med auktoriserade beställningscentraler. Verksamhetsidéen var att kunderna skulle erbjudas ett system för beställning och

utförande av taxitransporter med hög kvalitet och säkerhet. Beställningscentraler med höga kvalitetskrav skulle kunna dra affärsmässig nytta av att profilera sig under en samlande kvalitetsstämpel. Auktorisationen skulle vara ett budskap till taximarknaden och kunderna om att den auktoriserade beställningscentralen tillämpade affärsregler, reklamationssystem m.m. som var gemensamma inom Svenska Taxiförbundet, dvs. upprätthöll en viss minimistandard.

Auktorisationen skulle bygga på ett avtalsförhållande mellan beställningscentralen och Svenska Taxiförbundet. Auktorisationen kunde omfatta beställningscentraler som var medlemmar i förbundet. Auktorisationen skulle ges av Svenska Taxiförbundet, vars förbundskansli var beslutande efter yttrande från respektive distriktstyrelse. Auktorisationen var avsedd att gälla tills vidare, men kunde – vid upprepade anmärkningar eller allvarligt brott mot auktorisationens regler – dras in genom beslut av förbundsstyrelsen. Vid mindre brister kunde förbundet rikta anmärkning mot centralen. Beställningscentralen kunde å sin sida säga upp förhållandet och hade en uppsägningstid på en månad.

Att en beställningscentral auktoriserats skulle visas genom utmärkning på taxifordon samt marknadsföring och information i media och trycksaker.

### **Kraven på en auktoriserad beställningscentral**

Kraven på beställningscentralen, för att erhålla auktorisation, var bl.a.:

- att alltid hålla öppet,
- att ha en bemannad central åtminstone dagtid,
- att ha ett varierat utbud av taxitransporter, dvs. erbjudande av transporter till privatpersoner samt ytterligare en kategori; företag eller landsting och kommuner,
- att kunna ta emot de vanligaste kreditkortet,
- att operera med tillräckligt antal fordon – minst fem – för att upprätthålla en god service inom sitt huvudsakliga marknadsförings- och serviceområde,
- att utbilda sin personal (t.ex. i lokalkännedom, serviceanda, åtagande och skyldigheter, rättsliga bestämmelser),
- att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna (t.ex. betala skatter och avgifter),
- att inneha gällande företagsförsäkring,
- att ha en väl fungerande klagomålshantering,
- att upprätthålla en god service i form av bl.a. gott uppträdande samt välskötta och trafiksäkra bilar.

Beställningscentralen ansvarade gentemot Svenska Taxiförbundet för att kraven upprätthölls gentemot kunderna. Beställningscentralen måste därför i sina transportörsavtal ha en klausul som även band transportörerna samt ha sanktionsmöjligheter mot transportörerna.

### **Varför genomfördes inte systemet?**

Främsta anledningen till att systemet inte kom att slå igenom var att de största beställningscentralerna inte deltog. Taxi Kurir var då ännu inte medlem i Svenska Taxiförbundet och landets största beställningscentral – Taxi Stockholm – valde att ställa sig utanför projektet. Förutsättningarna för idén med auktoriserade beställningscentraler förföll därmed och avslutades år 1995. I stället utarbetade Svenska Taxiförbundet en normsamling kallad ”Svenska Taxiförbundets kvalitetsnormer om god taxitradition”. Medlemskapet i Svenska Taxiförbundet innebär ett åtagande att följa dessa kvalitetsnormer. Den som bryter mot ”god taxi tradition” kan uteslutas ur förbundet.

## **5.3.2 Beställningscentraler i Nya Zeeland**

### **Allmänt**

Nya Zeeland avreglerade sin taximarknad år 1989. Vid avregleringen behöll man – i motsats till i Sverige – kravet på att alla åkare skall tillhöra en beställningscentral. En anledning till detta var att man ville tillförsäkra sig om att det fanns taxifordon tillgängliga dygnet runt. Ett annat skäl, som vägde tungt, var samhällets bristande resurser för tillsynen av marknaden. Att lägga en stor del av ansvaret för åkarnas skötsamhet på beställningscentralen och herefter kontrollera dessa beställningscentraler ansågs nämligen mindre resurskrävande än att kontrollera varje enskild åkare. Slutligen hade man fått signaler från andra länder, t.ex. USA, där slopandet av kravet på att tillhöra en beställningscentral gett negativa effekter.

I *bilaga 3* finns en närmare redogörelse för taxi i Nya Zeeland och i *bilaga 4* ett utdrag ur Transport Services Licensing Act – den lagstiftning som reglerar taxiverksamheten.

### **Tillståndspliktiga beställningscentraler**

För att få driva en beställningscentral i Nya Zeeland krävs tillstånd från Land Transport Safety Authority (LTSA). LTSA är en fristående



myndighet med uppgift att främja säkra landtransporter. LTSA utfärdar säkerhetsföreskrifter för bl.a. taxibranschen och övervakar att dessa följs. LTSA är tillståndsmyndighet för beställningscentraler, åkare och förare samt utövar tillsynen över branschen. LTSA har sju regionkontor runtom i landet som står för tillståndsgivning och tillsyn.

För att få tillstånd att driva en beställningscentral (eller taxiorganisation, som det kallas i Nya Zeeland) krävs att beställningscentralen:

- Upprätthåller dygnet-runt-service (om inte den lokala myndigheten medgett undantag från detta krav). Beställningscentralen ansvarar därvid för att arbetspass schemaläggs enligt lagstiftningen rörande arbets- och vilotider.
- Har ett fungerande kommunikationssystem.
- Har stadgar som ger centralen kontroll över sina medlemmar. Beställningscentralen ansvarar för att åkare och förare lever upp till de krav som finns beträffande fordon, uppträdande mot kunder m.m.
- Har ett fungerande klagomålshanteringssystem.
- Anger inom vilket geografiskt område den kommer att operera. Beställningscentralen ansvarar därvid för att förarna upprätthåller god lokalkännedom inom detta område.
- Ansvarar för att förarna behärskar det engelska språket.

Ett krav är vidare att alla personer i ansvarig ställning skall vara lämpliga att handha verksamheten, dvs. ha nödvändiga kunskaper och ha ett gott anseende (alltså inte vara straffade e.d.).

Ansvaret för att de enskilda åkarna och dess förare sköter sig vilar alltså på beställningscentralerna. Den beställningscentral vars åkare missköter sig kan i förlängningen mista sitt tillstånd om den inte tar itu med problemet. Beställningscentralen skall föra ett register över samtliga åkare, förare och fordon. Centralen skall också föra ett register över alla klagomål som kommit in och i registret anteckna vilka åtgärder som vidtagits med anledning av detta. LTSA baserar i stor utsträckning sin tillsyn på förekomsten av klagomål.

Straffet för en beställningscentral som inte sköter sina åtaganden är höga böter eller återkallelse av tillståndet.

### **Prisregistrering**

I Nya Zeeland skall alla åkare registrera sin prissättning hos LTSA. Beställningscentralen är behörig att ombesörja registreringen av priset för de anslutna åkarna. Åkaren/beställningscentralen skickar in priset, eller ändringen av priset, jämte prisinformationen till LTSA. LTSA registrerar priset och skickar en bekräftelse tillbaka till insändaren. Först härfter får åkaren ändra taxorna i taxametern och ta det nya priset i

bruk. Handläggningen är enkel och registreringen sker normalt samma dag som den kommer in till LTSA.

En åkare får inte ta ut ett högre pris än det som registrerats hos LTSA.

## 6 Taxitrafiken vid terminaler m.m.

### 6.1 Flygplatser

#### 6.1.1 Inledning

Vid internationella flygplatser är andelen passagerare som varken saknar lokalkännedom eller inte behärskar svenska särskilt hög. Dessa passagerare känner därutöver inte till villkoren på den svenska taximarknaden, bl.a. att prissättningen inte är reglerad. Sammantaget erbjuder de internationella flygplatserna därmed stora möjligheter för åkare/förare att skörta upp sina kunder eller bete sig bedrägligt gentemot dem på annat sätt. Något statistiskt underlag som visar omfattning av sådana oegentligheter finns inte tillgängligt. Den bild som utredningen erhållit vid sina kontakter med företrädare för flygplatserna är emellertid att uppskörtning av kunder eller dålig service i annan form är tillräckligt omfattande för att flygplatsernas ledning i flera fall sett sig tvingade att vidta åtgärder för att undvika att flygplatsen får dåligt anseende. Även från myndigheternas och branschorganisationernas sida har det framkommit irritation över dessa missförhållanden.

Flygplatserna har hög genomströmning av kunder och köruppdragen avser ofta långa resor varför det är särskilt lönsamt för taxiföretagen att trafikera dessa. Såväl efterfrågan som utbudet av taxitjänster är således hög. Samtidigt är utrymmet vid terminalerna begränsat varför det lätt uppstår ordningsproblem i taxiköerna, vilket accentueras av tillströmningen av mindre seriösa åkare/förare av skäl som redovisats nyss. Detta har lett till att de taxiföretag som efterfrågas av många kunder har svårt att komma fram till terminalerna i den omfattning deras tjänster efterfrågas av kunderna.

De flygplatser där behovet av en viss ordning för taxiverksamheten är störst är Arlanda, Landvetter, Bromma och Sturup. De tre förstnämnda har tagit fram olika lösningar på problemen, vilka redovisas nedan. Även situationen på Sturup beskrivs. Avslutningsvis lämnas en redogörelse för

situationen på Wellington Airport i Nya Zeeland, vilken utredningen besökte i februari månad 1999.

## 6.1.2 Arlanda flygplats

### Allmänt

Ett grundläggande problem med taxiverksamheten på Arlanda flygplats är det stora antalet taxibilar som trafikerar området och det förhållandevis begränsade utrymmet utanför terminalerna. Det finns en taxificka utanför var och en av de tre terminalerna 2, 4 och 5. I fickorna får endast mellan 10 och 20 taxibilar plats åt gången. Det är dock inte ovanligt att mellan 400 och 500 taxibilar är på plats på flygplatsen samtidigt. Taxiverksamheten måste därför organiseras på något sätt och vissa ordningsregler måste finnas för att marknaden skall fungera och, framför allt, kundernas efterfrågan av taxi skall kunna tillgodoses.

Luftfartsverket har som markägare och flygplatshållare huvudsvar för verksamheten på och vid Arlanda flygplats. Luftfartsverket meddelar föreskrifter om tillträde till allmänna flygplatser och om upprätthållande av ordningen där med stöd av 57 § luftfartsförordningen (1986:171).

Gatorna vid terminalerna tillhör i och för sig flygplatsen. De är emellertid allmänt befarna och är, enligt beslut av kommunen, att jämföras med allmänna vägar. Vägrafiken regleras därför genom lokala trafikföreskrifter. För taxifickorna på flygplatsen gäller dock Luftfartsverkets ordningsregler. Enligt dessa skall all upphämtning av kunder ske genom den organisation på flygplatsen som har till uppgift att samordna framkallandet av bilar till taxizonerna vid terminalerna; Arlanda Remote Taxi Service AB (ARTS). Endast taxiföretag som har avtal med ARTS får således hämta upp passagerare vid flygplatsen. Det är inte tillåtet att ta upp kunder vid flygplatsen utan att passera remoten (se nedan). Överträdelse mot föreskrifterna straffas med böter.

### Arlanda Remote Taxi Service AB (ARTS)

I samband med taxinäringens avreglering år 1990 tecknade Luftfartsverket och företrädare för taxinäringen ett avtal som syftade till att skapa ett konkurrens neutralt system för tilldelning av köruppdrag till alla taxiutövare som trafikerade flygplatsen. Ett bolag, Arlanda Remote Taxi Service AB, bildades för att administrera och organisera taxitrafiken på Arlanda. Det första avtalet, ett s.k. "Letter of intent", ersattes med ett verksamhetsavtal år 1993. I verksamhetsavtalet anges bl.a. hur

verksamheten skall planeras samt vilka ordningsregler ARTS skall meddela i samråd med Luftfartsverket (t.ex. skyldighet för de anslutna åkarna att lämna klar och tydlig prisinformation). Av avtalet framgår vidare att verksamheten och ordningsreglerna ytterst syftar till att konsumenten skall få den taxitjänst som han önskar, att ARTS verksamhet inte får bedrivas i vinstsyfte och att de avgifter taxiföraren erlägger till ARTS således endast skall täcka ARTS utgifter. Alla ARTS åtgärder för att ordna taxiverksamheten vid flygplatsen görs under Luftfartsverkets överinseende. En samrådsgrupp har bildats – med representanter från Luftfartsverket, ARTS samt taxibolag utan ägarintressen i ARTS – som bl.a. skall bevaka att intentionerna i verksamhetsavtalet efterlevs och behandla frågor som ordningen vid taxi fickorna, öppettider och konkurrenssituationen.

ARTS har genom ett arrendeavtal tillgång till ett större område på flygplatsen där bl.a. taxiuppställningsplatsen finns (även kallat remote parkeringen, remoten eller magasinnet).

ARTS ägs gemensamt av fem stora taxisammanslutningar; Taxi Stockholm 15 00 00 AB, Taxi Kurir i Stockholm AB, Taxi 020 AB, Taxi PG Service AB och Stockholms läns Taxi Service AB. Det har förekommit synpunkter, bl.a. från Konkurrensverket, på att bolaget inte sköts av någon från taxinäringen fristående part. Främsta anledningen till att det är taxisammanslutningar som äger bolaget är emellertid att ARTS inte får vara vinstdrivande. Att få någon utomstående att ta hand om driften är under sådana förhållanden svårt.

Taxiföretag eller beställningscentraler som ansluter sig till ARTS system måste förbinda sig att följa långtgående kvalitets- och ordningsregler.

Mellan 6 500 och 7 000 förare trafikerar Arlanda totalt. Ca 30 beställningscentraler och 400 enskilda taxiföretag är anslutna till ARTS system. Under dagtid kan det stå 400–500 taxibilar inne på remoten.

### **Framkallningssystemet m.m.**

ARTS har utvecklat och ansvarar för det kösystem som kallar fram taxibilar till terminalerna på Arlanda flygplats. Systemet är utarbetat för att förhindra att mängder av taxibilar trängs kring terminalerna och skapar kaos och svårframkomlighet för utryckningsfordon, bussar och personbilar. Systemet är också avsett att bidra till att kunderna i lugn och ro skall kunna välja vilket taxibolag som de vill åka med, utan att bli ansatta av förare som försöker få dem att ta just deras bil.

Alla taxibolag som vill hämta kunder vid terminalerna måste ha en speciell sensor, en transponder, monterad på varje fordon som skall

trafikera Arlanda. Hösten 1998 fanns det 4900 transpondrar inmonterade i taxibilar. När fordonet passerar en plats vid uppställningsplatsen, remoten, får föraren en köbiljett. För biljetter betalar han sedan en avgift i kassan på remoten. Fordonen kallas härefter fram till terminalerna enligt en viss ordning.

Våren 1998 tog ARTS ett nytt system i bruk vid flygplatsen. Det gamla systemet hade visat sig ha brister. Förare sov över i sina bilar för att stå först i kön på morgonen, de mest efterfrågade bolagen kom inte fram till terminalerna och kunderna klagade på överpriser och andra oegentligheter. Genom det nya systemet har man infört fyra prisgrupper. Informationsskyltar om prissystemet finns vid varje terminal. De åkare som tecknat avtal med ARTS har förbundit sig att inte ta ut ett pris som överstiger maximipriset i den prisgrupp de tillhör. För att få tillhöra den lägsta prisgruppen, prisgrupp ett, måste åkaren förbinda sig att inte ta ut ett högre pris än 390 kr inom den priszon som bestämts. Priszonen omfattar Uppsala i norr. I söder slutar zonen vid södra gränsen av stadsdelen Södermalm i Stockholm i söder. Bolaget förbinder sig vidare att hålla ett visst högsta pris på kilometertaxan för det fall resan går utanför den priszon som gäller för det fasta priset. I prisgrupp två är det högsta priset inom priszonen 450 kr och i prisgrupp tre 600kr. I prisgrupp fyra är prissättningen helt fri. Eftersom tillgången till taxifordon vid flygplatsen är god har ingen ansett det vara lönsamt att teckna avtal om att tillhöra någon annan prisgrupp än prisgrupp ett. Alla taxifordon vid Arlanda flygplats tillämpar således ett fast pris om högst 390 kr från flygplatsen in till centrala Stockholm. – Rent praktiskt kan prisregistreringen gå till så att taxametern slås på vid flygplatsen och sedan stängs av så snart summan uppgår till 390 kr. Ett annat alternativ är att det fasta priset matas in direkt vid resans påbörjande. Skall den resande fortsätta till någon ort utanför priszonen slås taxametern på igen då priszonen lämnas.

Framkallandet av taxi vid terminalerna sköts av taxivårdar, som är anställda av ARTS. Allt efter som kunder anländer och väljer taxi kallar taxivårdarna fram nya bilar från remoten. Andelen platser vid terminalerna fördelas efter beställningscentralens/företagets storlek och efterfrågan. ARTS genomför marknadsundersökningar bland kunderna och mäter kontinuerligt genomströmningen av taxibilar vid de olika terminalerna samt fördelar platserna efter detta.

Det förekommer att friåkare sluter sig samman i en beställningscentral för att på detta sätt få bättre möjlighet att komma fram till terminalerna. Sålunda finns det i dag sammanslutningar vars enda uppgift är att köra till och från Arlanda. Det är nämligen endast 20 procent av bilarna som kallas fram enbart på grund av könumret. Restande 80 procent kallas fram på grund av att de är efterfrågade.

Väntetiden på att få ett köruppdrag ligger vanligen på mellan en och tre timmar. Om en taxiförare fått ett köruppdrag med kort resväg och hinner tillbaka inom ca 30 minuter får han behålla sin tidigare köplats. Denna ordning har medfört att de flesta förare tar sig an även köruppdrag med korta sträckor.

Trots att systemet fungerar betydligt bättre i dag än som var fallet tidigare förekommer det fortfarande en del klagomål från kunder. Det inträffar då och då att kunder får betala överpriser. Som exempel kan nämnas att det hänt att utländska resenärer fått betala 390 kr per person i stället för per fordon. Det förekommer också en mängd olika tillägg till högsta priset, som t.ex. tillägg för kombibil. Vidare är det ibland problem med förare som har dålig lokalkännedom eller som talar dålig svenska.

Genom avtalet med ARTS förbinder sig åkarna att följa de uppställda kvalitets- och ordningsreglerna som bl.a. innebär att förarna och åkarna skall uppträda korrekt och följa lagar och regler, inte vägra att utföra köruppdrag och inte "ragga" kunder inne i och utanför terminalerna. Om en förare missköter sig stängs det fordon han använder av på viss tid, i upp till ett år. En nackdel med dagens system är att det är fordonet och inte den specifika föraren som stängs av. Som regel ser beställningscentralen i fråga i och för sig till att mycket snabbt göra sig av med den förare som inte sköter sig. Fordonet får då tillbaka rätten att trafikera Arlanda flygplats. Problemet är att föraren kan dyka upp i en annan beställningscentral. Den förare som gjort sig skyldig till misshandel blir dock avstängd på livstid.

### **Konkurrensverkets prövning**

Konkurrensverket har vid flera tillfällen tagit ställning till systemet på Arlanda flygplats (se t.ex. Dnr 263/92, 513/92, 646/92, 80/93, 342/93, 397/93, 414/93, 533/93, 592/93, 797/93, 1040/93, 104/94 och 289/98). Främst har det varit friåkare eller mindre taxisammanslutningar som anmält ARTS för diskriminerande tillämpning av kö- och framkallningssystem eller de större taxisammanslutningarna för missbruk av dominerande ställning. Problemställningarna och Konkurrensverkets beslut liknar varandra i stort. Taxiutredningen redogör därför här för ett beslut den 28 juni 1994 i ärendena 797/93, 1040/93 och 104/94 och ett beslut den 3 juli 1998 i ärende 289/98. Båda ärendena har prövats enligt konkurrenslagen (1993:20). Konkurrensverkets beslut har inte ändrats av högre instans.

Det bör noteras att ARTS ändrat kö- och framkallningssystemet efter det att Konkurrensverket fattade det först redovisade beslutet. Snaste

ändringen av kö- och framkallningssystemet skedde nämligen våren 1998.

**Konkurrensverkets skäl i beslutet av den 28 juni 1994 (Dnr 797/93, 1040/93 och 104/94)**

I 6 § konkurrenslagen (KL) finns ett förbud mot sådan samverkan mellan företag som har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen på den svenska marknaden på ett märkbart sätt eller som ger sådant resultat. I 19 § finns ett förbud mot missbruk från ett eller flera företags sida av en dominerande ställning. KL kan endast tillämpas mot konkurrensbegränsande åtgärder som vidtagits av företag, dvs. juridiska eller fysiska personer som driver ekonomisk eller kommersiell verksamhet som inte består i myndighetsutövning.

För att bedöma vilka effekter en konkurrensbegränsning får är avgränsning av relevant produktmarknad respektive geografisk marknad nödvändig. Avgörande vid avgränsningen av produktmarknad är produktens/tjänstens utbyttbarhet. Vad gäller avgränsningen av relevant geografisk marknad är denna beroende av de realistiska ekonomiska alternativ som finns tillgängliga för köpare och säljare. Vidare måste även den geografiska omfattningen eller räckvidden av konkurrensbegränsningen beaktas.

Konkurrensverkets prövning i detta ärende rör två frågeställningar. Den första frågan rör ARTS ställning och agerande. Den andra frågan rör huruvida det, enligt Konkurrensverket, kan anses att ARTS agerande får betydande konsekvenser för de taxiutövare som trafikerar Arlanda flygplats.

*ARTS ställning och agerande*

Luftfartsverket skall enligt sin instruktion svara för driften och förvaltningen av statens flygplatser. Mot bakgrund av att det utrymme som finns tillgängligt för taxiverksamheten utanför respektive terminal inte räcker till för att samtliga taxiutövare skall kunna komma i kontakt med kunder samtidigt får någon form av organisation av taxiverksamheten anses vara nödvändig. För att ordna taxiverksamheten vid Arlanda flygplats har ett särskilt bolag, ARTS, inrättats. ARTS ägs av vissa större taxisammanslutningar i Stockholmregionen. Luftfartsverkets förhållande till ARTS regleras i ett verksamhetsavtal. Syftet med verksamheten är att på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt tillförsäkra ett effektivt system för taxihanteringen på Arlanda flygplats som kommer både taxiutövare och passagerare till godo. Eftersom alla trafikutövare som så önskar kan bedriva verksamhet vid Arlanda kan den av Luftfartsverket till ARTS meddelade ensamrätten



att ordna taxiverksamheten vid flygplatsen i sig inte sägas begränsa konkurrensen vad gäller utövande av taxiverksamhet. ARTS har i samråd med Luftfartsverket de senaste åren kontinuerligt genomfört förändringar av kö- och framkallningssystemet. Ett nytt datoriserat system skall införas inom kort. Det nya systemet kommer att medföra vissa ändrade rutiner vid terminalerna, bl.a. vad gäller kvoteringen i "fastpriskön".

Konkurrensverket har i ett tidigare beslut (dnr 592/93) definierat den marknad på vilken ARTS agerar som marknaden för administration av ett kö- och framkallningssystem vid Arlanda flygplats. På denna marknad har ARTS en dominerande ställning enligt 19 § KL. (I det nämnda ärendet – där det hävdats att ARTS genom ensamrätten att driva kö- och framkallningssystemet hade en dominerande ställning och att de av ARTS utfärdade ordningsreglerna innebar missbruk av denna ställning – sägs bl.a. "Den av Luftfartsverket meddelade ensamrätten medför att ARTS är att betrakta som dominerande på denna marknad. Det är emellertid inte förbjudet att inneha en dominerande ställning, endast att missbruka en sådan. Att ARTS utfärdar ordningsregler kan inte i sig anses innebära missbruk i den mening som avses i 19 § KL. Utförande och tillämpning av ordningsregler kan dock komma i strid med 19 § KL."/utredningens anm.)

ARTS utfärdar, i samråd med Luftfartsverket, ordningsregler för taxiverksamheten vid Arlanda flygplats. Enligt Konkurrensverket är dessa ordningsregler i ljuset av rådande marknadsförhållanden inte främst ett konkurrensproblem. Lokala föreskrifter eller ordningsregler som har tillkommit på grund av lokala förhållanden, såsom t.ex. begränsat utrymme utanför terminaler, kan i vissa fall anses nödvändiga för en fungerande marknad. Ordningsregler bör dock utformas på ett objektivt sätt som inte onödigtvis begränsar konkurrensen.

Inom Stockholmsregionen finns ett stort antal taxisammanslutningar och taxiföretag verksamma. Mellan dessa råder konkurrens. Konkurrensen mellan främst de större taxisammanslutningarna har bl.a. framtvingat lägre priser på sträckan Arlanda flygplats–Stockholms city, vilket gynnat taxikonsumenterna.

På en avreglerad marknad är det ytterst kundens efterfrågan som skall styra utbudet. Syftet med de omläggningar av kö- och framkallningssystemet som har skett är att bättre anpassa utbudet efter kundens efterfrågan. Kunden har möjlighet att begära visst företags bil eller bil med önskad prisnivå från roten om en sådan bil saknas vid terminalen. Det är givetvis av vikt att lågpräsbilar, oavsett företagstillhörighet, släpps fram till kunderna och inte hindras av en kö mindre efterfrågade bilar. Så länge lågpräsbilarna är mer efterfrågade faller det sig naturligt att dessa står framkörd närmast terminalen. Uppdelningen i två köer utgör mot denna bakgrund inte i sig missbruk av en domi

nerande ställning (Detta avsnitt hänför sig till det system som var i bruk före år 1998/utredningens anm.).

Konkurrensverket ställer sig, som verket också vid ett flertal tillfällen framfört, principiellt tveksam till att ett företag som har till uppgift att övervaka och ordna verksamheten för en viss bransch på en viss plats har nära ägarförbindelser med företag i den bransch man skall övervaka. ARTS ägarstruktur leder uppenbarligen till misstankar om favorisering m.m.

Enligt Konkurrensverket kan ett sätt att motverka misstankar om otillbörligt gynnande av ägarbolagen som kan tänkas uppstå mot bakgrund av ARTS ägarstruktur vara att ARTS utanförstående taxiföretag bereds möjlighet att få insyn i verksamheten och därvid framföra synpunkter på t.ex. ordningsregler i ett adekvat forum. Mot denna bakgrund har Luftfartsverket efter diskussion med Konkurrensverket åtagit sig att se till att de fria åkarna får deltaga med en eller flera representanter i den samrådsgrupp, för närvarande bestående av representanter för ARTS och Luftfartsverket, som enligt det verksamhetsavtal som reglerar ARTS verksamhet har till uppgift att behandla frågor såsom ordningen vid taxifickorna, öppettider och konkurrens situationen. ARTS har inte haft något att erinra mot ett sådant deltagande.

Mot bakgrund av Luftfartsverkets åtagande och med hänsyn till ovan nämnda pågående revidering av kö- och framkallningssystemet finner Konkurrensverket för närvarande inte skäl att vidta ytterligare åtgärder i ärendena.

#### *ARTS agerande och dess konsekvenser för taxiutövare*

En av klagandena har anfört att ARTS agerande har vållat ekonomisk skada för hans taxiföretag. I denna del vill Konkurrensverket framhålla följande.

Taxiverksamheten skiljer sig från linjebunden personbefordran bl.a. genom att den inte har någon i förväg bestämd färdväg eller tidtabell. I stället bestäms varje resa utifrån kundens individuella önskemål. Klagandena bedriver, såsom Konkurrensverket uppfattar det, taxiverksamhet med bl.a. Arlanda flygplats som upphämtningsområde. Inom ramen för taxiverksamheten utförs även transportuppdrag till flygplatsen med utgångspunkt i Stockholms city eller annorstädes inom främst Stockholmsregionen. Taxiutövare med Arlanda flygplats som upphämtningsområde får således antas kunna bedriva verksamheten med utgångspunkt även från andra upphämtningsområden inom Stockholmsregionen.

Arlanda flygplats är sålunda ett av flera upphämtningsområden för taxiutövare inom regionen. På grund av speciella lokalt betingade förutsättningar, främst platsbrist, gäller särskilda ordningsregler för

taxiutövning vid Arlanda flygplats. I sin verksamhet är taxiutövarna således beroende av ARTS regler. Dessa av ARTS utfärdade regler gäller dock bara för taxiverksamhet vid Arlanda flygplats och får därför enbart begränsad betydelse för taxiutövare vid verksamhet i regionen i övrigt.

Till detta kan läggas att taxiutövare i Stockholmsregionen som finner att transportuppdrag på viss plats/sträcka enligt de förutsättningar som konkurrensen framtvingat ej ger tillräcklig utkomst får anses ha möjligheter att finna alternativa platser/sträckor för sin taxiutövning.

Konkurrensverket finner på ovan angivna grunder inte skäl att vidta ytterligare åtgärder.

### **Konkurrensverkets skäl i beslutet av den 3 juli 1998 (Dnr 289/98)**

Ni har – – – anfört klagomål över turordningssystemet för taxibilar inom prisgrupp 1 som tillämpas vid Arlanda flygplats.

Syftet med avregleringen av taxi den 1 juli 1990 var bl.a. att tillgången till bilar genom en friare etablering i högre grad skulle styras av efterfrågan. Genom att införa konkurrens på taximarknaden antogs vidare att kostnadspressen skulle öka och leda till ett bättre utnyttjande av stordriftsfördelar. I en sådan miljö förväntades en fri prissättning resultera i lägre priser. Sammantaget skulle konsumentintresset bättre tillvaratas.

Konkurrensverket har i anledning av klagomålet varit i kontakt med Arlanda Remote Taxi Service AB (ARTS) angående turordningssystemet. Det har därvid framkommit att turordningssystemet skall spegla kundernas efterfrågan och baseras på marknadsundersökningar bland kunderna och kontinuerliga mätningar av genomströmningen av taxibilarna vid de olika terminalerna. Marknadsundersökningarna visar bl.a. att huvuddelen av kunderna gör ett aktivt val av taxiföretag. De faktorer som kunden väljer efter är framför allt taxibolag, fast pris och företagsavtal.

Mot ovanstående bakgrund och enligt Konkurrensverkets bedömning i övrigt finns i detta fall inte tillräckliga skäl för att med utgångspunkt i konkurrenslagen (1993:20) eller i övrigt från konkurrens synpunkt vidare granska de förhållanden som påtalas i Er skrivelse. Några ytterligare åtgärder kommer därför inte att vidtas i detta ärende.

## **6.1.3 Landvetter flygplats**

### **Allmänt**

Vid avregleringen år 1990 slöt Luftfartsverket omgående avtal med olika beställningscentraler, framför allt för att flygplatsen skulle försäkra sig om att det vid alla tider på dygnet skulle finnas taxibilar att tillgå. De närmaste platserna reserverades för taxiföretag som slutit avtal med flygplatsen.

Någon tid efter avregleringen skedde en våldsam expansion inom taxiverksamheten. Det blev trängsel utanför terminalen och det förekom att förarna sov i sina bilar för att stå först i kön. Förarna var inne i terminalen och raggade kunder, satt och drack kaffe eller spelade spel, medan bilen stod kvar i kön. Flygplatsen har därför sedan några år tillbaka gjort förändringar i uppställningsmönstret och allt eftersom skärpt kraven för dem som tecknar avtal med flygplatsen. Situationen upplevs numera av flygplatsledningen och resenärerna som god.

### **Taxisystemet vid flygplatsen**

Det system för taxiverksamheten vid Landvetters flygplats som Luftfartsverket tillämpar innebär i korthet att uppställningsplatser för taxibilar i direkt anslutning till terminalerna iordningställts. Dessa uppställningsplatser är endast avsedda för taxifordon från beställningscentraler som tecknat avtal med Luftfartsverket. För att komma in på uppställningsplatserna skall en bom passeras, där särskild bomavgift tas ut.

För att få teckna avtal kräver Luftfartsverket att beställningscentralen förbinder sig att se till att det alla tider på dygnet finns taxi tillgänglig inom 15 minuter under dagtid och inom 25 minuter nattetid. Vidare skall centralen upprätthålla en dygnet-runt-öppen stationär beställningscentral och i övrigt vara så organiserat att de kvalitets- och ordningsregler som ställs i avtalet kan uppfyllas med högsta kvalitet. Bland dessa regler finns krav på att förarna har omfattande lokalkännedom om Göteborg och dess omnejd, att tydlig och lättillgänglig prisinformation lämnas, att passagerare inte nekas körning och att bolaget har en fastställd ordning för hantering av reklamationer och klagomål.

Kravet på att alltid finnas tillgänglig inom viss tid innebär att inte alla beställningscentraler kan komma i fråga för tecknande av avtal. En mindre beställningscentral kan knappast betjäna flygplatsen i denna utsträckning. Luftfartsverket har satt som principiell gräns att en beställningscentral bör ha tillgång till minst 40 taxifordon för att få teckna avtal med dem avseende Landvetter flygplats.

I dag har 6–8 beställningscentraler tecknat avtal med flygplatsen. De är indelade i olika grupper och har olika filer. Närmast terminalbyggnaden står Taxi Göteborg och Taxi Kurir. Dessa företag har en stor andel av företagsmarknaden och en stor del av marknaden totalt. Ordnings-

och säkerhetsmässigt menar därför Luftfartsverket att det finns anledning att ha deras bilar närmast terminalbyggnaden. Dessutom har, enligt Luftfartsverket, dessa företag en hög servicenivå och framstår allmänt sett som seriösa. I andra filen står t.ex. Taxi Lerum (som har många färdtjänstkunder och avtalskunder) och Taxigruppen (som har en del avtalskunder och som, enligt Luftfartsverket, håller en mycket hög kvalitet på sina tjänster). I tredje filen står taxibolag som inte har avtalskunder. Utanför terminalbyggnaderna finns taxivärddar, anställda av Luftfartsverket. Taxivärdarnas funktion är att dels hjälpa resenärerna till rätta, dels kontrollera att de avtalsbundna taxibolagen sköter sig i enlighet med vad som avtalats.

Flygplatsen tillhandahåller ett magasin en bit från terminalbyggnaden där taxibilar kan stå i väntan på att bli framkallade.

Förbeställda taxibilar har ett eget uppställningsområde vid terminalen. Vidare finns angöringsplatser för Flygtaxi samt fasta hyrda platser för VIP Taxi (som har många företagskunder men som aldrig tar några spontana köruppdrag).

Avtalslösa taxibolag har en uppställningsplats en bit från terminalbyggnaden. Främst används denna plats av bilar som kommit tidigt till en förbeställd resa. Slutligen finns det betalplatser nära terminalbyggnaden, särskilt avsedda för taxi.

Vid flygplatsens alla entréer finns informationsskyltar på svenska och engelska om taxisituationen i Sverige. Resenärerna uppmanas att förhandla om priset. Vidare anges de lägsta priserna med taxi, buss, limousine och flygtaxi.

### **Konkurrensverkets prövning**

Även systemet på Landvetters flygplats har prövats av Konkurrensverket i ärenden rörande diskriminerande tillämpning av kö- och framkallningssystemet och missbruk av dominerande ställning. Här refereras delar ut två av dessa avgöranden; ett beslut den 13 september 1994 i ärende 62/94 och ett beslut den 3 juli 1998 i ärende 312/98. Avgörandena har inte ändrats i högre instans.

#### **Konkurrensverkets skäl i beslutet den 13 september 1994 (Dnr 62/94)**

– – – Orsaken till systemet är att Luftfartsverket funnit det nödvändigt att reglera den taxiverksamhet som bedrivs i anslutning till vissa flygplatser och därmed också begränsa tillträdet till taxiuppställningsplatserna närmast terminalerna.

För att få tillträde till taxiuppställningsplatserna i direkt anslutning till terminalbyggnaderna krävs att taxiföretaget ingått avtal med Luftfartsverket. Avtalet omfattar endast upphämtning av passagerare i direkt anslutning till terminalerna. Samtliga taxiutövare har, oberoende av om man tecknat avtal eller ej, rätt att lämna passagerare eller hämta passagerare som förbeställt tåxtjänsten. Luftfartsverket har därutöver framhållit att avtalet inte medför någon ensamrätt; alla taxiföretag som uppfyller kraven får teckna avtal.

Enligt Konkurrensverket är de i ärendet aktuella villkoren för tillträde till taxiuppställningsplatserna i direkt anslutning till terminalbyggnaderna objektivt utformade i så motto att alla taxiföretag som uppfyller villkoren kan tecknaavtal med Luftfartsverket och därmed få tillträde till uppställningsplatserna.

Den servicenivå som krävs i form av tillgänglighet dygnet runt kan emellertid medföra att mindre taxiföretag inte var för sig kan teckna avtal med Luftfartsverket. Mindre taxiföretag skulle därmed utestängas från uppställningsplatserna i direkt anslutning till terminalerna.

Enligt Konkurrensverkets mening har Luftfartsverket ett befogat intresse att säkerställa att det vid flygplatsen finns tillgång till taxi-tjänster även vid tider med låg aktivitet på flygplatsen. Mot bakgrund härav och då mindre taxiföretag genom att samverka vad gäller verksamheten vid Landvetters flygplats torde kunna få teckna avtal med Luftfartsverket finner Konkurrensverket inte skäl att vidare utreda huruvida Luftfartsverkets agerande skulle kunna strida mot något av förbunden i konkurrenslagen.

### **Konkurrensverkets skäl i beslutet den 3 juli 1998 (Dnr 312/98)**

Ni har – – – framfört klagomål över uppställningssystemet för taxi fordon vid Landvetters flygplats.

Syftet med avregleringen av taxi den 1 juli 1990 var bl.a. att tillgången till bilar genom en friare etablering i högre grad skulle styras av efterfrågan. Genom att införa konkurrens på taximarknaden antogs vidare att kostnadspressen skulle öka och leda till ett bättre utnyttjande av stordriftsfördelar. I en sådan miljö förväntades en fri prissättning resultera i lägre priser. Sammantaget skulle konsumentintresset bättre tillvaratas.

Konkurrensverket har varit i kontakt med Luftfartsverket angående ert klagomål avseende uppställningssystemet på Landvetter. Därvid har framkommit att uppställningssystemet synes vara uppbyggt på sådant sätt att såväl kundernas efterfrågan som kravet på en effektiv genomströmning av fordon på flygplatsen på ett nöjaktigt sätt tillgodoses.

Allmänt kan betonas att det alltid är viktigt att kundens önskemål får vara styrande vid val av taxibolag. För att underlätta för kunderna

på Landvetter torde exempelvis olika taxibolags prissättning bättre kunna tydliggöras genom information vid flygplatsens terminaler.

Enligt Konkurrensverkets bedömning finns det sammanfattningsvis i detta fall inte tillräckliga skäl för att med utgångspunkt i konkurrens lagen (1993:20) eller i övrigt från konkurrenssynpunkt vidare granska de förhållanden som påtalas av Er skrivelse. Några ytterligare åtgärder kommer därför inte att väntas i detta ärende.

#### 6.1.4 Bromma flygplats

##### Allmänt

Speciellt för Bromma flygplats är att så mycket som hälften av alla rese närer tar sig till och från flygplatsen med taxi. Många av dessa är affärs resenärer, vilket betyder att ankomst- och avresetiderna är starkt koncentrerade till morgon och tidig kväll. Behovet av taxi vid dessa tider är mycket stort.

Flygplatsen har haft två huvudsakliga problem när det gäller taxitrafiken:

- Endast ett litet område finns till förfogande för taxiuppställning, vilket medfört att det blivit trångt och rörigt utanför ankomsthallen. Det har varit svårt för resenärerna att hitta en bil från den beställningscentral de vill anlita, eftersom de minst populära taxibolagen bildat en propp längst fram i taxikön.
- Flygplatsen är centralt belägen, vilket innebär att det finns andra upptagningsområden i närheten. Även om det kommer taxifordon till flygplatsen med avresande resenärer stannar de därför inte alltid kvar för att ta med sig ankommande från flygplatsen.

##### Taxisystemet vid flygplatsen

För att åtgärda problemen slöt Luftfartsverket hösten 1998 avtal med ett antal beställningscentraler om trafikering av flygplatsen. Man byggde också om uppställningsplatsen framför ankomsthallen så att där nu finns tre filer för taxi. En fil trafikeras av de tre största beställningscentralerna (Taxi Stockholm, TaxiKurir och Taxi 020) medan en annan fil trafikeras av de ytterligare beställningscentraler som slutit avtal med flygplatsen (9 stycken i mars 1999). Taxibolag utan avtal hänvisas till den tredje filen. Filerna ligger alla på lika långt avstånd från terminalen.

Det finns en uppställningsplats en bit ifrån terminalen, där de taxi företag som har avtal med flygplatsen kan stå i väntan på att det skall bli

deras tur att köra fram. Det finns inget särskilt framkallningssystem, utan förarna kör fram när det blir en plats ledig i deras fil.

För att få teckna avtal måste beställningscentralen förbinda sig att se till att flygplatsen betjänas i sådan omfattning att flygpassagerarna kan erhålla taxiresa från flygplatsen inom 15 minuter från ankomst mellan kl. 07.00–22.00. Beställningscentralen måste också ange det maximala pris den kommer att tillämpa. Vidare skall beställningscentralen uppfylla kvalitets- och ordningsregler motsvarande dem som gäller för Landvetter flygplats. Flygplatsen har, i likhet med ARTS, tagit fram ett system för att kunna rapportera de chaufförer som inte följer ordningsreglerna.

De anslutna taxiföretagen, flygbolagen och resenärerna har varit mycket positiva till taxisystemet. Det problem som finns i dag är att det ibland är brist på taxi på morgonen.

Några negativa synpunkter har framförts av taxibolag som inte slutit avtal med flygplatsen, men det har inte förekommit några aktioner eller dylikt, som t.ex. var fallet då Stockholms Centralstation organiserade taxiuppställningsplatsen vid Centralplan.

### 6.1.5 Sturups flygplats

Företrädare för Sturups flygplats är mycket kritiska till det sätt på vilket taxiverksamheten bedrivs vid flygplatsen. De får allt som oftast klagomål från resenärer som blivit uppskörtade och det är ofta oordning i taxikön utanför ankomsthallen. Det har förekommit slagsmål mellan förare och incidenter där man backat på varandra eller skurit sönder däckerna på varandras bilar. Det kan också vara en otrevlig stämning gentemot resenärerna som ibland blir utsatta för påtryckningar från förarna att välja just deras taxi.

Flygplatsen har inte så stort passagerarunderlag som t.ex. Arlanda och Landvetter flygplats. I Skåne finns inte heller många beställningscentraler som är så stora att de själva kan serva flygplatsen i erforderlig omfattning. Flygplatsen är därför beroende av att även de mindre taxibolagen trafikerar den. Om flygplatsen skulle sluta avtal med några beställningscentraler, som man gjort vid andra terminaler, riskerar man att de mindre taxibolagen slutar komma dit, vilket skulle innebära en omöjlig situation.

I början av år 1995 införde flygplatsen ”Ordningsbestämmelser för taxiverksamheten på Malmö-Sturup flygplats” där man föreskrev villkor för tillåten upphämtning av passagerare inom flygplatsområdet. Därvid angavs bl.a. hur prisinformationen skulle se ut och vad den skulle innehålla. Reglerna anmäldes till Justitieombudsmannen (JO) som menade att det var tveksamt om Luftfartsverkets detaljerade regler om prisin-



formation skulle kunna betraktas som föreskrifter om "upprätthållande av ordningen" (vilket är förutsättningen enligt 57 § luftfartsförordningen, som Luftfartsverket stödde sig på). JO menade vidare att det inte fanns något i lagstiftningen rörande taxitrafik eller dess förarbeten som tydde på att det skulle ankomma på någon annan myndighet än Vägverket eller länsstyrelse att meddela villkor eller föreskrifter rörande den taxeinformation som innehavare av trafikillstånd för taxi skall lämna passagerare. JO bedömde således att det låg utanför Luftfartsverkets befogenhet att meddela föreskrifter om att på visst sätt utformad prisinformation skall finnas på taxibilar (JO:s beslut den 7 december 1995, dnr 109-1995).

Man har i dag en samrådsgrupp vid flygplatsen med representanter från Luftfartsverket, polisen, de större beställningscentralerna och fria åkarna. De regelbundna möten som hålls i gruppen har lett till att taxitrafiken numera fungerar bättre vid flygplatsen. Hos flygplatsens informationstjänst samlar man vidare in taxikvitton från resenärer som klagat på att de fått betala överpriser och sänder dem vidare till länsstyrelsen. Med anledning av klagomålen har länsstyrelsen granskat de aktuella taxiföretagen närmare, vilket i vissa fall lett till varning eller återkallelse av trafikillståndet. Förfarandet har medfört att frekvensen av klagomål beträffande överpriser minskat. De som trots allt fortfarande förekommer rör oftast resor ut till flygplatsen.

### 6.1.6 Övriga flygplatser i Sverige

Vid övriga flygplatser som utredningen varit i kontakt med har man i dag inte några större problem med taxiverksamheten. Ofta är passagerarunderlaget inte så stort och de flesta resenärer har förbeställt taxi. De problem som trots allt förekommer hänförs sig främst till att utrymmet för taxi är för litet.

### 6.1.7 Wellington Airport

Wellington International Airport Ltd. har 3,5 miljoner resenärer per år. Flygplatsen har mest inrikestrafik, med undantag för viss trafik från Australien.

Efter avregleringen av taximarknaden i Nya Zeeland år 1989 kom en mängd nya aktörer in på marknaden. Resultatet blev en överetablering beträffande fordon och förare. Flera av nykomlingarna hade köpt billiga bilar och standarden på dessa var inte särskilt hög. På grund av den hårda konkurrensen samlades många av dessa åkare utanför flygplatsen,

där det gick att få arbete utan att vara väletablerad. Som en konsekvens härav blev det svårt att få dit de efterfrågade företagen. De ville inte komma till flygplatsen för att ställa sig i en lång kö och vänta på att få ett köruppdrag. – Ett annat problem för flygplatsen var att det över huvud taget var svårt att få fram tillräckligt med bilar vid rusningstider (Flygplatsen har ingen flygbusservice eftersom behovet inte är tillräckligt stort för att det skall vara lönsamt, bl.a. beroende på det korta avståndet in till centrum).

Wellington Combined Taxis Ltd. är den mest efterfrågade beställningscentralen i området med en marknadsandel på ca 50 procent. Wellington Combined hade emellertid fullt upp med körningar hela tiden på annat håll och lade därför inte gärna spilltid på att vänta på flygplatsen. Omkring 60 procent av flygpassagerarna är affärsresenärer och dessa ville ofta åka med Wellington Combined. Följden blev att Wellington Combined började ta upp förbokningar från sina kunder. Detta innebar att det krävdes ytterligare plats utanför terminalen för att hysa alla förbokade taxi.

För tre år sedan började flygplatsen ta tag i problemen på allvar. Man startade med en kundundersökning, vilken bekräftade de problem som flygplatsen redan hade identifierat. Här efter kallade man alla åkare som trafikerade flygplatsen till sig och inledde en dialog om hur man skulle kunna lösa problemen. I början var åkarna upprörda över att flygplatsen ville organisera taxisystemet. Det blev dock aldrig någon konfrontation. Särskilt Wellington Combined bidrog till att en vettig dialog kunde föras. Diskussionerna kom igång i samma veva som taxioorganisationerna började inse att kunderna faktiskt valde efter service, kvalitet etc.

Det system som infördes var att man behöll en ordinär taxikö samt införde fem särskilda platser som kunde upphandlas av någon eller några organisationer. Resultatet av den senaste upphandlingen blev att Wellington Combined hyr tre av platserna till ett pris av NZ\$ 60000 (ca 270 000 kr) per år. Ett mindre bolag hyr de återstående två platsena. Alla åkare som önskar trafikera flygplatsen måste vidare teckna avtal med flygplatsen, där de förbinder sig att uppfylla vissa minimikrav. Det krävs alltså ett särskilt tillstånd för att få trafikera flygplatsen. Omkring 90 procent av Wellingtons taximarknad – eller ca 900 åkare – har tillstånd, dvs. tillgång till flygplatsen.

Systemet har löst många problem. Förbokade taxi försvann. I stället har Wellington Combined alltid några taxibilar framför terminalerna. Standarden i taxibranschen har höjts väsentligt, såväl vid flygplatsen som i övriga Wellington-området. Detta beror dels på de krav som flygplatsen ställt för att en åkare skall få tillstånd att trafikera flygplatsen,

dels på att åkarna insett att kunderna väljer Wellington Combined på grund av deras höga servicenivå och därför har följt deras exempel.

Flygplatsen bryr sig inte om vilka priser de olika bolagen tar. Det finns dock informationstavlor på terminalerna som anger prisbilden för de vanligaste taxiresorna, exempelvis in till stan. På informationskylten står det också att taximarknaden i Nya Zeeland är avreglerad och att kunden har rätt att välja vilken taxi han vill.

Flygplatsen har vidare arbetat fram ett s.k. demerit system, inne bärande att taxiåkaren får minuspoäng för misskötsamt beteende. Vid ett visst poängtal får åkaren en varning eller stängs av. Poängsystemet följs aktivt upp av flygplatsen. Inledningsvis hände det relativt ofta att åkare stängdes av, men nu är det få som inte rätar sig efter reglerna. Flygplatsen har två personer avdelade för att kontrollera att åkarna sköter sig. Flygplatspolisen är också mycket aktiv på fältet. Om en förare missköter sig talar man med åkaren i första hand. Man stänger inte av föraren eller taxifordonet från flygplatsen, utan åkaren.

Det kostar NZ\$ 40 (ca 180 kr) att förnya tillståndet och NZ\$ 1 (ca 4,50 kr) varje gång en taxi trafikerar flygplatsen. Flygplatsen tecknar avtal med varje åkare för sig. Vidare har man sekundäravtal med taxi organisationerna. Det finns fyra kategorier av avtal: On demand + pre-chartered, On demand, Prechartered och Shuttle.

Detta år har flygplatsen bestämt sig för att höja kraven på servicen och standarden ytterligare. Alla åkare som trafikerar flygplatsen måste komma och visa upp sig och sina fordon för att få sitt tillstånd förnyat.

Flygplatsen håller för närvarande på att byggas om. Snart kommer man att ha en samlad plats för taxi m.m. i stället för – som nu – utanför två terminaler. Den ordinära taxikön kommer då att ligga närmast terminalen. I dag är det ungefär lika långt till taxikön som till de särskilda platserna.

## 6.2 Tågstationer

### 6.2.1 Inledning

De tågstationer där problemen med taxiverksamheten har varit eller är störst är Stockholms och Göteborgs Centralstationer. I Stockholm har man åstadkommit en lösning på problemet som verkar tillfredsställande för de flesta och som godkänts av Konkurrensverket.

I Malmö ligger Centralstationen i anslutning till färjeterminalerna och problemen torde vara desamma som redovisas under avsnittet rörande dessa. Ansvariga för tågstationen uppger dock att resande inte vänder sig till dem med klagomål avseende taxi.

## 6.2.2 Stockholms Centralstation

### Taxisystemet vid Centralstationen

Situationen före avregleringen var sådan att det ibland fanns för få bilar utanför Centralstationen. Efter avregleringen ökade antalet bilar märkligt. Många hörde av sig till SJ med klagomål om att de blivit uppskörade samt att förare vägrat att köra korta, mindre lönsamma sträckor. Situationen blev till slut ohållbar och Statens Järnvägar (SJ) såg sig tvunget att försöka lösa problemet.

Marken utanför stationen vid centralplan där taxiuppställningsplatsen finns är SJ:s. Tidigare arrenderades den av Stockholms stad. Efter diskussioner med bl.a. företrädare från taxibranschen och Stockholms stad bestämde SJ sig för att i stället arrendera ut marken till några av stadens beställningscentraler. SJ ställde därvid upp tre krav på de bolag som skulle kunna komma i fråga:

- 1) bolaget skulle vara ansluten till en beställningscentral,
- 2) bolaget skulle ha färdtjänstillstånd och
- 3) bolaget skulle förbinda sig att följa Svenska Taxiförbundets normer om god taxised.

För att den nuvarande ordningen skulle kunna genomföras krävdes en ändring av den lokala trafikstadgan. Vidare byggdes taxiuppställningsplatsen om för att göra plats åt även andra taxibolag än de som skulle arrendera marken närmast centralen samt för att underlätta genomströmningen av trafiken.

Ett avtal slöts den 7 oktober 1997 med tre beställningscentraler. Avtalet gäller i fem år. De bolag som arrenderar marken sköter taxisystemet själva utan inblandning från SJ:s sida. Bl.a. svarar de för att det finns taxivårdar vid området som hjälper kunder och i viss mån digerar bolagens bilar. I samband med att avtalet trädde i kraft genomfördes en informationskampanj på tågen.

Dygnet efter det att avtalet börjat gälla var det mycket stökigt utanför Centralen. Mindre bolag och ensamåkare blockerade tillfartvägarna. Polisen sattes in för att röja upp. Situationen förbättrades emellertid relativt snabbt och nu är såväl kunder och polis som SJ mycket nöjda med resultatet.

### **Konkurrensverkets prövning**

Avtalet mellan SJ och de tre beställningscentralerna anmäldes till Konkurrensverket som avgjorde frågan den 14 december 1998 (dnr 1099/97). Beslutet överklagades till Marknadsdomstolen. Överklagandet återkallades emellertid varför Marknadsdomstolen avskrev ärendet.

#### **Konkurrensverkets skäl i beslutet den 14 december 1998 (Dnr 1009/97)**

En effektiv konkurrens betyder för konsumenten tillgång till ett brett utbud av ständigt förbättrade varor och tjänster med god kvalitet till rimliga priser. Den svenska konkurrenslagstiftningen har sin utgångspunkt i konsumentintresset. Den är primärt inte tillkommen för att främja producenters intresse om detta inte sammanfaller med konsumentintresset. I konkurrenslagen finns således regler som ytterst syftar till att uppnå en effektiv konkurrens på marknaden till nytta för konsumenterna.

Konkurrenslagen (1993:20), KL, innehåller två förbud. Enligt 6 § är avtal mellan företag förbjudna om de har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt eller om de ger ett sådant resultat. I 19 § föreskrivs förbud mot missbruk från ett eller flera företags sida av en dominerande ställning på marknaden. Konkurrensverket får efter ansökan av ett företag förklara att ett avtal eller förfarande inte omfattas av något av förbuden i 6 eller 19 § enligt de uppgifter som lämnats av företaget eller som annars är tillgängliga för verket och att det därför inte finns anledning för verket att ingripa enligt KL, s.k. icke-ingripandebesked (20§).

Stockholms Centralstation är stadens viktigaste trafikknutpunkt med såväl fjärrtåg som pendeltåg, tunnelbana och busstrafik. Till Stockholms Centralstation kommer dagligen resenärer från hela Stockholms-området, från andra delar av Sverige och från utlandet. Genom Centralstationens huvudentré mot Centralplan strömmar varje dag tusentals resenärer. Åtskilliga av dessa efterfrågar taxitjänster av olika slag.

Centralplans begränsade fysiska utrymme och dess mycket begränsade möjligheter till "magasinering" av taxibilar omöjliggör trafiksystem för taxi liknande det på Arlanda. Resenärerna måste ändå kunna erbjudas de taxitjänster som de efterfrågar, dvs. såväl vanlig taxi, färdtjänst som tågtaxi.

Framväxten av en effektiv konkurrens på tidigare reglerade marknader kan kräva vissa nya regleringsstrukturer. NUTEK har i sin rapport (R 1996:67) framhållit att under åren efter avregleringen av taxi har samhället på grund av uppenbara missförhållanden som drabbat taxikunder samt ekonomisk brottslighet tvingats införa en rad

kompletterande regler. Problemen har begränsats bl.a. genom införandet av en obligatorisk förarlegitimation.

Trafiksituationen vad gäller taxi på Centralplan har tidigare inneburit uppenbara ordningsproblem, bl.a. beroende på utrymmesbrist, vilket drabbat konsumenterna. Det är därför rimligt att SJ som har intresse av att tillgodose tågtrafikanternas behov och som förvaltar det aktuella markområdet söker förbättra ordnings- och trafiksituationen genom att införa någon form av system för detta ändamål. Ett sådant system får emellertid inte gå längre än vad som är nödvändigt för att uppnå detta ändamål. Systemet bör därför utformas så att det är öppet för alla taxibolag som önskar ansluta sig och som uppfyller samma och på förhand kända objektiva krav.

SJ å ena sidan och Taxiföretagen å andra sidan, som alla utgör företag i KL:s mening, har undertecknat ett arrendeavtal. Parterna har också upprättat ett mallavtal som skall användas då Taxiföretag upplåter rätt för annat taxibolag att trafikera arrendestället. Avtalskriteriet i 6 § KL är således uppfyllt.

Arrendeavtalet mellan SJ och Taxiföretagen omfattar endast en fil på Centralplan. Taxiföretag som inte har tillträde till denna fil kan ta upp kunder på fil 3. Fil 2 är avsedd för s.k. tågtaxi. Alla tre filerna är tydligt markerade med skyltar för att underlätta för taxikunderna att välja önskad bil. Arrendeavtalet utesluter således inte något taxiföretag från möjligheten att erhålla kunder på Centralplan. Enligt arrendeavtalet skall Taxiföretagen i sin tur upplåta rätt för andra beställningscentraler som innehar ett gällande färdtjänstavtal med Stockholms läns landsing och som uppfyller villkoren i mallavtalet att trafikera arrendestället. Avtalen möjliggör således för andra beställningscentraler med färdtjänsttillstånd att på vissa villkor få trafikera fil 1, om de så önskar. SJ:s krav på att taxiföretag som trafikerar fil 1 skall inneha färdtjänsttillstånd har sin grund i att SJ vill tillse att alla slags resenärer, bl.a. rörelsehindrade som har rätt till färdtjänst, på det begränsade utrymmet för taxi utanför Centralstationens huvudutgång kan erbjudas tjänster. Färdtjänstbilarna måste vara lätt tillgängliga för att underlätta för färdtjänstresenärerna. Det är därför rimligt att dessa resenärer inte skall behöva ta sig fram längre än till fil 1 som ligger närmast utgång mot Centralplan. Ett taxisystem som garanterar att samtliga taxifordon som är tillgängliga närmast Centralstationens utgång mot Centralplan alltid kan erbjuda färdtjänst kan därför anses vara en väsentlig förutsättning för ett väl fungerande taxisystem på denna plats och färdtjänstkravet kan därför inte anses utgöra en sådan konkurrensbegränsning som omfattas av förbudet i 6 § KL. Färdtjänstavtal tecknas normalt endast med beställningscentraler på grund av krav på tillgänglighet och kapacitet. Att möjligheten att erhålla trafikeringsrätt till fil 1 begränsas till beställningscentraler kan därmed inte heller anses utgöra någon konkurrensbegränsning i strid med 6 § KL.

För att systemet skall fungera tillfredsställande och för att en effektiv taxiservice på Centralplan vid Centralstationen skall kunna erbjudas krävs åtaganden från de medverkande beställningscentralernas sida avseende tillgänglighet och ersättning för kostnader för taxivärdarnas löner, arrendeavgiften m.m. Såsom dessa åtaganden är utformade i mallavtalet och då de inte heller går utöver de krav som ställs på Taxiföretagen omfattas de inte av förbudet i 6 § KL.

I mallavtalet förutsätts för upplåtelse av trafikeringsrätt att det inte är uppenbart att utrymmet på Centralplan inte medger utökning av antalet beställningscentraler. Utrymmet i fil 1 är begränsat och de företag som tecknar avtal om trafikeringsrätt har skyldigheter vad gäller tillgänglighet och kostnadsfördelning. Detta medför att de måste få en rimlig chans att få tillgång till denna fil. Det begränsade utrymmet kan dock medföra att systemet inte kan fungera med ett obegränsat antal aktörer. Konkurrensverket har därför förståelse för att det i framtiden, om flera nya företag ansluter sig till systemet, kan uppstå den situationen att ett ytterligare företag inte får ansluta sig, trots att det uppfyller kraven i arrendeavtalet och mallavtalet. Under förutsättning att Taxiföretagen tillämpar bestämmelsen på ett objektivt och icke diskriminerande sätt kan den mot den tecknade bakgrunden inte i sig anses strida mot 6 § KL. Skulle den däremot komma att tillämpas på ett sätt som märkbart begränsar konkurrensen kan åtgärder med stöd av KL bli aktuella. Det får då prövas i det särskilda fallet.

Sammanfattningsvis finner Konkurrensverket att arrendeavtalet och mallavtalet avseende trafikeringsrätten i fil 1 på Centralplan med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder inte är märkbart konkurrensbegränsande i KL:s mening och att avtalen därmed inte omfattas av förbudet i 6 § KL. Avtalen strider i sig inte heller mot förbudet i 19 § KL mot missbruk av dominerande ställning.

Ansökan om icke-ingripandebesked skall därför bifallas.

### 6.2.3 Göteborgs Centralstation

Vid ena sidan av terminalen finns uppställningsplatser för tågtaxi, dvs. sådan taxi som förbokats av kunden antingen i samband med att tågresan köpts eller på tåget. Tågtaxi upphandlas centralt och det är ett taxibolag som har hand om alla transporter vid en terminal. Här förekommer inte några nämnvärda problem med taxiverksamheten.

Vid andra sidan av terminalen finns de ordinära uppställningsplatserna för taxi. Såväl resenärer som de större beställningscentralerna är missnöjda med den situation som råder här. Utrymmet är begränsat och mindre efterfrågade taxibolag "proppar igen" taxifilerna. De större beställningscentralerna anser sig inte ha tid och råd att stå i långa köer

för att vänta på ett köruppdrag då de i stället kan erhålla köruppdrag från annat håll. Tidvis har stämningen bland förarna också varit så otrevlig att förarna från de större centralerna dragit sig för att stå där. Således är det mycket svårt för den resenär som vill anlita någon av de större beställningscentralerna att erhålla en resa med någon av deras fordon. Enda möjligheten är för det mesta att passera taxifilerna och vänta längst bak på att någon av fordonen från den beställningscentral man vill åka med händelsevis kommer för att släppa av någon resande.

Konkurrensverket har vid flera tillfällen uttalat att det på en avreglerad marknad ytterst är kundens efterfrågan som skall styra utbudet. Många menar att den fria konkurrensen satts ur spel vid Göteborgs Centralstation eftersom kunden där inte har möjlighet att komma i kontakt med och välja den beställningscentral han vill åka med.

Också polisen har haft negativa synpunkter på ordningen och i vissa fall på de bolag som trafikerar stationen.

Marken utanför Centralstationen, där taxifilerna finns, är kommunal gatumark. SJ har således inte någon möjlighet att lösa problemen exempelvis på det sätt som skett vid centralstationen i Stockholm. I stället är det kommunen som ansvarar för ordningen på platsen.

## 6.3 Färjeterminaler

### 6.3.1 Inledning

Färjeterminalerna i Stockholm och Malmö är, enligt vad utredningen erfarit, mest utsatta i fråga om problem med taxiverksamheten. I Göteborg däremot synes det huvudsakliga problemet vara att utrymmet utanför terminalerna är begränsat. Att detta skulle medföra ordnings- eller konkurrensproblem uppges dock inte. Vid andra färjeterminaler i landet är inte taxiresandet så omfattande. Ofta har resenärerna egna fortskaffningsmedel med sig ombord på färjan.

### 6.3.2 Stockholm

Vid färjeterminalerna för utlandstrafik finns en hel del problem med taxi verksamheten. Det största problemet är utan tvekan klagomål på överpriser. Problemen har ökat sedan Stockholms Central reglerat taxi verksamheten utanför sin terminal.

Vid vissa terminaler har man satt upp informationsskyltar om den rådande taxisituationen i Sverige. Andra rederier ombesörjer förbättring av taxi för de resenärer som så önskar.



Diskussioner om att försöka få en bättre ordning på taxiverksamheten har förts hos de flesta rederier. Ett problem är dock att marken utanför terminalerna inte ägs av rederierna utan tillhör Stockholms hamn. Ett annat problem är att tillfartsvägarna till färjorna är mycket lätta att blockera. Rederierna drar sig därför för en lösning som innebär att avtal sluts med vissa taxiföretag eftersom det skulle kunna leda till att trafiken till färjorna blockerades av andra taxiföretag.

### 6.3.3 Malmö

Rederierna anser att det är stora problem med taxiverksamheten utanför terminalerna. Resenärerna känner sig lurade genom att de ibland fått betala mycket höga priser (som exempel har angetts att det kostat 600–700 kr att resa till ett hotell omkring två kilometer från terminalen). Det är svårt att få förare att åta sig köruppdrag med korta resträckor, eftersom de inte anser det lönsamt. Stämningen är ofta obehaglig för resenärerna med förare som försöker ”ragga upp” dem och som kommer med tillmälen om resenärerna inte väljer deras taxi. Kvinnliga passagerare blir utsatta för obehaglig uppmärksamhet och trakasserier. Det har också förekommit att förare släpper ut luften på cyklar som parkerats utanför terminalen för att cykelägarna i stället skall ta taxi när de kommer i hamn. Polisanmälningar i saken har inte haft någon effekt. Vid något tillfälle, då de allmänna kommunikationerna stod stilla, höjde taxi bolagen sina priser dramatiskt.

På grund av den oordning som råder utanför terminalerna kommer sällan taxifordon från de större beställningscentralerna dit om inte resan förbeställts av någon kund. Bl.a. Flygbåtsterminalen och Svävarterminalen i Köpenhamn har direkttelefon eller annan beställningsservice just för att förboka taxi i Malmö. De resenärer som är bekanta med situationen i Malmö har vant sig vid systemet och förbeställer därför som regel sin taxi. Utanför terminalerna i Malmö står därför ofta en mängd förbokade taxi och inväntar färjornas ankomst. Detta skapar i sig ett visst problem på grund av det begränsade utrymmet utanför terminalerna.

Liksom tidigare sagts beträffande Göteborgs centralstation menar många att konkurrensen satts ur spel utanför färjeterminalerna i Malmö.

Rederierna är mycket bekymrade över situationen men ser sig ha svårt att lösa problemen. Framför allt beroende på att marken utanför terminalerna inte är deras utan tillhör kommunen. De menar också att problemen framför allt beror på myndigheternas bristande kontroll över taxiverksamheten.

## 6.4 Kommunal gatumark

### 6.4.1 Allmänt

De terminaler som på olika sätt reglerat taxitrafiken har varit ägare till den mark där taxiuppställningsplatserna varit belägna. En markägare kan på detta sätt förfoga över sitt markområde, under förutsättning att förfarandet inte strider mot lagar och förordningar, t.ex. konkurrens lagens bestämmelser. På annat sätt förhåller det sig med kommunal gatumark. Allmänna taxifickor eller taxistolpar är regelmässigt belägna på sådan mark som enligt detaljplan är avsedd för allmänt bruk. Möjligheten att förfoga över sådan mark är begränsad.

### 6.4.2 Möjligheter att reglera trafiken på kommunal gatumark

#### **Lokala trafikföreskrifter**

Vägtrafikkungörelsen (VTK) innehåller regler om hur trafiken får regleras på allmän plats. Enligt VTK kan kommunen, genom lokala trafikföreskrifter, i undantagsfall reservera platser för parkering på allmän plats. Sådana undantagsfall kan avse boendeparkering, platser för rörelsehindrade och utryckningsfordon eller beskickningsfordon. Att reservera platser för vissa taxiföretag kan dock inte komma i fråga genom lokala trafikföreskrifter (147 § VTK ff.).

#### **Lokala ordningsföreskrifter**

Utöver bestämmelserna i Ordninglagen (1993:1617) får en kommun meddela ytterligare föreskrifter för kommunen eller del av denna som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats (3 kap. 8 § ordninglagen).

Frågan om hur vittgående sådana föreskrifter får vara diskuterades bl.a. i betänkandet Ordninglagen, SOU 1985:24, i fråga om toghandel:

Frågan om olika torghandelsföreskrifter har behövts för att upprätthålla ordningen på platsen har framför allt aktualiserats när kommunerna försökt att på skilda sätt begränsa varusortimentet vid torghandel. I rättspraxis har lokala föreskrifter om begränsningar i varusortimentet inte sällan underkänts med motiveringen att föreskrifterna har inneburit större inskränkning i rätten att driva torghandel än som behövts för att tillgodose den allmänna ordningen

(RÅ 1956 I 88, 1957 s. 73, 1961 I 181, 1965 I 41). Om föreskrifterna har ansetts påkallade av ordningskäl har de dock godtagits (RÅ 1957 s.120, 1966 I 86).

Även JO har uttalat sig i frågan. JO erinrade då om att torghandeln får begränsas med stöd av Allmänna Ordningsstadgans bestämmelser endast om detta behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen. Inom denna ram – allmän ordning – kan kommunerna i och för sig genomföra en reglering som begränsar varusortimentet på torget. En sådan begränsning kan emellertid också, anförde JO, framstå som önskvärd av andra skäl, t.ex. för att skydda viss annan handel eller på annat sätt av konkurrensbegränsande skäl. Det var enligt JO uppenbart att sådana intressen inte föll inom ramen för allmän ordning och därför inte var lagligen grundade (JO 1965 s. 482).

I regeringsavgörande från år 1982 och 1983 underkändes Falu och Borlänge kommuners lokala bestämmelser om begränsningar i varusortimentet vid torghandel. Falu kommun anförde i sitt fall att trängsel och oordning rådde på torget på grund av det begränsade antalet torgplatser och att kommunens beslut var ett led i ett strävande att åstadkomma bättre ordning och att göra torget ”mer förskönat och lugnt”.

I betänkandet föreslogs att kommunens rätt att meddela föreskrifter skulle utvidgas till att även gälla annat än sådant som hänförde sig till upprätthållandet av den allmänna ordningen. Detta avvisades emellertid av flera remissinstanser, liksom av regeringen (prop. 1992/93:210 s. 145 ff.) och riksdagen eftersom detta skulle innebära en inskränkning i näringsfriheten och sådana inskränkningar endast borde få göras om det fanns starka skäl. Ett sådant skäl skulle kunna vara att konkurrensen var skadlig för konsumenterna, vilket man alltså beträffande torghandel inte ansåg var fallet.

### **Tillstånd enligt Ordninglagen**

Polismyndigheten kan ge tillstånd till användande av en offentlig plats inom detaljplanelagt område på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Polismyndigheten skall inhämta yttrande från kommunen, som har vetorätt i frågan och som också kan uppställa villkor för tillståndet (3 kap. 1 och 2 §§ ordninglagen [1993:1617])

Om syftet är att använda platsen för det ändamål som platsen är avsedd för krävs inget tillstånd. För att en polismyndighet skall kunna meddela tillstånd till användande av offentlig plats behövs således att ändamålet är ett annat. Av detta följer att polismyndigheten inte kan meddela tillstånd för något taxiföretag att använda en plats som redan

enligt detaljplan är avsedd för taxitrafik. Möjligen skulle polismyndigheten kunna meddela tillstånd för ett taxiföretag att utnyttja annan plats än den som enligt detaljplan är avsedd för taxitrafik. Hänsyn till bl.a. konkurrenslagstiftningen måste då emellertid tas.

### **Omvandling av kommunal gatumark till kvartersmark**

Ett alternativ som kan stå till buds är att omvandla den kommunala gatumarken till kvartersmark. Möjligheten att förfoga över marken ökar då. Det kan synas tveksamt att en kommun står som huvudman för en taxiuppställningsterminal där trafiken regleras genom avtal med taxiföretag och därvid sköta upphandling m.m. Ett alternativ skulle kunna vara att överlåta marken till den fastighetsägare som t.ex. äger den anslutande terminalen och låta denne ansvara för taxitrafiken.

## 7 Länsstyrelsernas tillsyn

### 7.1 Allmänt

Prövningsmyndigheten/länsstyrelsen utövar tillsyn över att tillstånd innehavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen. Myndigheten skall också verka för att kraven på trafik-säkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafiken bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla taxitrafikutövare (5 kap. 17 § YTL).

Länsstyrelsen skall skicka en kopia av beslut om trafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd dels till polismyndigheten i den ort där sökanden eller innehavaren är folkbokförd eller där företagets eller verksamhetens ledning finns eller till den polismyndighet som länsstyrelsen anser bör underrättas, dels till skattemyndigheten (8 kap. 1 § YTF).

Om en myndighet uppmärksammar någon omständighet som kan vara av betydelse för en omprövning av ett tillstånd eller en taxiförarlegitimation skall myndigheten anmäla detta till prövningsmyndigheten. Finns det anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen skall detta anmälas till polis- eller åklagarmyndighet (8 kap. 2 § YTF).

Skattemyndigheter och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av en länsstyrelse lämna de uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn (8 kap. 3 § YTF).

En domstol som dömt någon som har trafiktillstånd, eller annan prövad, för brott mot YTL, YTF, 9–11 kap. brottsbalken eller skattebrottslagen eller en högre rätt som avgjort ett mål där en sådan fråga prövats, skall genast sända en kopia av domen eller beslutet till prövningsmyndigheten (8 kap. 4 § YTF).

För att dels kunna pröva ansökningar om taxitillstånd eller taxiförarlegitimation, dels kunna utöva tillsyn har länsstyrelserna härutöver möjlighet att få tillgång till vissa andra myndigheters registeruppgifter, som t.ex. utsokningsregistret, polisregister och bolagsregister.

## 7.2 Aktuella register

### 7.2.1 Yrkestrafikregistret

Yrkestrafikregistret innehåller uppgifter om bl.a. tillståndsinnehav. Registret förs av Vägverket, som är central registreringsmyndighet. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter. I registret förs in uppgifter om tillståndshavaren, vilken myndighet som meddelat tillståndet, slag av tillstånd och i förekommande fall uppgift om den eller dem som ansvarar för trafikutövningen och de övriga personer som prövats. Även villkor och begränsningar i tillståndet liksom varing, återkallelse eller annat upphörande av tillståndet registreras.

Uppgifter om vilka fordon som enligt anmälan används i taxitrafiken finns i bilregistret. Genom samkörning mellan bilregistret och yrkestrafikregistret kan fullständiga uppgifter erhållas om meddelade tillstånd och om de fordon som används enligt dessa.

Användare av uppgifterna i yrkestrafikregistret är Vägverket, länsstyrelserna, polisen och i någon mån utövarna inom den yrkesmässiga trafiken. Uppgifterna omfattas i princip inte av någon sekretess.

Närmare bestämmelser om yrkestrafikregistreringen finns i förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister. Hela regelverket rörande vägtrafikregistrering är föremål för översyn.

### 7.2.2 Utsökningsregistret

I utsökningsregisterlagen (1986:617) finns bestämmelser om ett för hela landet gemensamt utsökningsregister över gäldenärer i allmänna mål det s.k. REX-registret, som i första hand skall användas i exekutionsväsendet. Länsstyrelserna får, genom samkörning mellan yrkestrafikregistret och REX-registret, uppgifter om tillståndshavare. Samkörning sker tre gånger per år (januari, maj och september). Riksskatteverket redovisar resultatet av samkörningen till Vägverket. Uppgift lämnas i förekommande fall om skuldens storlek, likvidation, konkurs, ackord och näringsförbud. Vägverket sammanställer uppgifterna och vidarebefordrar dem till länsstyrelserna.

### 7.2.3 Polisregister m.m.

Det allmänna kriminalregistret innehåller uppgifter om personer som har dömts till andra påföljder än böter, dvs. fängelse, villkorlig dom, skydds

tillsyn och överlämnande till särskild vård samt uppgifter om åtgärder enligt 34 kap. brottsbalken. Vidare innehåller det uppgifter om strafförelägganden avseende villkorliga domar. Registret förs av Rikspolisstyrelsen. Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna för också olika slag av polisregister. Kriminalregistret förs numera samman med det centrala personregistret hos Rikspolisstyrelsen. Det samordnade registret kallas person- och belastningsregistret (PBR).

Enligt nuvarande 16 a § polisregisterkungörelsen (1969:38) får en länsstyrelse ha terminalåtkomst (direktåtkomst) till polisregistret för upplysning i ärenden om bl.a. trafiktillstånd. Åtkomsten är begränsad till att avse uppgift om den sökande förekommer i registret eller inte. Rent praktiskt går det till så att Vägverket till Rikspolisstyrelsen sänder uppgift om personnummer på den som ansöker om trafiktillstånd. Som svar sänder Rikspolisstyrelsen uppgift på om vederbörande förekommer i registret eller ej. Om länsstyrelsen får beskedet att en person förekommer rekvideras registerutdraget. Svarstiden uppgår i normalfallet till 10–14 dagar.

Från den 1 juli 1999 kommer nya register att införas hos polisen. Det nuvarande person- och belastningsregistret ersätts då av två register, ett misstankeregister (MR) och ett belastningsregister (BR). Misstankeregistret skall i huvudsak innehålla uppgifter om den som har fyllt 15 år och som enligt förundersökningsledarens bedömning är skäligen misstänkt för något brott mot brottsbalken, för något annat brott för vilket svårare straff än böter är föreskrivet samt i vissa fall utomlands begånget brott (lagen [1998:621] om misstankeregister). Registret kommer att innehålla mycket knapphändiga uppgifter och kan snarare beskrivas som ett referensregister. Belastningsregistret skall innehålla uppgifter om påföljder för brott och liknande uppgifter (lagen [1998:620] om belastningsregister). Ett av ändamålen med de nya registren är att underlätta tillgången till de belastnings- och misstankeregister som behövs för bl.a. myndigheter vid lämplighetsprövning. De nya reglerna i fråga om utlämnande av uppgifter ur registren avses i huvudsak motsvara de nuvarande.

#### 7.2.4 Bolagsregister

Patent- och registreringsverket (PRV) är registreringsmyndighet för aktiebolag. I aktiebolagsregistret förs in väsentliga uppgifter om akti-

bolag, såsom uppgift om styrelseledamot, suppleant, verkställande direktör eller firmatecknare. PRV för numera även handelsregistret i vilket det förs in väsentliga uppgifter om enskild näringsidkare, handelsbolag och ideell förening som utövar näringsverksamhet samt bolagsmän i enkla bolag, om näringsverksamhet idkas i bolaget.

## 7.3 Föreslagna och beslutade förändringar

### 7.3.1 En reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63)

I propositionen som föregick den nya yrkestrafiklagen (1998:490) uttalade regeringen att det inte var motiverat att utvidga länsstyrelsernas möjlighet att erhålla information från REX-registret genom att ge dem direktåtkomst (terminalåtkomst) till utsökningregistret. Däremot menade regeringen att aktiebolags- resp. handelsregistren med vissa intervaller skulle samköras med yrkestrafikregistret så att länsstyrelserna automatiskt skulle få uppgift om förändringar i bolagen. Slutligen angavs i propositionen att bestämmelsen i polisregisterkungörelsen borde omfatta även tillsyn av tillståndshavare. Registersökningen borde också få omfatta även övriga prövade personer liksom ärenden om ansökan och tillsyn beträffande taxiföralegitimation.

Propositionen har antagits av riksdagen (prop. 1997/98:63 s.113 och 114, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192).

### 7.3.2 Trafikregisterutredningen

Hela regelverket rörande vägtrafikregistrering är föremål för översyn. Trafikregisterutredningen, som behandlat all slags vägtrafikregistrering, dvs. även registrering av yrkesmässig trafik, lämnade sitt betänkande Vägtrafikregistrering, SOU 1998:162, i december 1998. Utredningen förslår bl.a. att ett samlat vägtrafikregister införs, vilket också innefattar det nuvarande yrkestrafikregistret.

Trafikregisterutredningen har vidare gått igenom rekvisiten för i vilka fall länsstyrelsen skall underrättas om begångna brott. Trafikregisterutredningen lämnar en principskiss på ett nytt system rörande underretterutiner. I betänkandet förslås vidare bl.a. att länsstyrelserna skall få direktåtkomst till polisregistren samt att Vägverket och länsstyrelserna genomgående skall aviseras även om bötesbrott. Den föreslagna ordningen innebär således att länsstyrelserna skulle komma att underrättas om begångna brott i större utsträckning än nu.





## 8 Överväganden och förslag

### 8.1 Allmänt om beställningscentraler

#### 8.1.1 Begreppet beställningscentral

Som tidigare nämnts finns det varken någon juridiskt eller faktiskt veder tagen definition av begreppet beställningscentral. Att beställningsfunktionen är väsentlig framgår inte minst av begreppet i sig. Men en beställningscentral står i dag för så mycket mer än endast beställningsservice (se avsnitt 5.2).

I promemorian Små företag och konkurrenslagen, Ds 1998:72, förslås en förordning där begreppet beställningscentral definieras som en ”gemensam funktion som tar emot beställningar och fördelar transportuppdrag samt utför sådan verksamhet som har samband därmed”. Enligt 1998 års Taxiutrednings mening är denna definition något snäv om man ser till den verksamhet en beställningscentral i dag bedriver. Den omfattar inte heller alla de företag som i dag utför beställningsservice. Enligt Taxiutredningens mening bör definitionen utformas så att flertalet av de beställningscentraler som finns i dag omfattas.

#### 8.1.2 Vilka är de allmänna fördelarna med beställningscentraler?

För åkaren innebär samverkan inom en beställningscentral många fördelar. Den främsta är naturligtvis själva beställningsfunktionen. De flesta taxiresenärer kräver någon form av beställningsservice. För att lägga anbud på och utföra samhällsbetalda resor krävs som regel att man samverkar i en beställningscentral. I landsorten är de samhällsbetalda resorna särskilt viktiga, eftersom de ofta utgör ryggraden i verksamheten. När det gäller att utföra resor för företag krävs det också som regel att man är en större enhet. Företagskunder förekommer såväl i storstäder som i mindre orter. Även när det gäller privatkunder är det en

fördel att vara ansluten till en beställningscentral. Majoriteten av alla privatresor är beställda och trenden går alltmer i den riktningen att kunden medvetet väljer "sin" beställningscentral. Den åkare som tillhör en beställningscentral har därför som regel en bättre beläggning eftersom han förutom att plocka upp kunder från gatan kan ta emot beställningar genom centralen. – Den tekniska utrustning som krävs för att driva en beställningsväxel är ofta dyr varför det är en fördel att vara flera som delar på kostnaden. Härtill kommer personal för att sköta växel och administration. En alltför liten beställningverksamhet kan påverka åkaren negativt, åtminstone i storstäderna, eftersom det inte är lätt att med endast ett eller ett par fordon upprätthålla en så hög service inom ett område att den svarar upp mot kundernas efterfrågan. För att t.ex. tillgodose ett större företags behov av resor krävs en relativt omfattande verksamhet för att kunden skall kunna garanteras en taxi-transport inom rimlig tid. – Andra fördelar för dem som är anslutna till en beställningscentral är att centralen som regel ombesörjer marknadsföring och viss administration, ofta har tömningsservice och köper in material till ett lägre pris. Beställningscentralen anordnar i vissa fall utbildning för åkare och förare och informerar om nya regler m.m. – Man skall inte heller bortse från det faktum att en åkare som tillhör en beställningscentral med ett gott rykte i dag ofta kan känna en tillfredsställelse och en stolthet i sitt yrke.

För *kunderna* finns det givetvis också andra fördelar med beställningscentraler än den som möjligheten att beställa en taxi innebär. Beställningscentraler skapar sig – åtminstone numera – ofta en egen profil som underlättar för kunden att välja den tjänst som passar hans behov. Genom särskild logotyp och annat känner kunden igen de olika beställningscentralerna och kan därför, även då han tar en taxi från gatan utan att förbeställa den, aktivt göra ett val av taxiresa. Fordonens utmärkning gör också att kunden har möjlighet att identifiera vilken beställningscentral han anlitat – taxifordonen är inte anonyma. Detta är av vikt för den händelse kunden vill framföra något klagomål över resan eller om han vill efterlysa något han glömt i bilen. – En annan fördel är att åkarna inom en beställningscentral har samma prissättning och att centralens prisbild sällan fluktuerar från en dag till en annan, vilket gör att kunden inte vid varje enskilt tillfälle behöver bekymra sig om resans pris. – En mycket viktig faktor är att beställningscentralerna har sitt goda rykte att värna om. Därför finns det som regel en strävan att de anslutna åkarna skall utföra transporter så att kunden blir nöjd och åter anlitar beställningscentralens service. Detta medför att kunderna ofta kan lita på att de inte blir lurade eller trakasserade när de åker med ett fordon från en beställningscentral. Skulle de trots allt bli det, finns det som sagt möjligheter att framföra klagomålen och få rättelse.

För *samhället* gäller att det ofta är lättare att kontrollera åkare som ingår i en beställningscentral än de som inte samverkar i en sådan. En del centraler sparar informationen från taxameterna, vilket gör det möjligt att erhålla kontrollmaterial vid en revision. Om en kund blivit utsatt för någon oegentlighet är det också lättare att spåra fordonet och föraren om fordonet tillhör en beställningscentral. Tillhörigheten till en beställningscentral bidrar vidare till en viss självsanering av branschen. Incitamentet att sköta sig torde vara större om man tillhör en beställningscentral, eftersom man har centralens goda rykte att tänka på. De åkare eller förare som inte sköter sig och verkar seriöst inom näringen släpps inte in i en central som är mån om sitt rykte. – Beställningscentraler som konkurrerar med god service kräver ofta att de fordon som kör i centralens namn håller en hög standard. Detta bidrar till att fordonen är trafiksäkra och ofta miljövänliga. En del beställningscentraler profilerar sig just med miljövänliga bilar.

### 8.1.3 Finns det nackdelar med beställningscentraler?

Liksom många *åkare* ser det som en fördel att tillhöra en beställningscentral upplever andra det som en nackdel. Taxibranschen domineras av småföretagare och vissa av dem har sökt sig till näringen just för den frihet som ligger i egenföretagandet. Vill man driva ett litet företag på sitt eget sätt kan en anslutning till en beställningscentral innebära att friheten begränsas. Man måste följa beställningscentralens bestämmelser i fråga om utseende på fordon, utrustning, klädsel m.m. Man måste kanske följa en kommenderingsplan eller finnas till förfogande för beställningscentralen vid vissa tillfällen. En del beställningscentraler har vidare en omfattande kontroll över åkarnas och förarnas förhållanden, vilket kan upplevas som pressande eller obehagligt. Slutligen kan den kostnad som är förenad med att vara ansluten till en central vara alltför betungande för somliga. – Att starta en egen beställningscentral är inte en möjlighet för alla. Det är bl.a. förenat med kostnader för utrustning och administration och kräver en viss organisation. – Beställningscentraler kan ibland bli dominerande på marknaden, vilket naturligtvis kan vara till men för mindre aktörer.

För *kunden*, kanske också för samhället i viss mån, kan det vara ett problem med beställningscentraler om de inte har kontroll över sina anslutna transportörer. Kunden förväntar sig att det skall vara säkrare att anlita fordon från en beställningscentral eftersom han antar att centralen har en viss tillsyn över dem som är anslutna dit. Risken är då att han är mindre uppmärksam än annars, t.ex. på prissättningen. Sköts inte

beställningscentralen seriöst kan det hända att kunden får svårt att i efterhand komma i kontakt med taxiföretaget för att framföra eventuella klagomål, än mindre vinna framgång med dem. Det finns exempel på beställningscentraler som är så löst sammansatta att de egentligen endast existerar på papperet. Som exempel kan nämnas att det för en tid sedan fanns en beställningscentral i Göteborg som till och med hade hemligt telefonnummer. Det finns alltså risk för att en beställningscentral ger legitimitet åt en oseriös verksamhet. – Ett annat problem som kan förekomma är att beställningscentralen har så stark ställning och så god tillgång på kunder att den inte behöver lägga sig vinn om att upprätthålla en god service gentemot kunderna. En alltför stark ställning ensam eller tillsammans med andra centraler kan också innebära höga priser.

För *samhällets* del gäller att marknader med få aktörer och dålig konkurrens ofta uppvisar en svag effektivitetsutveckling vilket leder till sämre service och/eller onödigt höga priser. Särskilt när den offentliga sektorn skall upphandla taxitjänster kan en dominerande ställning för en enstaka beställningscentral leda till höga priser.

#### 8.1.4 Kan dagens problem lösas genom anslutning till beställningscentral?

##### Vilka är dagens problem?

De huvudsakliga problem som i dag finns inom taxinäringen har redovisats närmare i avsnitt 3.

Från branschens sida ses fusket som det absolut största problemet. Vissa åkare har mer eller mindre satt i system att "köra svart", dvs. låta bli att redovisa alla intäkter, använda sig av svart arbetskraft m.m. Fusket leder till att konkurrensen snedvrids. Fusket är också till men för samhället i stort eftersom oredovisade intäkter innebär att staten går miste om skatter och avgifter. Detsamma gäller för användandet av svart arbetskraft med tillägget att staten dessutom inte sällan faktiskt betalar ut bidrag till dessa personer. Andra förteelser som påverkar konkurrensen är t.ex. underlåtenhet att betala försäkring och brott mot vilotidsreglerna. Det sistnämnda är också en fara för trafiksäkerheten.

Ett annat problemområde är prissättningen och prisinformationen. Prisinformationen är i dag mycket svår att tillägna sig för den enskilde kunden. Tarifferna är flera och svåra att beräkna, informationen kan vara otydlig och det är svårt att jämföra taxorna mellan olika bolag. Överpriser förekommer också, särskilt vid terminaler och hotell där det finns utländska gäster eller andra som inte känner till förhållandena på orten. Tillfälliga dramatiska prisökningar, då taxi särskilt efterfrågas,

kan också vara till men för konsumenterna. Det är vidare svårt för en resenär att i efterhand visa vilket pris man kommit överens om, dvs. vad som stått på taxins prisinformation vid tillfället för resan.

De stora beställningscentralerna i storstäderna har arbetat in sin profil och är därför bekanta för allmänheten. Även på landsbygden är taxiföretagen som regel kända bland ortsbefolkningen. En kund som vill klaga på en resa eller fråga efter kvarglömda persedlar vet i dessa fall som regel vart han skall vända sig. Så är emellertid inte alltid fallet. Ibland vet inte kunden mer om bolaget han anlitat än att det var "en taxi". Ett annat problem som hänger samman med detta är att åkaren inte har något incitament att utföra en serviceinriktad och prisvärd transport, eftersom åkaren sällan stöter på samma kund igen. Åkare som resonerar på detta sätt finns såväl inom som utom beställningscentralerna.

Vid flyg-, tåg- och färjeterminaler är de flesta problem med taxiverksamheten accentuerade. Särskilt gäller det vid terminaler dit utländska gäster med dålig kunskap om den svenska avreglerade taximarknaden anländer. För terminalansvariga medför detta såväl ordningsproblem som problem med missnöjda resenärer. Kunderna blir uppskörtade, erhåller dålig service och Sverige får dåligt rykte, liksom taxibranschen i stort. Vid flera terminaler har man försökt lösa problemen, i vissa fall genom att sluta avtal om trafikering med olika beställningscentraler. I avsnitt 6 finns en redogörelse för olika terminalers lösningar av problemen med taxiverksamheten.

För branschen har den nuvarande konkurrenslagstiftningen i vissa fall ställt till problem. Beställningscentraler som växt har i vissa fall tvingats dra ner på verksamheten eller avsluta viss samverkan för att undgå att bryta mot konkurrenslagets regler. Detta drabbar också kunderna, eftersom beställningscentralen då inte kan möta efterfrågan. På landsbygden ställer konkurrensreglerna i vissa fall till stora problem eftersom kundunderlaget där är så litet att det är svårt att driva flera konkurrerande verksamheter effektivt.

Brister i den offentliga upphandlingen påtalas inte sällan av branschen. Framst avses dålig kompetens hos upphandlarna i kombination med en alltför stark ställning. Det talas ibland om köpmonopol. Å andra sidan finns tecken på att vissa beställningscentraler – framst i större tätorter – inte längre betraktar samhällsbetalda resor som särskilt lönsamma. I stället hägrar företagskontrakt. Det har således förekommit att kommuner och landsting har haft svårt att få in anbud på sina resor. Det förekommer också att enskilda åkare inom beställningscentralerna undviker att ta sig an samhällsbetalda resor eftersom dessa inte ger åkaren lika stora intäkter som ett ordinärt köruppdrag skulle ha gjort.

Tillsynen över taxibranschen kritiseras från alla håll – även från tillsynsmyndigheterna själva – och så har varit fallet i stort sett ända sedan avregleringen genomfördes. Tillsynsfrågor har behandlats vid flera tillfällen i betänkanden och rapporter. Lästiftningen har skärpts, arbetsgrupper och samverkansgrupper har tillsatts och olika metoder för att skärpa tillsynen har arbetats fram. Trots detta menar många att tillsynen alltför ofta har brister.

Olaga yrkesmässig trafik – allmänt kallat svarttaxi – har åter börjat öka i landet efter att nästan ha försvunnit efter avregleringen. Framförstämmer verksamheten ordningsproblem samt en risk för kundernas personliga säkerhet. I vissa fall drar verksamheten med sig annan brottslighet. Svarttaxi konkurrerar naturligtvis illojalt med den seriösa taxiverksamheten, men sannolikt är det oftast inte reguljära taxikunder som väljer detta alternativ. – Problematiken med svarttaxiverksamhet ligger dock utanför det uppdrag utredningen har varför vi inte behandlar den närmare.

### **Minskar beställningscentraler problemen?**

#### *Allmänt*

Det finns anledning att anta att tillhörigheten till en beställningscentral har en återhållande effekt på alla former av misskötsamhet. Varje åkare och förare representerar sin beställningscentral och har dess goda rykte att förvalta. Misskötsel i något hänseende drabbar kollektivet i beställningscentralen. Detta gäller främst i förhållande till kunden – endast en nöjd kund kommer tillbaka. För att den goda effekten skall uppnås krävs dock att de enskilda åkarna i beställningscentralen ser kollektivets goda rykte som en fördel även för sig själv. Gör åkaren inte det finns det inget som hindrar att han betraktar varje köruppdrag som ett engångsfall, vilket innebär att han inte bryr sig om att ge kunden en så god service att denne kommer tillbaka utan i stället försöker få in så stora intäkter som möjligt vid varje köruppdrag. Det krävs alltså att beställningscentralens (och transportörernas) affärsidé är att kunden skall komma tillbaka. Först då finns en drivkraft att utföra transporter med god service och att hålla rimliga priser.

De centraler som har som affärsidé att förmedla god service åt kunderna och att följa samhällets regler ställer ofta relativt långtgående krav på sina transportörer. Den åkare som missköter sig kan drabbas av t.ex. böter eller uteslutning.

*Fusket i branschen*

När det gäller skötsamhet i fråga om att redovisa intäkter kan givetvis anslutning till en beställningscentral ha en återhållande effekt. Att så inte behöver vara fallet visas inte minst av de revisioner som genomförts avseende åkare anslutna till beställningscentraler. Visseligen ser det illa ut för centralen om dess åkare inte sköter sina åtaganden gentemot samhället, men upptäcktsrisken är ofta liten. Det är egentligen först om beställningscentralen tar till vara och sparar all information från taxametrarna, dvs. om centralen fungerar som tömningscentral, som den positiva effekten uppnås. Vetskapen om att informationen från taxametrarna finns lagrad innebär sannolikt att fusket i detta hänseende minskar.

Svart arbetskraft förekommer hos både åkare som är anslutna till beställningscentral som de som står utanför sådan samverkan. Det förekommer beställningscentraler som har kontroll över vilka förare som åkarna anlitar, men vanligen är det något som sköts helt av åkarna själva. De beställningscentraler som tar till vara på informationen från taxametrarna har möjlighet att följa upp vilka förare dess åkare anlitar (under förutsättning att föraren matar in sitt egna personliga identifikationsnummer i taxameteren). Beställningscentralen kan också i många fall erhålla denna information från bokningssystemet.

Brott mot vilotidsreglerna kan förekomma hos vilken åkare som helst och är inget som beställningscentralen normalt har kontroll över. Det kan dock gå att till viss del spåra genom taxameterinformationen, om denna tas till vara hos centralen.

*Prissättning m.m.*

Beställningscentralerna övervakar prissättningen vilket kan vara en fördel för kunden. Centralerna verkar också för hög service och i det begreppet ingår tydlig och lättförståelig prisinformation. Beställningscentralerna har därför ofta en positiv effekt på såväl prissättning som prisinformation. Vid besöket i Nya Zeeland noterade utredningen att de beställningscentraler som var inriktade på att ge kunderna en god service hade gått ifrån ett system med många taxor och tillämpade endast en eller ett par taxor. Samma tendens finns även i Sverige.

Att ta ut överpriser är mindre attraktivt för den åkare som tillhör en beställningscentral, dels därför att pressen på transportörerna att sköta sig är större, dels därför att kunden har möjlighet att få rättelse i efterhand.



Slutligen motverkar beställningscentraler chockhöjning av taxorna vid större evenemang eller dylikt. Dels är det dyrt att ändra taxorna i många fordon samtidigt, dels skulle ett sådant förfarande ge beställningscentralen mycket dåligt rykte.

#### *Reklamationer*

Fordon anslutna till en beställningscentral är som regel försedda med märkning som visar vilken central de tillhör. Detta medför att kunderna aktivt kan välja att åka med den central vars affärskoncept de funnit passar deras behov och därmed vet vart de skall vända sig om de i efterhand vill klaga på resan eller efterlysa kvarglömda saker. För att kunna reklamera resan måste det dock gå att nå företrädare för beställningscentralen och det måste finnas ett visst system för att ta hand om reklamationerna. Det är också viktigt att beställningscentralen har en sådan kontroll över sina anslutna transportörer att den dels kan spåra den förare som utfört resan som kunden klagat på, dels kan vidta åtgärder med anledning av detta. De flesta beställningscentraler uppfyller sannolikt dessa kriterier i dag, men det är inte självklart för alla centraler. Som tidigare nämnts är vissa beställningscentraler så löst sammansatta att det enda de har gemensamt i princip är telefonnumret och ibland logotyp. Det finns ingen enhet dit kunden kan vända sig med klagomål eller annat och det finns ingen gemensam kontroll- eller åtgärdsfunktion.

#### *Tillsyn*

Den åkare som inte håller sig till samhällets och beställningscentralens regler förstör för hela centralen. Inom många beställningscentraler sker därför kontroll och uppföljning av verksamheten, vilket bidrar till en självsanering av branschen.

Myndigheternas tillsyn över åkare som ingår i en beställningscentral kan vara enklare att genomföra om centralen kan tillhandahålla uppgifter om de åkare som är anslutna. Framst gäller detta, som tidigare nämnts, om centralen tillvaratar informationen från åkarnas taxametrar.

#### *Övrigt*

Problemen vid terminaler har i vissa fall minskat genom att avtal slutits med beställningscentraler – som i sin tur förbundit sig att se till att deras transportörer följer vissa uppställda regler. I den offentliga upphand-

lingen kan också krav ställas på beställningscentralerna på motsvarande sätt.

### 8.1.5 Allmänna slutsatser

Det finns flera fördelar med beställningscentraler. Beställningscentralerna ger taxiföretagen möjlighet att profilera sig effektivt på marknaden och underlättar därmed valet av taxiföretag och beställningen av taxi för kunderna. Därutöver fungerar beställningscentralerna som en lättillgänglig instans för kunder som vill klaga eller anmäla kvarglömda föremål. Härutöver kan samverkan inom ramen för beställningscentraler underlätta myndigheternas kontroll av branschen. Detta borde öka åkarnas vilja att sköta sig och leva upp till gällande krav.

När det gäller prissättningen kan beställningscentralen bidra till att informationen blir tydligare och att plötsliga höjningar av priset förekommer mera sällan.

Det bör vara lättare att kontrollera åkarna i en beställningscentral än enskilda åkare, eftersom centralerna kan tillhandahålla information om åkarna. Främst gäller det i fråga om information från taxametrarna eftersom många centraler tar till vara på denna. Vidare bidrar beställningscentralernas internkontroll till en självsanering av branschen.

Således kan man konstatera att förekomsten av beställningscentraler rent allmänt verkar i den riktningen att näringen bedrivs i seriösare former och att servicenivån blir högre, främst på grund av att man har ett gemensamt goodwill-värde att förvalta. Därmed inte sagt att förekomsten av beställningscentraler i sig alltid har denna effekt.

Före avregleringen var i princip alla åkare inom ett trafikområde tvungna att tillhöra en och samma beställningscentral. De beställningscentraler som fanns hade en mycket stark ställning och det fanns många – även anslutna åkare – som hade synpunkter på deras drift och verksamhet. De hade en monopolställning på marknaden vilket medförde att de inte hade något goodwill-värde att förvalta och de behövde därför inte anstränga sig beträffande service m.m. De kunde i stora delar diktera villkoren för avtal – t.ex. beträffande samhällsbetalda resor – och de hade stort inflytande över vilka som fick komma in i branschen. Många upplevde branschen som stagnerad. – För att uppnå den fulla positiva effekten av beställningscentraler krävs således att en beställningscentral inte tillåts dominera i alltför hög grad och begränsa konkurrensen.

För att beställningscentralerna skall fungera som ett positivt inslag i taxinäringen är det, som nämnts i 8.1.3, nödvändigt att de har en fast organisation och kontroll över sina anslutna transportörer. Om så inte är

fallet kan beställningscentralen t.o.m. ha motsatt verkan i det att den kan sägas legitimera en mindre seriös verksamhet.

## 8.2 Obligatorisk anslutning till beställningscentral?

### 8.2.1 Varför obligatorisk anslutning till beställningscentral?

Taxinäringen är reglerad i de flesta länder och så var fallet även i Sverige fram till den 1 juli 1990. Fortfarande är verksamheten kontrollerad, bl.a. genom den prövning som sker vid ansökan om trafiktillstånd och taxiförarlegitimation och den fortsatta tillsyn av innehavarna som skall ske. Detta – i kombination med att en taxiresör ofta befinner sig i en utsatt position där han har svårt att ta aktiv ställning till de olika resor som erbjuds – medför att allmänheten förväntar sig att myndigheterna har viss kontroll över att aktörerna på marknaden sköter sig. Emellertid är myndigheternas resurser begränsade. De bristande resurserna är ett problem i många sammanhang och man kan knappast förvänta sig att just kontrollen av taxinäringen skall prioriteras när det gäller tilldelning av resurser till myndigheterna. Därför måste man försöka förbättra möjligheten till kontroll på annat sätt.

En av de tankar som förts fram är att alla innehavare av tillstånd till taxitrafik skall vara anslutna till beställningscentraler. Man menar där vid att beställningscentralerna skall ta över en del av den kontroll som myndigheterna i dag sköter och att kontrollen därigenom skall bli effektivare. Genom beställningscentralens interna kontroll hoppas man dels på att en självsanering av branschen skall ske, dels att myndigheterna lättare skall kunna fånga upp fall av misskötsamhet. Vidare skulle det bli betydligt enklare för myndigheterna att kontrollera ett mindre antal beställningscentraler än omkring 9500 enskilda åkare.

### 8.2.2 Beställningscentralens funktioner

#### Allmänt

För att anslutning till beställningscentral skall ha en positiv effekt krävs att centralerna har en viss struktur och stadga samt en långsiktig verksamhetsidé. Beställningscentralens affärsidé måste vara att kunderna skall komma tillbaka. Den måste profilera sig samt se till att transportörerna upprätthåller en god service till rimliga priser för att kunderna

åter skall anlita centralens fordon. Vidare måste transportörerna vara knutna till centralen på ett sådant sätt att centralen har rätt att utöva kontroll över dessa och vidta åtgärder mot den som inte sköter sig. Som redogörelsen i det föregående visar är det inte alltid på det sättet. Därför måste vissa minimikrav ställas på en beställningscentral för att den avsedda effekten skall uppnås.

Första frågan som inställer sig är definitionen av begreppet beställningscentral. Frågan är mycket svår, vilket flera före 1998 års Taxiutredning har konstaterat. Den verksamhet som inryms i begreppet är i dag mycket varierande beroende på t.ex. det geografiska läget, centralens organisationsform och ägarstruktur samt dess storlek och affärsidé. Den väg man får välja för att ringa in begreppet är sannolikt att – som t.ex. i Nya Zeeland – bestämma sig för vilka företeelser man vill reglera eller vilka funktioner man från samhällets sida vill skall finnas i en beställningscentral.

### **Vilka funktioner bör finnas i en beställningscentral?**

Beställningsfunktionen är naturligtvis kärnan i en beställningscentral. I dag sköts beställningsservicen på olika sätt, allt ifrån de stora centralernas växelkontor med ett flertal växeltelefonister i tjänst dygnet runt till de mindre centralernas vidarekoppling av samtalen ut till fordonen. Beställning kan också ske via telefax och Internet. I vilken form beställningarna tas emot är knappast något som samhället har anledning att reglera. Med den takt i vilken teknikutvecklingen sker skulle en sådan reglering snarast kunna motverka sitt syfte. Däremot kan det vara av betydelse att funktionen finns. Att – som t.ex. i Nya Zeeland – uppställa krav på att en beställningscentral skall upprätthålla en dygnet-runt-service medför dels att kunden vid alla tider på dygnet har tillgång till taxi, dels att beställningscentralen måste vara av sådan storlek att den klarar av att betjäna sitt normala trafikområde. Det senare betyder att verksamheten måste ha viss volym, vilket kan vara en fördel för såväl den interna som den externa kontrollen. Emellertid innebär en bestämmelse om dygnet-runt-service att man i viss mån måste införa trafikområden igen. Beställningscentralen måste ju kunna ange inom vilket område den avser att operera för att det skall gå att kontrollera att servicen upprätthålls. Vanligen bör det röra sig om kommunvisa områden. Inom vissa områden skulle det krävas relativt stora beställningscentraler för att kunna tillhandahålla service i erforderlig omfattning. Vad som är dygnet-runt-service måste också i det sammanhanget definieras. Det kan knappast räcka att det går att nå beställningscentralen vid alla tider på dygnet, utan det bör också krävas att transport kan erhållas

inom rimlig tid. Vad som är rimlig tid kan variera beroende på det geografiska läget och tidpunkten på dygnet. Slutligen bör det tilläggas att kravet på dygnet-runt-service kan vara svårt att upprätthålla i t.ex. glesbygdsområden. Behovet av en sådan service är heller inte så stort att det uppväger de nackdelar som ett sådant krav skulle innebära för mindre centraler i glest befolkade områden. En möjlighet till att ~~med~~ undantag från kravet på dygnet-runt-service bör därför finnas.

En viktig funktion är att kunden skall kunna känna igen sig hos beställningscentralerna. Kunden måste veta vilken central han anlitar dels för att kunna välja resa, dels för att kunna återkomma med eventuella klagomål. Att beställningscentralen har vissa igenkänningstecken är alltså viktigt. Det kan nämnas att länsstyrelserna, enligt yrkestrafiklagstiftningen, redan i dag har mandat att föreskriva om t.ex. utmärkning av fordon, om de anser att detta är befogat.

Beställningscentralen bör ha en acceptabel klagomålshantering. Det innebär att det skall finnas något ställe dit kunden kan vända sig för att framställa sina klagomål. Som regel bör detta innebära att centralen har ett kontor med fasta öppettider som allmänheten kan besöka och ett telefonnummer som anges tydligt i taxibilen och/eller på kundens kvitto. Vidare bör beställningscentralen ha fungerande rutiner för att ta emot och behandla klagomålen. Centralen måste också ha ett system för att t.ex. med kvittots hjälp kunna lokalisera vilket fordon och vilken förare kunden anlitar.

Alla förare bör naturligtvis ha god lokalkännedom inom det normala trafikeringsområdet. Om beställningscentralen emellertid skall åläggas ansvar för detta innebär det, liksom i fråga om dygnet-runt-servicen, att centralen måste ange inom vilket område den avser att operera.

Att informationen från taxametrarna tillvaratas är något som är av stort värde för såväl skattemyndigheten som i vissa fall länsstyrelserna och polismyndigheterna. Det skulle därför vara fördelaktigt att kombinera en obligatorisk anslutning till beställningscentral med ett krav på att centralen fungerar även som tömningscentral. Emellertid har många åkare i dag väl uppbyggda andra rutiner för hantering av informationen t.ex. innebärande att de tömmer denna till ett servicebolag eller en redovisningsbyrå, vilken i sin tur har hand om den administrativa efterbehandlingen. Det är tveksamt om det finns bärande skäl för att ändra på denna ordning.

Den funktion som sannolikt är den mest intressanta för samhället att ta till vara är beställningscentralernas stadga och den interna kontrollen över verksamheten. För att en god effekt skall uppnås i detta hänseende krävs, som tidigare nämnts, att centralen bl.a. har en fast struktur och kontroll över transportörerna. I internkontrollen ligger också att beställningscentralen skall ha kunskap om vilka åkare, förare och fordon som

verkar i centralens namn. Slutligen får inte beställningscentralen vara för liten och ingen av åkarna får ha en alltför dominerande ställning för att den interna kontrollen skall fungera effektivt.

### 8.2.3 Vad innebär ett obligatorium?

#### Tillståndsplikt

Ett införande av obligatorisk anslutning till en beställningscentral måste förenas med ett krav på att beställningscentralen har tillstånd till verksamheten. Utan ett sådant krav kan åkare gå samman i löst sammansatta centraler som inte har någon egentlig internkontroll. Utan tillståndsplikt skulle samhället inte ha någon kontroll över den verksamhet som bedrivs inom en central och inte heller ha några medel att ingripa mot eventuella missförhållanden.

Lämplig myndighet att handha tillståndgivning och tillsyn skulle vara länsstyrelsen som genom sin tillgång till polisregister m.m. kan göra en vandelsprövning av den eller de personer hos beställningscentralen som är ansvariga personer för verksamheten.

För att godkännas menar utredningen att en beställningscentral bör ha:

- Utförliga stadgar som medger att centralen har kontroll över de anslutna transportörerna och visar att tillfredsställande rutiner för klagomålshantering finns. Stadgarna bör också reglera vad som gäller vid inträde i och utträde eller uteslutning ur beställningscentralen. I detta ligger också att alla medlemmar/delägare/transportörer måste ha förbundit sig att följa vissa grundläggande regler för taxiverksamheten (som t.ex. att lämna klar och tydlig prisinformation, att alltid använda taxametern, se vidare nedan).
- Tillräckliga resurser för att tillhandahålla dygnet-runt-service (om inte undantag från detta krav meddelats), dvs. ett tillräckligt antal fordon, tillräckliga resurser för att upprätthålla växel e.d.
- Ansvarig person eller personer som är lämpliga att driva verksamheten (personerna skall lämplighetsprövas, dvs. ha yrkeskunande samt gott anseende).

#### Beställningscentralens ansvarsområde

I tillståndsplikten ligger att man måste definiera beställningscentralens ansvarsområde. Med utgångspunkt i den redovisning över funktioner som gjorts i det förra avsnittet bör följande ansvar/uppgifter läggas på beställningscentralen.

- Upprätthålla beställningsservice dygnet runt (om inte undantag medgetts).
- Ha tillgång till ett rimligt antal fordon dygnet runt (om inte undantag medgetts).
- Ha en acceptabel klagomålshantering.
- Ha ansvarig/ansvariga företrädare som är lämpliga att förestå verksamheten.
- Föra register över alla anslutna åkare samt deras fordon och förare.
- Tilldela alla fordon och förare unika identifikationsnummer inom centralen.
- Rapportera till länsstyrelsen om förändringar i fråga om anslutningen till beställningscentralen.
- Ha fastställda former för in- och utträde ur centralen.
- Verka för att anslutna åkare och deras förare följer vissa grundläggande regler, t.ex. att
  - alltid använda godkänd taxameter/alltid lämna kvitto,
  - lämna klar och tydlig prisinformation,
  - lämna klar och tydlig reklamationshänvisning,
  - använda fordon märkta med beställningscentralens logotyp,
  - alltid ta den för kunden förmånligaste vägen,
  - följa vilotidsbestämmelserna/föra vilotidsbok och
  - upprätthålla en god service gentemot kund.
- Ha sina transportörer anslutna till sig genom sådana transportörsavtal som möjliggör kontroll över dessa.
- Ha fastställda rutiner för hantering av misskötsamma åkare/förare.
- I förekommande fall tillhandahålla tömningsservice för alla anslutna transportörer samt spara den lagrade informationen i 10 år.

### **Beställningscentralens ansvar för att åkarna betalar skatter och avgifter**

I resonemangen kring ett obligatorium har som en fördel framhållits att beställningscentralen skulle kunna verka som kontrollorgan för att åkarna sköter sina åtaganden gentemot det allmänna. Det är emellertid svårt att se hur en beställningscentral skulle kunna ha denna kontroll. Möjligen skulle man kunna kräva att alla transportörer lämnar in en års redovisning eller deklARATION till beställningscentralen, men det skulle innebära ett ofantligt merarbete för centralernas del. Det blir ändå endast en kontroll i efterhand och en beställningscentral kan knappast åläggas att reagera på ett tidigare stadium. Att ålägga beställningscentralen ett större ansvar än det allmänna ansvaret, dvs. att ta itu med åkare som inte sköter sig när det visat sig att så är fallet torde därför knappast bli

aktuellt. I och för sig får man på sikt bort en misskötsam åkare från branschen om han utesluts ur en beställningscentral på grund av skattefusk eller dylikt. Det lär ju bli svårt för den som en gång fuskat att bli antagen i en annan beställningscentral. Men ambitionen måste ändå vara att ett ingripande mot en misskötsam åkare skall ske i ett tidigare skede.

### **Tillträde och uteslutning**

Vid ett obligatorium måste alla som har tillstånd att driva taxitrafik ha rätt att vara med i en beställningscentral. De som har trafik tillstånd är prövade av länsstyrelsen och har befunnits lämpliga att bedriva taxi trafik. Att beställningscentralerna härutöver skulle ha en prövningssätt beträffande vilka som är lämpade som åkare i deras central och i för längningen bestämma över vilka som får bedriva taxitrafik är tveksamt. Det skulle kunna få till följd att en åkare som fått tillstånd av länsstyrelsen att bedriva taxiverksamhet hindras från detta därför att han inte får tillträde till någon beställningscentral. De etablerade beställningscentralerna skulle få stor makt om de kunde vägra någon inträde. Detta skulle kunna användas i syfte att hålla antalet taxifordon på marknaden nere för att öka sysselsättningen och omsättningen hos de aktiva i den egna centralen. Kvar skulle då, för de åkare som inte får plats i någon etablerad beställningscentral, finnas möjligheten att själv bilda en sådan. Efter som tanken bakom ett obligatorium är att beställningscentralen skall åläggas ett relativt stort ansvar för verksamheten och att den skall uppfylla vissa kvalitets- och servicekrav kommer det dock sannolikt att vara förenat med ganska stora kostnader att driva en sådan. Att bilda en egen central är därför inte ett alternativ för många mindre åkare. Ett obligatorium måste därför förenas med en skyldighet för beställningscentralerna att ta emot den åkare som är beredd att godta centralens stadgar och övriga regler. Inte heller detta är emellertid en bra lösning. Beställningscentraler är näringsverksamheter med olika affärsidéer och profilering. Att kräva att näringsidkare skall samverka med andra näringsidkare som de inte anser sig ha ett gemensamt intresse med är mycket begärt och förekommer knappast i någon annan verksamhet. Risken är uppenbar för att den positiva utveckling som beställningscentralerna står för i dag skulle omintetgöras.

Ur konkurrenssynpunkt är en obligatorisk anslutning tveksam. Ett obligatorium ger beställningscentralerna möjlighet att begränsa antalet bilar och därmed begränsa konkurrensen med högre priser än nödvändigt och sämre service som följd. Om en central tvingas ta in åkare kan det



innebära att den får en dominerande ställning på marknaden. Missbruk av sådan ställning står i strid med konkurrenslagen.

Att uteslutas ur en beställningscentral skulle få långtgående konsekvenser för en åkare. Antas han inte i en annan beställningscentral stå han utan möjligheter att fortsätta sin näringsverksamhet. En beställningscentral bör därför få utesluta åkare endast på objektiva godtagbara grunder. Vidare måste det finnas möjligheter för åkaren att få saken prövad av någon utomstående part.

### **Kan en åkare tillhöra mer än en beställningscentral?**

Eftersom beställningscentralen skall ansvara för de anslutna åkarnas skötsamhet skulle det sannolikt kunna uppstå besvärliga situationer om en åkare tillhörde mer än en beställningscentral. Man skulle då vara tvungen att reda ut vilken beställningscentral åkaren kört för vid ett aktuellt köruppdrag om en incident inträffar. Svaret måste därför i normalfallet bli att en åkare endast får tillhöra en beställningscentral.

### **Säsongsbunden trafik**

Beträffande den stadigvarande trafiken uppstår troligen inte särskilt stora problem med att en åkare endast får tillhöra en beställningscentral. Frågan är dock hur man gör med den säsongsbundna taxiverksamheten, t.ex. i turistorter som Visby och Sälen. Möjligen kan man tänka sig säsongsbunden tillhörighet till de lokala beställningscentralerna. En förutsättning för detta är emellertid dels att den beställningscentral, till vilken åkaren normalt hör, accepterar att åkaren kör för en annan central under viss tid, dels att beställningscentralen på turistorten accepterar att ta emot åkare tillfälligt. Här kan det uppstå problem. Det får antas att en beställningscentral inte är intresserad av att släppa i från sig någon av sina åkare under en del av året och därmed riskera att försämra den egna servicen. Det kan också vara så att beställningscentralen i turistorten inte har något intresse av att dela med sig av verksamheten till åkare utifrån. För att motverka det senare skulle ett alternativ kunna vara att tillfälliga beställningscentraler bildas under turistsäsongen. En sådan lösning skulle dock innebära att syftet med obligatoriska beställningscentraler delvis går förlorat. Risken för att en sådan, eventuellt ambulerande, verksamhet brister i långsiktighet och interkontroll är nämligen mycket stor. Det skulle också vara svårt för myndigheterna att kontrollera en sådan verksamhet och att ställa någon till svars för eventuella missförhållanden i efterhand.

### Återkallelse av tillståndet att driva beställningscentral

Ett tillstånd att driva beställningscentral bör kunna återkallas om inte centralen sköter sina åtaganden. Sålunda bör tillståndet återkallas i följande fall.

- Beställningscentralen inte längre uppfyller kraven för godkännande, vari bl.a. inbegrips att beställningscentralen eller någon person som är ansvarig för verksamheten inte längre är lämplig att utöva sådan verksamhet,
- Beställningscentralen vid upprepade tillfällen brutit bestämmelserna enligt tillståndet *eller* vid något tillfälle allvarligt åsidosatt sina skyldigheter mot kund eller samhälle eller begått allvarlig brottslighet *eller* om någon av dess anslutna åkare eller deras förare gjort sig skyldig till något av det sagda och beställningscentralen inte åtgärdar detta på tillfredsställande sätt
- Beställningscentralen inte har tillfredsställande kontroll över de anslutna åkarna och deras förare.

### Vad händer med åkarna om beställningscentralen mister sitt tillstånd?

En åkare får inte driva taxiverksamhet om han inte är ansluten till en godkänd beställningscentral. Samtliga åkare står därför utan inkomstkälla om de inte bildar en ny beställningscentral eller tas upp i andra beställningscentraler. Att en åkares beställningscentral mister sitt tillstånd kan således bli ett mycket hårt slag för åkaren. I och för sig kan man säga att det är upp till åkarna att se till att en sådan situation inte inträffar, men i stora centraler har de enskilda åkarna inte särskilt stor insyn i verksamheten totalt varför det är svårt för dessa att agera på lämpligt sätt innan det är för sent.

#### 8.2.4 1998 års Taxiutrednings bedömning

<b>Utredningens bedömning:</b> Anslutningen till beställningscentral bör vara frivillig också i fortsättningen.
---

### Utredningen föreslår inte ett obligatorium

Som redovisats i det föregående finns det fördelar med obligatorisk anslutning till beställningscentral. En stor del av ansvaret för kontrollen

av verksamheten skulle kunna läggas på taxinäringen vilket sannolikt skulle innebära en form av självsanering av branschen. Myndigheterna skulle kunna koncentrera sig på att i första hand kontrollera att beställningscentralerna sköter sig i stället för att som i dag kontrollera omkring 9 500 enskilda tillståndshavare. Vidare skulle kundens ställning stärkas, eftersom denne så gott som alltid skulle veta vilken beställningscentral han anlitar och därmed skulle veta vart han kunde vända sig vid eventuella klagomål i efterhand. Kundens möjlighet att erhålla rättelse skulle sannolikt också stärkas.

Emellertid finns det en rad nackdelar med ett obligatorium. För det första skulle det innebära en ganska kraftig återreglering av taxiverksamheten. Beställningscentralerna skulle behöva anknyta till trafikområden i högre grad än vad som är fallet i dag, eftersom centralen rimligen måste ange vilket område den kommer att upprätthålla sin dygnet-runt-service. Förenas beställningscentralens ansvar med någon form av krav på att förarna skall upprätthålla en god lokalkännedom inom det nomala verksamhetsområdet är det också nödvändigt med ett krav på angivande av trafikområde. Kommenteringsplan måste vidare införas i de flesta beställningscentraler för att tillförsäkra dygnet-runt-servicen.

Etableringströskeln skulle höjas ytterligare i och med att en åkare måste tillhöra en beställningscentral. Det kan vara dyrt att tillhöra en sådan, särskilt gäller det om det ställs höga krav på beställningscentralerna. Inträdesavgiften kan vara hög, liksom årsavgiften. Vidare ställer kanske centralen krav på viss utrustning, en viss typ av fordon m.m.

Om beställningscentralerna får för stark ställning kan det bli till nackdel för konsumenterna och vissa åkare genom att centralernas möjlighet att begränsa antalet aktörer på marknaden kan bli större och att servicenivån kan sjunka samtidigt som priserna höjs. Konkurrensen kan komma att påverkas negativt.

Tillståndsförfarandet skulle – åtminstone inledningsvis – innebära ett merarbete för länsstyrelserna. Detta skulle dock sannolikt relativt snart uppvägas av att beställningscentralerna tar över en del av länsstyrelsernas kontroll över branschen.

Den säsongsbundna taxitrafiken skulle få svårt att fungera effektivt liksom i vissa fall verksamheten i mindre orter. Visserligen skulle centralerna i mindre orter kunna undantas från kravet på att upprätthålla dygnet-runt-service, men i många mellanstora orter skulle säkerligen kravet kunna medföra svårigheter.

Det sätt på vilket de enskilda åkarna skulle drabbas i händelse av att beställningscentralen blir av med sitt tillstånd samt problemen med tillträdet till beställningscentralerna är slutligen de faktorer som starkt talar mot införande av ett obligatorium.

Under arbetets gång har 1998 års Taxiutredning fått den uppfattningen att utvecklingen inom taxinäringen alltmer går i den riktningen att fler och fler åkare sluter sig samman i beställningscentraler. Ofta är det nödvändigt att tillhöra en central för att få plocka upp kunder vid terminaler, eller är det i vart fall en fördel att tillhöra en sådan. Vidare krävs som regel samverkan i beställningscentral för att erhålla kontrakt på samhällsbetalda resor och företagskunder. – Taxiutredningens uppfattning är också att centralerna i allt högre utsträckning insett att kvalitet och service lönar sig och därför i högre grad på frivillig väg sanerar sin verksamhet. Detta hänger samman med kundernas ökade medvetenhet om branschen, vilket medför att alltfler kunder aktivt väljer resa, dvs. väljer att anlita en beställningscentral som de har förtroende för. – I sammanhanget skall också nämnas branschorganisationernas aktiva arbete för att höja kvalitén och servicenivån inom branschen och verka för en sundare näring.

Således är det utredningens uppfattning att taxibranschen redan i dag – mycket på eget initiativ – går mot en sundare inriktning. För att äventyra denna utveckling måste mycket starka skäl kunna anföras. Taxiutredningens slutsats är att sådana inte finns och att det därför är fel att komma med ett så drastiskt förslag som att införa ett krav på obligatorisk tillhörighet till en beställningscentral.

### **Varför lämpar sig inte Nya Zeelands modell i Sverige?**

Delar av Taxiutredningen besökte Nya Zeeland i februari 1999 för att studera landets taxisystem. I Nya Zeeland har man en avreglerad taximarknad, dock med krav på att alla åkare skall tillhöra godkända beställningscentraler. Vad utredningen huvudsakligen var intresserad av vid besöket var att jämföra Sveriges och Nya Zeelands utveckling inom taxinäringen och att undersöka om den obligatoriska anslutningen till beställningscentral i Nya Zeeland medförde sådana fördelar att vi även i Sverige borde överväga att införa den modellen. Utredningen har dock sett några väsentliga skillnader mellan ländernas system som gör att modellen inte är så väl lämpad för Sverige.

I Nya Zeeland släppte man aldrig kravet på att åkarna skulle tillhöra godkända beställningscentraler vid avregleringen. En annan tradition finns således sedan en lång tid tillbaka där anslutning till en beställningscentral är en naturlig del i taxiverksamheten. Nya Zeeland har därför inte haft situation liknande den i Sverige, där omkring 30 procent av åkarna står utanför beställningscentralerna. Man har i Nya Zeeland från myndigheternas sida inte närmare behövt ta ställning till formerna för inträde i och uteslutning ur beställningscentralerna. Det har heller inte

funnits anledning att i detalj reglera vissa företeelser som ställs på sin spets när man skall införa ett nytt system. I stället har man i stor utsträckning kunnat låta praxis utbildas efter hand.

Avregleringen i Nya Zeeland omfattade inte slopandet av trafik områden så till vida att beställningscentralerna där alltjämt måste ange inom vilket trafikområde de avser att verka för att inom detta område upprätthålla dygnet-runt-service samt garantera att förarna har god lokalkännedom. I Sverige skulle sannolikt åkarna uppfatta det som en relativt kraftig återreglering att behöva anpassa sig till sådana regler.

Den myndighet som utfärdar tillstånd samt utövar tillsynen över taxi branschen har endast till uppgift att se till säkerheten beträffande land transporter. I Sverige finns ett helt annat intresse av att även kontrollera att åkare och förare sköter sina åtaganden gentemot det allmänna.

Slutligen fann Taxiutredningen vid besöket i Nya Zeeland att såväl åkare som myndigheter trots allt hade en del negativa synpunkter på systemet och att det även där förekom åkare som inte drev en seriös verksamhet.

### 8.3 Finns det andra åtgärder som kan minska problemen?

#### 8.3.1 Inledning

Även om taxiverksamheten i stort synes gå mot en sundare inriktning finns det vissa saker som kan förbättras. Det främsta problemet är förekomsten av oredovisade intäkter samt svart arbetskraft och den snedvridna konkurrens som följer härav. Här anser 1998 års Taxiutredning att något måste göras för att öka upptäcktsrisken, vilket sannolikt leder till att fuskets minskar. Ett annat problemområde är prissättningen och förekomsten av överpriser.

Andra områden där förbättringar kan göras är vid terminaler och taxiuppställningsplatser på kommunal gatumark samt tillsynverksamheten. Utredningen behandlar här också reklamationer och vilotidsböcker.

#### 8.3.2 Tömningscentraler

## Bakgrund

Som framgår av avsnitt 8.2.2 motverkas inte problemet med oredovisade intäkter enbart av anslutning till en beställningscentral. Endast om centralen fungerar som mottagare av den information som kommer från taxametrarna och också sparar materialet erhålls denna effekt. Det är alltså denna funktion som är väsentlig när det gäller att komma till rätta med fusk av ekonomiskt slag. Först då erhåller man nämligen kontrollmaterial som kan jämföras med den enskilde taxiföretagarens bokföring och skattedeclarationer. Sannolikt har också vetskapen om att materialet finns sparad en starkt återhållande effekt på ekonomisk brottlighet.

Branschsaneringsutredningen menade också att lagring av informationen från taxametrarna kan bidra till att minska det ekonomiska fusket inom taxinäringen. Utredningen föreslog därför bl.a. att det skulle vara obligatoriskt att tömma informationen från taxametrarna till en tömningscentral. Följande är utdrag ur betänkandet Branschsanering och andra metoder mot ekobrott (SOU1997:111 s.252 ff.) samt utdrag ur de remissvar som lämnades över betänkandet.

### *Tömningscentraler*

Vid den granskning av taxibranschen som under senare år har skett på olika håll i landet har det visat sig att många taxiföretag har använt sig av relativt avancerade system för att dölja att intäkter inte redovisas. Man har t.ex. funnit att originalrapporter från taxametrar har slängts och ersatts av särskilt framställda rapporter. I de nya rapporterna har intäkterna krympts. Rapporterna har framställts genom ett särskilt krympningsprogram och till det yttre har de sett ut som en originalrapport.

Om uppgifter i taxametrar regelmässigt töms hos ett utomstående organ och lagras där ökar risken för upptäckt vid denna typ av manipulationer men också när mindre avancerade metoder används – – – Enligt utredningens uppfattning bör en skyldighet införas för taxiföretag att regelmässigt ur varje taxameter ta fram uppgifter och överföra dessa för arkivering hos ett utomstående organ.

### *Vilka uppgifter skall tas med?*

– – – Enligt vår uppfattning bör till tömningscentralen överföras de uppgifter som skall finnas i körpassrapporten och som avser identifiering av fordonet, företaget och föraren, körpass, körsträcka och enskilda körupdrag.

### *Närmare om tömning av taxametrar*

Med den moderna teknik som finns i dag är det möjligt att tömma en taxameter per telefon, direkt från bilen eller från annan plats. Det innebär att det inte för företagen behöver vara särskilt besvärligt att göra detta. En förutsättning för att tömning via telefon skall kunna godtas är att de uppgifter som finns i taxametern inte utan mycket stora svårigheter kan förvanskas i samband med eller före överföringen. Det måste klart framgå att uppgifterna kommer oredigerade från en viss taxameter. Ändring av uppgifterna skulle annars kunna ske genom en melanliggande överföring till ett krympningsprogram i en persondator.

Tömning kan också ske vid direkta besök hos tömningscentraler. Den som inte har en taxameter som godkänts för överföring via telefonledning bör vara hänvisad till denna metod.

Det bör också vara tillåtet att tömma taxametrarna hos en beställningscentral. Fordon som är anslutna till en beställningscentral skickar ofta via radiolänk uppgifter från taxametern kontinuerligt till centralen. Centralens uppgift är bl.a. att administrera kreditbetalningar. Överföringen av uppgifter sker ofta utan att taxiföraren kan påverka detta. Om det hos en beställningscentral finns ett säkert system för att hantera uppgifter från taxametrar bör tömning till dessa godtas.

Överföring bör för att minnet inte skall bli fullt ske ungefär en gång per vecka. När tömning sker till en beställningscentral kan det ske löpande.

Det är närmast en uppgift Vägverket att godkänna tömningscentraler. I denna uppgift ingår att fatta beslut om en viss beställningscentral, ofta en ekonomisk förening, kan godtas som tömningscentral. I Vägverkets uppgifter ingår också att lämna närmare föreskrifter om vilka uppgifter som skall överföras, hur arkivering skall ske m.m.

### **Remissinstanserna**

Remissinstanserna var genomgående positiva till förslaget om tömningscentraler, med undantag av *Datainspektionen*, som menade att man borde göra en närmare analys i frågor som sekretess och säkerhet (i vart fall om avsikten var att även uppgifter in taxikunder skulle ingå i det material som lagras), samt *Svenska Taxiförbundet*, som menade att befintliga system/kontrollpunkter, t.ex. samverkan mellan kontroll- och tillsynsmyndigheter, borde utredas ytterligare innan ett regelverk om obligatoriska tömningscentraler togs fram. I vart fall menade förbundet att en definitiv förutsättning var att ett regelverk om tömning av taxametrar skulle kunna anordnas inom ramen för redan existerande beställningscentraler utan en fördyrande parallell organisation med tredjepartskontroll.

Andra remissinstanser – som ställde sig positiva till ett system med tömningscentraler – lämnade följande synpunkter. *Vägverket* ansåg att tömningscentraler borde kunna utses genom ett auktorisationsförfarande där adekvata krav ställdes upp för att garantera tillräcklig säkerhet. *AB Svensk Bilprovning* ställde sig tveksam till att fungera som tömningscentral, m.h.t. att beställningscentralerna redan har ordnade rutiner för tömning, men var öppen för det om det ställdes krav på tredjepartskontroll av taxametertömningar. *Riksskatteverket* förordade att tömning skulle ske hos ett utomstående organ och menade att det var viktigt att de krav som ställdes på auktorisationen av tömningscentralerna också sanktionerades med en återkallelsemöjlighet. *Närings- och teknikutvecklingsverket* förordade att tömningscentralen skulle kunna vara ett organ knutet till taxibranschen. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* menade att det var olämpligt att ge *Vägverket* i uppdrag att godkänna tömningscentralerna. Eftersom kraven på en godkänd tömningscentral inte närmare preciserats i utredningen ansåg sig *SWEDAC* inte kunna ta ställning till om ett ackrediteringssystem vore lämpligt. I vilket fall menade man att det var viktigt att tömningscentralerna intog en oberoende ställning i förhållande till taxinäringen. Beställningscentralernas uppgifter borde därför vidarebefordras till ett oberoende arkivorgan. *Glesbygdsverket* menade att problemet är storstadsrelaterat och att dispens från ett komplicerat tömningssystem som kräver dyrbar utrustning borde kunna medges. *Konkursförvaltarkollegiernas Förening* påpekade att utformningen av en teknisk kontroll inte fick bli sådan att droskägare tvingades ansluta sig till beställningscentraler, antingen genom att inga andra kunde utföra tömningar eller till följd av att kostnaderna för sådana tömningar blev alltför dyra hos ett fristående organ.

### 1998 års Taxiutrednings bedömning

**Utredningens bedömning:** Innehavare av tillstånd till taxitrafik skall tömma all information från taxametern till en tömningscentral. Tömningscentralen skall vara tillståndspliktig.

*Informationen från taxametrarna skall tillvaratas hos en tömningscentral*

Liksom Branschsaneringsutredningen menar Taxiutredningen att informationen från taxametrarna bör tillvaratas och sparas för att kunna fungera som kontrollmaterial vid myndigheternas tillsyn. Det är viktigt att systemet för att hantera informationen är säkert, vilket bl.a. innebär att



materialet normalt skall överföras från taxametern och sparas på sådant sätt att det säkerställs att materialet inte manipuleras eller kastas bort. För att sköta detta bör finnas särskilda av myndighet godkända tömningscentraler.

*Vem kan fungera som tömningscentral?*

Ur säkerhetssynpunkt är ett system med fristående tömningscentraler varit att föredra. Med fristående tömningscentraler menar Taxiutredningen centraler som inte ägs eller styrs av personer med ekonomiska intressen i taxiverksamhet. Vissa skäl talar dock mot en sådan bedömning. Tömning och lagring av uppgifter sker redan i dag hos t.ex. större beställningscentraler, servicebolag m.m. för att användas i deras arbete med bl.a. fakturering och uppföljning av verksamheten. En bestämmelse om att tömningscentralerna skall vara fristående skulle innebära att åkarna i dessa fall antingen härutöver skulle behöva tömma till den fristående centralen eller att den fristående centralen levererade motsvarande material till beställningscentralen eller servicebolaget efter att tömning skett hos denna. Den förstnämnda lösningen är inte möjlig i dag eftersom de flesta taxametrar av säkerhetsskäl är konstruerade så att det endast går att tömma informationen en gång. Den andra varianten skulle bl.a. innebära att företagets faktureringsrutiner skulle behöva läggas om och att faktureringen eventuellt skulle försenas, vilket skulle vara till men för företagen. Att bygga upp en organisation med fristående tömningscentraler – med motsvarande uppgifter som redan utförs av beställningscentraler m.m. i dag – skulle dessutom vara svårt att motivera ur kostnadssynpunkt. Taxiutredningen menar därför att även andra än helt fristående organ bör kunna komma i fråga som tömningscentraler.

Taxiutredningen har besökt några större beställningscentraler, servicebolag samt en taxametertillverkare, vilka alla tillhandahåller tömningservice. Taxiutredningens uppfattning är att de system som dessa enheter tagit fram uppfyller högt ställda krav på säkerhet i fråga om hantering och lagring av uppgifterna. Taxiutredningen menar därför att de bör kunna erhålla godkännande som tömningscentraler och kunna fortsätta sin verksamhet i denna del även fortsättningsvis. Det samma gäller för t.ex. branschorganisationer som tillhandahåller sådan tjänst för sina medlemmar.

*Vilka närmare krav bör ställas på en tömningscentral?*

Tömningscentralen måste naturligtvis ha den tekniska utrustningen för att kunna ta emot och lagra informationen från taxameterna. Ordnade lagringsmöjligheter måste också finnas. Det material som tas emot och lagras skall hanteras på ett sådant sätt en enskild åkare inte kan manipulera materialet. Därför måste ställas krav på att en tömningscentral betjänar ett visst antal fordon, förslagsvis minst tjugo. En ensam åkare kommer då sällan att tillåtas ha sin egen tömningscentral eftersom det i dag endast finns knappt tjugo företag med fler än tjugo fordon i taxi trafik (se avsnitt 2). I undantagsfall bör man kunna acceptera att en tömningscentral har färre fordon anslutna till sig, t.ex. om det gäller en liten beställningscentral i glesbygd.

Tömningscentralen skall ha en ansvarig person som förestår verksamheten. Den ansvarige personen skall besitta yrkeskunnande och ha ett gott anseende. Det sistnämnda betyder att en vandelsprövning måste göras. Diskvalificerande i detta hänseende bör vara framför allt ekonomiska brott, förmögenhets- och skattebrott samt tillgreppsbrott.

#### *Vem skall godkänna tömningscentralerna?*

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) godkänner i dag verkstäder för kontroll av taxametrar genom ackreditering enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. SWEDAC skall underrätta Vägverket om de ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar som beslutas (7 kap. 3 § YTF). Kostnaden för den verkstad som ansöker om godkännande är i dag 15 000 kr varefter det kostar 5 000 kr per år för att bibehålla ackrediteringen.

Möjligen skulle ett system motsvarande det som gäller för godkännande av verkstäder kunna gälla också i fråga om godkännande av tömningscentraler. Hos SWEDAC finns den tekniska kompetensen för att kunna bedöma om en tömningscentraler hantering av materialet uppfyller de säkerhetskrav som ställts. Det skulle också vara en fördel att ha förfarandet med godkännande av tömningscentraler samlat på ett ställe för hela landet. Den tveksamhet som ändå finns inför en sådan lösning är att det kan vara olämpligt att lägga uppgiften att göra vandelsprövningar hos ett sådant organ.

En annan möjlighet är att låta länsstyrelserna ha hand om godkännandet av tömningscentralerna. Länsstyrelserna företar redan i dag vandelsprövningar, bl.a. när det gäller ansökan om tillstånd till taxitrafik. Vissa av de ansvariga personerna för de tömningscentraler som kommer att ansöka om tillstånd är troligen åkare. Vandelsprövningen är i dessa fall redan genomförd. – Nackdelen med att föreslå länsstyrelserna som tillståndsmyndigheter är att de saknar den tekniska kompetensen. För att

kunna avgöra om tömningscentralens system för att hantera informationen från taxameterna är tillräckligt säkert måste länsstyrelserna därför hämta in den kunskapen utifrån. Möjligen skulle ett samarbete med SWEDAC kunna ske i denna del. Sannolikt blir inte prövningen av tömningscentralernas datasystem så betungande i flertalet fall. Tillverkare av tömningsystem kan nämligen förväntas leverera system som har hög säkerhet i den meningen att de inte går att manipulera.

Sammantaget menar Taxiutredningen att övervägande skäl talar för att föreslå länsstyrelserna som tillståndsmyndigheter. Taxiutredningen förordar vidare att det inrättas ett gemensamt register över godkända tömningscentraler för hela landet, eftersom det inte är ovanligt att åkare tömmer hos en central som inte är belägen i det län där han är bosatt. Den länsstyrelse som är tillsynsmyndighet beträffande åkarens trafik tillstånd bör ha uppgift över alla godkända tömningscentraler för att kunna avgöra om åkaren uppfyller sin plikt att tömma till en godkänd central. Vägverket bör kunna svara för hanteringen av detta register.

Om länsstyrelserna godkänner tömningscentralerna är det naturligt att de också utövar tillsynen över dem. Samma regler som gäller beträffande länsstyrelsernas tillsyn över t.ex. åkarna bör tillämpas. Tillsynen bör bl.a. innefatta en rätt att kontrollera att rådata från de taxametrar som tömmer sin information till centralen finns lagrade på ett godtagbart sätt.

#### *Kraven på det lagrade materialet*

Uppgifter om samtliga köruppsdrag och körpass skall lagras i det format som de överförs från taxametern, dvs. i form av s.k. originaldata eller rådata. Data skall vara krypterad eller elektroniskt signerad för att förhindra att de manipuleras. Data skall kunna tillhandahållas myndigheterna i läsbar form.

De lagrade uppgifterna är avsedda att bl.a. utgöra jämförelsematerial till taxiföretagens bokföring. I fråga om tiden som datan skall lagras är det därför naturligt att jämföra med reglerna om bokföringsmaterial. Detta innebär att data skall lagras minst lika länge som bokföringen kräver i fråga om bokföringsmaterial (dvs. i tio år från det kalenderår då räkenskapsåret avslutades).

#### *Kraven på åkaren*

En innehavare av tillstånd för taxitrafik skall vara skyldig att tömma all information från sin eller sina taxametrar till en godkänd tömningscentral. Tömning skall ske i den omfattning som behövs, dock minst en gång i månaden om inte särskilda skäl föreligger. Kvitto från tömningscentralen som visar att tömning skett skall sparas och kunna uppvisas för länsstyrelsen vid tillsyn. Tömningskvittona skall vara löpnummerade. I de fall tömning sker kontinuerligt via radiolänk bör centralen kunna utfärda ett tömningskvitto som gäller för flera tömningstillfällen, exempelvis en till två gånger i månaden.

Tillståndshavaren skall anmäla vilken tömningscentral han anlitar till länsstyrelsen i det län som utövar tillsyn över hans verksamhet. Uppgiften bör föras in i yrkestrafikregistret, antingen i form av ett diarienummer som hänför sig till anmälan eller i form av den anlitade tömningscentralens organisationsnummer.

#### *Kraven på taxametrarna*

De taxametrar som uppfyller kraven i Vägverkets föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1997:190) är så konstruerade att godtagbar information kan föras över till tömningscentralerna. Några justeringar kan dock behöva göras. Det är Taxiutredningens uppfattning att dessa är relativt lätta att genomföra och därför inte kommer att innebära några större kostnader för branschen. – Som tidigare nämnts skall originaldata, eller rådata, vara krypterade eller elektroniskt signerade för att förhindra manipulering. De taxametrar som inte har denna funktion inbyggd i sina system måste därför kompletteras i detta avseende. – Många taxametrar fungerar i dag så att de inte går att använda om minnet blir fullt och taxametern inte töms till en tömningsdator. Det vore givetvis en förel om alla taxametrar hade denna funktion och det kan därför övervägas om en sådan funktion bör göras obligatorisk. I sådant fall behöver man knappast ha bestämmelsen om att åkaren skall tömma minst en gång i månaden.

#### *Påföljder m.m.*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet förstör eller på annat sätt undanskaffar data som skall lagras i tömningscentral bör straffas. Straffvärdet bör vara detsamma som vid olaga yrkesmässig trafik, dvs. böter eller fängelse i högst ett år. Inte sällan kan ett sådant brott också vara att betrakta som medhjälp till bokföringsbrott eller skattebrott. Därvid tar bestämmelserna i brottsbalken eller skattebrottslagen

(1971:69) över. – Återkallelse av tillståndet att driva tömningscentral kan givetvis också komma i fråga.

Underlåtenhet från åkarens sida att tömma taxametern på föreskrivet sätt bör medföra böter eller fängelse i högst ett år. Vidare bör under låtenheten normalt leda till återkallelse av trafik tillståndet.

Den som underlåter att anmäla till vilken tömningscentral tömning sker (vilket naturligtvis även inbegriper byte av tömningscentral) bör dömas till penningböter.

#### *Sekretess m.m.*

De data som finns lagrade i tömningscentralen tillhör den enskilde åkaren och kan således inte lämnas ut till någon annan utan åkarens medgivande. En myndighets rätt att med tvång komma åt materialet måste därför grundas på reglerna om husrannsakan och taxeringsevision. Hos myndigheterna bör sekretess gälla för materialet. I fråga om sekretess mellan myndigheterna hänvisas till Ekosekretessutredningens arbete (jfr avsnitt 8.3.5).

#### *Lagteknisk utformning*

Taxiutredningen förslår att en lag om tömningscentraler införs. Vidare bör en bestämmelse om skyldighet för en innehavare av tillstånd till taxitrafik att tömma sin taxameterinformation till en godkänd tömningscentral tas in i yrkestrafiklagen.

### 8.3.3 Prisregistrering och prisinformation

#### **Prisregistrering**

**Utredningens bedömning:** Innehavare av tillstånd till taxitrafik skall registrera sina aktuella priser hos länsstyrelsen. Priserna skall vara maximipriser.

Ett problem som ofta påtalas är att kunder blivit uppskörtade. Även om kunden erhållit kvitto för resan och med stöd av detta framfört klagomål i efterhand, har kunden haft svårt att visa att han fått betala för mycket, eftersom det inte gått att avgöra vad som stått på den prisinformation som lämnats kunden vid resetillfället. Åkaren kan hävda att det pris som stod på bilens prisinformation är detsamma som framgår av kvittot. Åkaren får nämligen ändra sina priser när han vill. De olika

prissättningarna finns inte registrerade någonstans vilket omöjliggör en kontroll i efterhand (I de flesta beställningscentraler har visserligen åkarna som regel förbundit sig att använda en viss taxa, som går att kontrollera mot beställningscentralens uppgifter. Dessa uppgifter har naturligtvis bevisvärde. Sett ur yrkestrafiklagstiftningens perspektiv är åkaren dock i princip fri att använda sig av en annan taxa i det enskilda fallet).

Utredningen har tagit del av det system för prisregistrering som tillämpas på Nya Zeeland och har funnit att det synes fungera väl utan att medföra någon nämnvärd belastning för vare sig åkarna eller myndigheterna (se avsnitt 5.3.2). Utredningen menar att ett sådant system även i Sverige skulle innebära att kunden hamnar i ett bättre beviläge gentemot åkaren – eller, å andra sidan, att åkaren hamnar i ett bättre bevisläge mot en klagande kund som *inte* fått betala för mycket. Kontrollen i efterhand skulle bli betydligt enklare och det skulle underlätta länsstyrelsens tillsyn över taxinäringen.

Det hävdas ibland att friåkare och mindre beställningscentraler generellt håller högre priser än de stora beställningscentralerna, utan att det egentligen finns något belägg för det. Prisregistrering skulle kunna vara till gagn för dessa små företagare om den visar att dessa håller priser som är lägre eller jämförbara med de stora centralernas. En av fördelarna med en prisregistrering är att ett jämförelsematerial skulle finnas tillgängligt, att användas av t.ex. Konsumentverket, Råd & Rön eller journalister i allmänhet. Att priserna på detta sätt kommer till allmänhetens kännedom kan förväntas medföra att de värsta avarterna i fråga om prissättning försvinner. Det kan vidare noteras att dylika jämförelser på andra områden – exempelvis Konsumentverkets s.k. lokala matkostnadsundersökningar, där olika butiker jämförs *primärt* – har haft den effekten att priserna pressats.

#### *Vilka priser skall registreras?*

Endast de taxor som tillämpas gentemot allmänheten behöver registreras. Det skall inte vara tillåtet att använda ett annat pris än det tariffpris som registrerats, utom då kunden och föraren kommer överens om ett fast pris som är lägre än det registrerade. Som regel blir det aktuellt att endast registrera kilometertariff, timtariff eller summatariff. Fasta priser får registreras, men endast om nyss nämnda beräkningstariffer inte används. En kombination av beräkningstariffer och fasta priser får alltså inte registreras.

Som nyss sagts är det inget som hindrar att kunden och föraren kommer överens om ett fast pris. Skulle emellertid det överenskomna

priset efter resans slut visa sig vara högre än priset enligt den registrerade tariffen skall kunden inte vara skyldig att betala det överstigande beloppet. Det sagda innebär att taxametern alltid måste vara påslagen för beräkning av pris enligt den registrerade tariffen. När taxameterens pris överensstämmer med det pris kunden och föraren kommit överens om får funktionen för prisberäkning slås av.

#### *Hur skall registrering ske?*

Innehavare av tillstånd till taxitrafik skall anmäla de priser han avser att tillämpa till den länsstyrelse som är prövningsmyndighet beträffande trafik tillståndet. De åkare som tillhör en beställningscentral kan med fördel överlåta anmälningsförfarandet till beställningscentralen, som tillsammans med anmälan bifogar en förteckning över vilka åkare som omfattas av anmälan. Lämpligen sker anmälan i form av en kopia av den prisinformation som skall anges på bilen

Länsstyrelsen skall inte pröva prisanmälan, endast registrera den. Sedan länsstyrelsen registrerat anmälan skickas en bekräftelse tillbaka till anmälaren som först herefter får ta de nya priserna i bruk. Förfarandet är avsett att vara snabbt och enkelt och bör kunna ske genom att handlingarna faxas mellan anmälaren och länsstyrelsen. Att prisanmälan skett bör registreras i yrkestrafikregistret. Ur kontrollsynpunkt hade det varit önskvärt att hela prisinformationen fanns tillgänglig i registret, eftersom polisen vid kontroll ute på fältet då snabbt skulle kunna konstatera om åkaren tillämpar rätt taxa. Emellertid lär prisinformationen i många fall vara relativt omfattande. Dels skulle informationen ta stor plats i registret, dels skulle det kräva en större arbetsinsats från länsstyrelsens sida att föra in den. 1998 års Taxiutredning menar därför att endast en notering om att anmälan gjorts, gärna daterad, bör räcka.

Senast registrerade pris gäller för tillståndshavarens verksamhet. Att priset skall registreras hos länsstyrelsen innebär i och för sig att en åkare inte kan ändra sina taxor plötsligt, utom kontorstid. Detta kan dock knappast rubriceras som en konkurrensbegränsning eller vara till men för den seriöse åkaren. Inget hindrar att en åkare sänder in en prändring som är avsedd att tas i bruk först vid en senare tidpunkt, så länge detta framgår tydligt av den insända handlingen.

### *Påföljder*

Kontrollen av att åkare anmäler sina priser bör utgöra ett led i länsstyrelsernas sedvanliga tillsyn över verksamheten. Om en åkare inte registrerat något pris torde det vara lätt att upptäcka genom att markering om prisanmälan saknas i yrkestrafikregistret.

Underlåtenhet att registrera priser straffas med penningböter. Är underlåtenheten bestående bör länsstyrelsen kunna överväga tillståndsinnehavarens lämplighet att driva taxiverksamhet.

### *Lagteknisk utformning*

Bestämmelsen om skyldighet för innehavare av tillstånd till taxitrafik att registrera det pris han avser tillämpa gentemot allmänheten bör föras in i 2 kap. 19 § YTL.

### **Prisinformation**

**Utredningens bedömning:** Vägverket bör meddela föreskrifter om ett standardiserat utseende på prisinformationen. Föreskrifterna bör föregås av samråd med Konsumentverket.

Dagens prisinformation är svår för konsumenterna att ta till sig. Dels har kunden ingen möjlighet till prisjämförelse eftersom utseendet på prisinformationen varierar från bolag till bolag, dels är antalet taxor så stort att det är svårt att snabbt kunna sluta sig till vilken taxa som skall gälla för just den resa som kunden avser att göra. Detta motverkar en sund konkurrens och får till följd att konsumenterna kan bli vilseledda och få betala överpriser. En fungerande konkurrens förutsätter att konsumenterna kan göra rationella val genom att bl.a. jämföra de olika bolagens priser.

Från polisens och länsstyrelsernas sida har det framställts önskemål om att utseendet på prisinformationen bör regleras tydligare än vad som är fallet i dag. Vägverket har meddelat föreskrifter om prisinformation, dock endast i fråga om vad den skall innehålla och att den skall vara läsbar på två meters håll från fordonet. Själva utseendet på informationen är inte reglerad. – Även länsstyrelserna har mandat att meddela föreskrifter i fråga om prisinformation. Möjligheten har dock inte utnyttjats av någon länsstyrelse.

1998 års Taxiutredning anser att det skulle vara till gagn för konsumenterna med en prisinformation som ser likadan ut på alla taxifordon



över hela landet. De skulle då mycket lättare kunna ta till sig informationen. Det skulle också underlätta en prisjämförelse. Taxiutredningen föreslår därför att Vägverket, efter samråd med Konsumentverket, meddelar föreskrifter med sådant innehåll. Föreskrifterna bör innehålla ett krav på att ange jämförpris i enlighet med de överläggningar som redogörs för nedan. Vidare anser Taxiutredningen att alltför många skiftande taxor gör informationen svårbegriplig. Vägverket bör därför i sina föreskrifter begränsa antalet taxor. Rätten för Vägverket att meddela föreskrifter med nämnt innehåll menar utredningen följande redan i dag genom det bemyndigande som Vägverket har att meddela föreskrifter om prisinformation i taxitrafik.

Beträffande frågan om hur prisinformationen skall utformas pågår för närvarande överläggningar mellan Vägverket, Konsumentverket, Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor och Svenska Taxi förbundet. Bland annat diskuterar man införande av jämförpriser på taxiresor. Tanken är att jämförpriset, baserat på en bestämd typresa, skall anges på ett tydligt sätt med gul färg som är karakteristiskt för jämförpriser. Genom att jämföra de olika taxifordonens jämförpriskolumner bör konsumenten få lättare att göra sitt val. Avsikten är naturligtvis att övrig prisinformation också skall anges på ett tydligt sätt, så att priset för den specifika resan kan beräknas. – Man diskuterar även om annan viktig information skall anges på prisinformationen, som t.ex. reklamationshänvisning, uppmaning om att inte glömma kvitto samt information om företagets namn, adress.

### 8.3.4 Terminaler och kommunal gatumark

#### **Terminaler**

Som tidigare nämnts är vissa av problemen avseende taxiverksamheten mest märkbara vid terminaler, där efterfrågan på taxi är stor och dit många resenärer utan lokalkännedom och insikt i den lokala taximarknaden anländer. Dessa problem har ansetts särskilt angelägna att lösa. En av uppgifterna för 1998 års Taxiutredning har således varit att undersöka hur situationen vid olika terminaler ser ut i dag och om huvudmännen för terminalerna skulle kunna göra mer för att förbättra ordningen avseende taxiverksamheten.

I avsnitt 6 har lämnats en redogörelse för hur flera av de tidigare mest utsatta terminalerna har löst sina problem. Redogörelsen visar att huvudmännen för terminalerna funnit godtagbara lösningar på problemen och att det finns olika sätt att hantera frågan beroende på de olika terminalernas särart. Lösningarna har godtagits av Konkurrensverket.

Rent allmänt kan man konstatera att de lösningar som tagits fram har höjt standarden på taxiverksamheten vid terminalerna. Sannolikt har det också medfört en standardhöjning inom branschen i stort. De taxifordon som trafikerar terminalerna finns ju som regel även på andra ställen. Kundernas medvetenhet om service och kvalitet har vidare ökat, vilket gör att de väljer taxiföretag som profilerar sig genom att hålla en hög servicenivå och ett rimligt pris. Kundernas efterfrågan på sådana bolag blir särskilt märkbar vid terminaler och får till följd att alltför taxiföretag insett att det är rätta vägen att öka sin omsättning.

Lösningarna vid terminalerna innebär ofta att man sluter avtal med beställningscentraler eller att det i vart fall är en fördel att tillhöra en sådan. Detta innebär en drivkraft att frivilligt gå samman i centraler, vilket är en positiv utveckling. Terminalernas avtalskrav är vidare som regel relativt stränga vilket höjer nivån på service och kvalitet, förbättrar ordningen och minskar risken för att kunderna skall råka ut för att behöva betala överpriser. Risken för att kunden utsätts för tråkasserier eller annat påträngande beteende från förare minskar också. Slutligen medför avtalskraven att den interna kontrollen inom beställningscentralerna ökar.

När det gäller frågan om tydlig prisinformation kan det påpekas att länsstyrelserna numera har möjlighet att meddela föreskrifter i detta hänseende.

Vid flera av de terminaler där problemen fortfarande anses bestå är taxiuppställningsplatserna belägna på offentlig mark. Det är således snarast på dessa platser som det finns anledning att undersöka om det går att minska eller undanröja problemen.

## **Kommunal gatumark**

### *Allmänt*

Problem med taxiverksamheten uppstår oftast på ställen där kundunderlaget är relativt stort samtidigt som utrymmet för uppställning av taxifordon är begränsat. Förutom problemet med klagomål från kunder som anser sig blivit uppskörtade synes det främsta problemet vara att de beställningscentraler som är särskilt efterfrågade inte kan komma fram till terminalerna i den omfattning som kunderna önskar. Oavsett anledningen till att kunderna väljer ett visst taxiföretag medför företags svårighet att serva terminalen i erforderlig omfattning att kundens möjligheter att välja resa minskar, vilket får sägas innebära en konkurrensbegränsning. Som bl.a. Konkurrensverket uttalat vid flera

tillfällen är det kundens efterfrågan som skall styra utbudet på en avreglerad marknad.

Problemet med de allmänna taxiuppställningsplatserna är dels att marken är gatumark – vilket innebär att tillträdet till marken inte får begränsas utom i mycket speciella fall – dels att utrymmet ofta är begränsat – vilket innebär att en omläggning av detaljplan eller andra åtgärder endast svårligen låter sig göras. Det är också tveksamt om det är en kommunal angelägenhet att reglera taximarknaden på ett sätt som riskerar att medföra fördelar för vissa och nackdelar för andra. Emellertid är det för konsumenternas del viktigt att den fria konkurrensen fungerar och att kundens valmöjligheter på en avreglerad marknad inte begränsas. Härtill kommer att den nuvarande situationen på vissa håll ger såväl terminalen och taxiföretagen som kommunen och i vissa fall även landet i stort ett dåligt rykte. Därför är det angeläget att kommunerna på vissa håll agerar för att främja en bättre ordning vid terminalerna.

#### *Vad kan kommunen göra?*

Som nämnts i avsnitt 6.4.2 kan lokala trafikföreskrifter inte användas för att reglera taxiverksamheten på kommunal gatumark i sådant hänseende som avses här. Inte heller torde lokala ordningsföreskrifter, innebärande att endast vissa taxiföretag skulle få trafikera taxifickor, kunna meddelas. Det skulle vara svårt att utan vidare hävda att en sådan reglering syftar till att upprätthålla den allmänna ordningen – vilket är förutsättningen för en sådan föreskrift – och det skulle vidare inskränka näringsfriheten på ett oacceptabelt sätt. Här hänvisar 1998 års Taxiutredning till den i avsnittet 6.4.2 diskuterade torghandeln.

Möjligen skulle polismyndigheten kunna meddela tillstånd att nyttja visst område på offentlig plats för taxitrafik, dock inte på sådan plats som redan är avsatt för sådant ändamål. En rad tveksamheter uppkommer dock. Någon måste vara ansvarig för tillståndet. Den som erhåller ett sådant tillstånd skulle då kunna bestämma vem som får stå uppställd på den aktuella platsen. Det skulle kunna innebära klara snedridningar av konkurrensen, vilket är tveksamt om myndigheterna skall medverka till och kan vara oförenligt med konkurrenslagens bestämmelser. Vidare skulle det vara en grannliga uppgift att avgöra vem som skulle kunna komma i fråga för ett sådant tillstånd. Om det t.ex. är fråga om att meddela ett taxiföretag tillstånd skulle polismyndigheten, eller kommunen, behöva bedöma vilket taxiföretag som i sådant fall skulle kunna erhålla detta. Alla trafiktillståndshavare är prövade och godkända för att driva taxiverksamhet. Att polisen eller kommunen häröver skulle avgöra vem som kunde kvalificera sig för att erhålla ett exklusivt tillstånd

till en uppställningsplats kan ifrågasättas. Även detta skulle kunna hämma den fria konkurrensen. – Ett alternativ som möjligen skulle kunna accepteras är att den terminal som önskar en reglering av taxi trafiken meddelas tillstånd och att tillståndshavaren därefter genom en objektiv upphandling av taxijänsterna sluter avtal med vissa taxibolag om att få stå uppställda på platsen. I sådant fall är det dock väsentligt att det finns möjlighet för andra taxibolag att också kunna konkurrera om kunderna vid terminalen. Annars skulle förfarandet strida mot bestämmelserna i konkurrenslagen.

En möjlighet kan vara att omvandla gatumarken till kvartersmark. Kommunen kan härfter själv hyra ut den alternativt överlåta den till en angränsande terminal. Detta under förutsättning att det är möjligt med hänsyn till det allmänna användandet av området. Även om marken görs om till kvartersmark och markägaren får större befogenheter att disponera marken än om den varit gatumark är det viktigt att konkurrenslagens bestämmelser följs. Således bör man se till att inget taxibolag utestängs från området i stort. Uppställningsplatser för andra taxibolag i ett närliggande område torde därför var ett krav för att lösningen skall kunna godtas.

### 8.3.5 Tillsynen

Som påpekats i avsnitt 3.1.8 och 8.1.4 menar många att det brister i tillsynen från myndigheternas sida. Mycket arbete har lagts ned bl.a. i utredningar och arbetsgrupper på komma till rätta med dessa brister och 1998 års Taxiutrednings uppfattning är att utvecklingen går i rätt riktning.

I flera län arbetar man i samverkansgrupper, där flera olika myndigheter är representerade. Samverkan mellan myndigheter är sannolikt det bästa sättet att kontrollera olika verksamheter, däribland taxi näringen. Emellertid gäller som regel sekretess för vissa uppgifter inom myndigheterna och det kan vara svårt att veta i vilken omfattning samarbetet får bedrivas. Ekosekretessutredningen, som nyligen lämnat sitt betänkande Ekonomisk brottslighet och sekretess, SOU 1999:53, har bl.a. sett över de sekretessregler som myndigheter har att beakta vid samverkan. Ekosekretessutredningen lämnar vidare förslag på hur samverkan kan bedrivas utan att sekretessreglerna bryts.

En annan form av samverkan sker i Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor. Samrådsgruppen – som har representanter från olika län i Sverige – verkar för att samla erfarenhet från länsstyrelserna och utveckla praxis i fråga om handläggningen av yrkestrafikärenden, sprida information om nyheter inom området, fungera som remissinstans

i fråga om förslag till lagstiftning och föreskrifter samt kanalisera synpunkter och förslag till departement och andra myndigheter.

Ett problem när det gäller tillsynen av branschen är att handläggare på olika myndigheter inte alltid har insikt i vad ett enskilt ärende kan betyda t.ex. för länsstyrelsen i dess tillsynsverksamhet. Som exempel kan nämnas att viss brottslighet, t.ex. brott mot vilotidseglerna eller bristande prisinformation, inte utreds ordentligt hos polismyndigheten och/eller skrivs av hos åklagarmyndigheten. Denna brottslighet kan dock ha stor betydelse för länsstyrelsen i ett ärende om återkallelse av taxitillståndet. Vidare kan vissa av dessa brott vara ett tecken på att allt inte står rätt till i taxiföretaget. Ekobrottsmyndigheten har tagit initiativ till en genomgång av arbetsformer och handläggningsrutiner på yrkestrafikområdet och avser att presentera resultatet i en promemoria.

Det har från vissa håll hävdats att länsstyrelsernas kontrollmöjligheter bör utvidgas. I avsnitt 7 har Taxiutredningen tagit upp vilka dessa är i dag och vilka som är på väg att införas. Utredningens uppfattning är att länsstyrelserna redan har de befogenheter och möjligheter som behövs för att en godtagbar tillsynsverksamhet skall kunna bedrivas. Problemet ligger snarast i myndigheternas bristande resurser. Resurstilldelningen för att kontrollera taxiverksamheten lär knappast öka. Därför måste tillsynsverksamheten effektiviseras inom ramen för de resurser som finns. Här tror utredningen att ett samarbete mellan myndigheter kan leda till bra resultat. Det har också visat sig att kontrollen av taxinäringen fungerar bäst i de regioner där samarbetet mellan olika myndigheter är väl utvecklat.

Taxiutredningen anser vidare att de förslag som lämnas i detta betänkande angående tömingscentraler, prisregistrering och prisinformation kommer att förbättra möjligheten till tillsyn av taxibranschen.

### 8.3.6 Övrigt

#### **Reklamationer**

Problemet med att en taxikund inte vet vart han skall vända sig för att klaga på en resa eller fråga efter kvarglömda persedlar minskar i takt med att allt fler åkare organiserar sig i beställningscentraler, samtidigt som kunderna allt oftare medvetet väljer den beställningscentral som de vill åka med. Emellertid hjälper det oftast inte att endast veta vilken beställningscentral man anlitat utan man måste också veta vilket fordon man åkt med och vem som kört bilen. För att få framgång med ett klagomål gäller det att ha kvittot från resan. Tyvärr frågar kunden sällan efter kvitto, om inte resan skall redovisas hos t.ex. arbetsgivaren.

Taxiutredningen vill inskräpa vikten av att kvitto alltid tillhandahålls kunden efter en avslutad resa.

### **Vilotidsböcker**

Ett av de vanligaste brotten som uppdagas vid kontroll av taxi ute på fältet är brott mot vilotidsförordningen. Som exempel kan nämnas en taxi kontroll vid Landvetter flygplats i november 1998, som representerar för Taxiutredningen följde. Vid det tillfället kontrollerades 63 taxifordon och förare, varav 11 förare rapporterades för brott mot vilotidsförordningen, de flesta för att vilotidsboken inte var korrekt iförd. Anledningarna till bristerna kan naturligtvis vara flera, t.ex. att förarna inte anser det särskilt viktigt eller rent av medvetet låter bli att fylla i uppgifterna för att inte det skall synas att vilotidsbestämmelserna inte följs. En av anledningarna uppges vara att föraren saknar kunskap om hur boken skall föras eller att det uppfattas som för krångligt att fylla i den. Här menar utredningen att ett ansvar vilar dels på den myndighet, dvs. Vägverket, som meddelar föreskrifter om innehållet i böckerna och om bestämmelserna i övrigt, dels på arbetsgivare och branschorganisationer att informera förarna om hur böckerna skall fyllas i samt inskräpa vikten av att vilotidsbestämmelserna följs.

Det förekommer att förare använder mer än en vilotidsbok samtidigt, vilket är förbjudet. Böckerna skall kvitteras ut hos arbetsgivaren, men den förare som har flera arbetsgivare kan ibland kvittera ut böcker hos de olika arbetsgivarna. Detta är svårkontrollerat och det har påtalats att ett annat system för att erhålla böckerna borde övervägas. Hur pass vanligt det är att förare har mer än en vilotidsbok samtidigt är dock inte klarlagt. Omfattningen av problemet och i vilken mån det i realiteten faktiskt utgör ett problem bör utredas innan ett nytt sådant system föreslås.

### **Offentlig upphandling**

Bristerna i den offentliga upphandlingen är ett problem som berör många andra verksamheter än taxi. Taxiutredningen menar att problemen bör behandlas i ett sammanhang och inte endast för den här berörda verksamheten. Som nämnts i avsnitt 3.1.7 har regeringen under år 1998 tillsatt en utredning med uppgift att se över dessa frågor.

### **Författningsförslag**

1998 års Taxiutredning har föreslagit att innehavare av tillstånd till taxi trafik skall registrera sina priser hos länsstyrelsen samt tömma informationen från taxametrarna till en godkänd tömningscentral. Utredningstiden har dock inte medgett utarbetande av några författingsförslag.

## 9 Konsekvenser av förslagen

### 9.1 Inledning

När utredningen erhöll sitt uppdrag gällde vissa generella direktiv som varje utredning skulle beakta. Dessa omnämns i utredningens direktiv. Den 1 januari 1999 trädde dock en ny kommittéförordning (1998:1474) i kraft, genom vilken de generella direktiven upphävdes. I stället gäller att kostnadskonsekvenser och finansieringsförslag skall anges i följande fall samt att en konsekvensanalys skall anges om förslagen har betydelse för den kommunala självstyrelsen, brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen (14 och 15 §§ kommittéförordningen).

### 9.2 Kostnader

#### 9.2.1 Förslaget om tömningscentraler

Förslaget om att alla innehavare av taxitillstånd skall tömma informationen från sin/sina taxametrar till en godkänd tömningscentral torde endast medföra en marginell kostnad för branschen. Redan i dag finns väl utvecklade system för tömning vilka så gott som alla åkare är anslutna till. Meningen är att dessa system skall finnas kvar och den eventuella merkostnad som tillkommer för att lagra informationen i tio år bör bli liten. Den kostnad som således tillkommer är ansökningsavgiften för att godkännas som tömningscentral och eventuellt en årlig kostnad herefter för att bibehålla godkännandet. Med tanke på att denna avgift skall slås ut på minst tjugo fordon kommer den knappast att påverka den enskilde åkaren.



För tillståndsmyndigheten kommer det att ta resurser i anspråk för att godkänna tömningscentralerna. Kostnaden kommer framför allt att uppstå i inledningskedet då ett system för hantering av förfarandet måste byggas upp och de tömningscentraler som finns i dag skall prövas för godkännande. Härefter kommer resurser främst att tas i anspråk för tillsynen av verksamheten. För samhället i stort kan kostnaden förväntas jämnas ut sig genom att tillsynen av branschen underlättas väsentligt, exempelvis för skattemyndigheterna vid deras revision. Taxiutredningen föreslår att systemet skall självfinansieras genom uttagande av en avgift för godkännandet och tillsynen som motsvarar kostnaden för myndigheterna.

## 9.2.2 Förslaget om prisregistrering

Systemet med prisregistrering är avsett att fungera enkelt och smidigt. För branschens del gäller att t.ex. prisinformationen kan faxas in till länsstyrelsen, vilket inte borde ta annat än marginella resurser i anspråk.

Det är inte meningen att länsstyrelserna skall granska och godkänna åkarnas priser. Även för myndigheternas del bör således förfarandet inte vara resurskrävande. Inledningsvis kan i och för sig kostnader för myndigheterna uppstå genom att ett system för att hantera prisregistreringarna måste utarbetas och en relativt stor mängd anmälningar måste tas emot samtidigt. Erfarenhetsmässigt ändrar emellertid inte de flesta taxibolag sina priser särskilt ofta varför antalet ändringsanmälningar inte förväntas bli stort efter det att priserna en gång anmälts. Avsikten med systemet är bl.a. att länsstyrelsernas tillsynsverksamhet skall underlättas. Taxiutredningens uppfattning är att de resurser som i dag läggs på att utreda ärenden om påstådda överpriser kommer att förenklas i sådan omfattning att det motsvarar merkostnaden för att registrera priser. Om det framdeles visar sig att så inte är fallet kan man överväga att ta ut en mindre avgift vid registrering av nytt pris.

## 9.3 Andra konsekvenser

### 9.3.1 Förslaget om tömningscentraler

Förslaget om tömningscentraler är avsett att vara till hjälp för att avslöja brottslighet och får också ses som en del i det brottsförbyggande arbetet, eftersom vetenskapen om att informationen lagras sannolikt kommer att medföra att färre åkare fuskar med oredovisade intäkter.

Systemet med tömningscentraler kommer inte att medföra en nackdel för mindre taxibolag, eftersom det finns en möjlighet för exempelvis beställningscentraler i glesbygd att erhålla godkännande som tömningscentral även om antalet fordon som utnyttjar centralen är mindre än 20. Som tidigare nämnts kommer situationen sannolikt inte att förändras nämnvärt, åtminstone inte inledningsvis. De flesta kommer att tömma informationen till samma enheter som de gör i dag. Däremot kan man på sikt förvänta sig att det etableras nya företag som erhåller godkännande som tömningscentraler. Eftersom det inte finns några geografiska begränsningar när det gäller att tillhandahålla tömningservice går det utmärkt att förlägga tömningscentralerna till glesbygdsområden.

### 9.3.2 Förslaget om prisregistrering

Förslaget om prisregistrering är avsett att avslöja brottslighet i form av uttagande av överpriser samt att förebygga sådan brottslighet. I övrigt synes förslaget inte inverka på de områden som nämns i kommittéförordningen.

## Bilaga 1









## Bilaga 2

## Tidigare behandling av frågan om beställningscentraler

Den reformering av yrkestrafiklagstiftningen som ledde fram till yrkes trafiklagen (1979:559) och yrkestrafikförordningen (1979:871) omfattade huvudsakligen godstransporter och busstrafik medan taxitrafiken lämnades utanför.

En samlad översyn av taxinäringen företogs i slutet av 1970-talet vilket resulterade i betänkandet TAXI – krav och utvecklingsmöjligheter (Ds K 1979:4) och prop. 1979/80:142 om vissa taxifrågor samt lag- och förordningsförändringarna SFS 1980:397 och SFS 1980:643. Genom ändringarna blev det i princip obligatoriskt att tillhöra en beställningscentral. Enligt den ursprungliga lydelsen i 1979 års yrkestrafikförordning fick länsstyrelsen bestämma att en tillståndshavare måste ansluta sig till en sådan förening som hade godkänts av länsstyrelsen och som hade till syfte att hålla beställningskontor (4 kap. 9 §). Detta ändrades alltså, från den 1 oktober 1980, till att den som hade tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon skulle vara ansluten till beställningscentral, som var gemensam för ett eller flera trafikområden. Förelåg det särskilda skäl fick den tillståndsgivande länsstyrelsen medge undantag från denna skyldighet (4 kap. 10 §). – Andra ändringar var t.ex. att man inom taxi fick möjlighet att välja företagsform och att det infördes regler om trafikområden, uppställningsplatser och kommanderingsplaner.

I promemorian TAXI – krav och utvecklingsmöjligheter angav utredaren följande beträffande anslutning till beställningscentral. ”Om tillståndsmyndigheten föreskriver det är en innehavare av tillstånd till taxitrafik f.n. skyldig att ansluta sig till en av myndigheten godkänd förening som har till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken. – Jag anser att en bestämmelse med motsvarande innebörd bör finnas i yrkestrafiklagstiftningen även fortsättningsvis. Inte minst från konsumenternas synpunkt är det väsentligt att utövare av taxitrafik finns anslutna till en gemensam beställningscentral. Ett sådant krav på anslutning bör därför utgöra en huvudregel som regelmässigt anges



som föreskrift i tillståndet. Länsstyrelsen bör emellertid kunna gör undantag från denna regel om det föreligger skäl för det. Sådana skäl kan t.ex. vara att taxitrafiken drivs i glesbygdsområden där avstånden mellan trafikutövarna gör att förutsättningar saknas för att till rimliga kostnader hålla gemensam beställningscentral.” (Ds K 1979:4).

I prop. 1979/80:142 om vissa taxifrågor angav departementschefen följande angående beställningscentraler och annan samverkan. ”Det är inte minst från taxikundernas synpunkt väsentligt att trafikutövarna är anslutna till en gemensam beställningscentral med fullgod kapacitet. Såväl för allmänheten som taxis stora kunder, däribland kommuner och landstingskommuner, bör detta vara av stor vikt. Mot bakgrund av vad jag anfört delar jag utredarens och remissinstansernas uppfattning att tillståndshavarna regelmässigt skall vara anslutna till en gemensam beställningscentral. Något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde finns i allmänhet inte. En effektiv trafikplanering liksom de stora investeringar som krävs för moderna, kanske datoriserade, beställningscentraler torde omöjliggöra alltför små enheter. Om skäl finns för det bör länsstyrelserna emellertid i enskilda fall kunna medge att frågan om beställning av taxibilar löses på annat lämpligt sätt än det som jag nu redogjort för. Exempelvis bör befrielse från anslutningsskyldigheten kunna medges då det rör sig om glesbygd med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna. – Jag har i det föregående i olika sammanhang betonat vikten av samverkan mellan bl.a. tillståndsmyndigheterna och taxinäringen. Denna samverkan bör ske i fastare former än vad som på många håll är fallet f.n. En förutsättning härför torde vara att taxägarna, om inte särskilda skäl föranleder något annat, skall – på sätt som sker redan i dag – vara anslutna till en taxiförening. Det bör stå resp. förening fritt att driva t.ex. en beställningscentral i annan ändamålsenlig företagsform”.

Frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral m.m. togs upp vid flera tillfällen under de kommande åren, t.ex. i prop. 1983/84:65, Transportrådets promemoria Gemensamma beställningscentraler, organisationsformer, krav på föreningstillhörighet m.m., bet. TU 1985/86:2, prop. 1986/87:5 och bet. TU 1986/87:7.

I prop. 1983/84:65 angav departementschefen: ”Tillämpningen av bestämmelserna om tillhörighet till taxiförening och beställningscentral har – efter vad jag erfarit – inte varit helt fri från problem. De nya reglerna om obligatorisk anslutning till beställningscentral tycks exempelvis ha fått en något skiftande tillämpning. I vissa län har länsstyrelserna drivit taxifrågorna med kraft och i samarbetet med branschen åstadkommit förändringar av det slag 1980 års lagstiftning

syftade till. I andra län har utvecklingen inom taxinäringen av olika skäl inte nått lika långt. På vissa håll har skyldigheten för de enskilda taxiägarna att tillhöra en beställningscentral kommit i konflikt med det faktum att någon skyldighet enligt 4 kap. 9 § yrkestrafikförordningen att tillhöra taxiförening inte föreligger. Härigenom har juridiskt komplicerade situationer uppstått vilket inte varit till gagn för en smidigt fungerande taxitrafik. – Sammantaget finns det således enligt min uppfattning skäl att närmare studera hur 1980 års bestämmelser om bl.a. anslutning till beställningscentraler har genomförts. Redan nu föreligger resultatet av en enkätundersökning som transportrådet har utfört angående länsstyrelsernas erfarenheter från arbetet med nya trafikområden, anslutning till beställningscentral m.m. Med bl.a. detta material som underlag bör frågan om beställningscentralers organisationsform närmare prövas liksom frågan om taxiföreningarnas funktion. Det kan också finnas skäl att pröva om man bör vidta ytterligare åtgärder för att trygga genomförandet av 1980 års reform. Jag ämnar därför uppdraga åt transportrådet att – i enlighet med vad jag nu har anfört – se över vissa frågor angående taxis beställningscentraler och föreningstillhörigheten inom taxi”.

Regeringen uppdrog sålunda åt transportrådet att se över frågan om organisationsform för taxis beställningscentraler och därtill anslutande frågor om föreningsanslutning inom taxibranschen. Transportrådet (TPR) redovisade uppdraget i en promemoria den 7 juni 1985: ”TPR konstaterar att skyldigheten att vara ansluten till beställningscentral i princip är absolut. Däremot föreligger inte någon skyldighet att vara medlem i taxiförening annat än om länsstyrelsen enligt 4 kap. 9 § YTF föreskrivit att så skall ske. Sådan tvångsanslutning gäller dock endast undantagsvis, enligt en gjord enkät hos 16 föreningar fördelade på sju län. – Eftersom beställningscentralerna för närvarande regelmässigt drivs i taxiföreningarnas regi måste emellertid taxiägare med nuvarande lagstiftning gå in i föreningen vare sig han vill eller inte. Att anlita beställningscentralens tjänster som fri abonnent har visat sig innebära många problem med konflikter mellan förening och trafikutövare. Ofta har en anslutning till föreningen ansetts som ett krav. I andra fall har förening begärt orimliga avgifter för utomstående. – TPR uttalar att det inom taxinäringen självfallet finns behov att verka för gemensamma mål och på olika områden ta till vara tillståndshavarnas intressen. Anslutningen måste emellertid vara frivillig. Ett tvång skulle strida mot allmänna rättsgrundsatser. Bestämmelsen i 4 kap. 9 § YTF bör därför slopas. – Däremot är det viktigt med hänsyn till de stora samordningsvinster som det ger att trafikutövarna driver sin verksamhet inom ramen för beställningscentral. Bestämmelsen om enbart en central inom ett trafikområde kan dock behöva omprövas. Utvecklingen inom branschen och de krav som samhället ställer kan ge anledning att överväga frågan om konkurrerande beställningscentraler. Under alla

förhållanden måste man dock kräva att trafikutövarna skall vara anslutna till särskilt upprättade trafikledningssystem. Detta kan gälla kommunvisa centraler eller en länbeställningscentral. – Kommunvisa beställningscentraler kan liksom för närvarande organiseras inom ramen för taxiföreningarna. Då måste man emellertid hålla i sär föreningsstillhörighet och beställningsfunktion. I vissa fall kan finnas skäl för att låta ett fristående organ utöva beställningsfunktionen. Den kan då drivas genom en särskild för ändamålet bildad förening eller ett aktiebolag. Förutom företrädare för taxinäringen kan i styrelsen ingå representanter för kommuner och också för läns huvudmannen. Uppgifterna skulle vara att

- inom trafikområdet svara för beställnings- och trafikledningfunktionerna,
- upprätta kommenderingsplan för trafiken,
- samordna samhällsbetalda transporter som sker enligt avtal mellan trafikutövarna och kommuner, landsting etc.

Länsstyrelsen bör fastställa stadgar för verksamheten. Den har då möjlighet att se till att beställningscentralen står öppen för alla tillståndshavare i området. Länsstyrelsen kan därvid pröva skäligheten av de avgifter som är föremåle med anslutningen till centralen.”

Frågan om skyldigheten att tillhöra en beställningscentral behandlades också i trafikutskottets betänkande TU1985/86:2: ”Riktlinjer för dispensgivningen har angivits i en cirkulärskrivelse från transportrådet till länsstyrelserna (vilken i sin tur bygger på trafikutskottets uttalanden i TU 1979/80:27 och TU 1981/82:30/utredningens anm.). Enligt skrivelsen kan dispens ges bl.a.

- då trafikutövaren av ålder eller annan orsak kommer att upphöra med sin verksamhet inom ett fåtal år,
- då en anslutning skulle innebära stora ekonomiska påfrestningar för trafikutövaren, då trafikutövaren har sin huvudsakliga inkomstkälla från annat än taxiverksamheten – vilket inte torde vara sällsynt på landsbygden,
- då det är fråga om taxiverksamhet i glesbygdsområden med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna,
- för taxistationer med uppställningsplatser inom en tätortskommuns landsbygdsområde.
- – – Enligt utskottets mening är gemensamma beställningscentraler värdefulla för att samordna taxitrafiken och därmed öka kapacitetsutnyttjandet. Härigenom uppnås rationaliserings- och effektivitetsvinster av betydelse inte bara för det stora flertalet taxiföretag utan också för kunderna, bland vilka kommuner och landsting svarar för den övervägande delen av taxis intäkter. Genom att förmedlingsverksamheten för taxitrafiken drivs i så effektiva former som möjligt tillgodoses också det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut (prop. 1978/79:99, bet. TU 1978/79:18, rskr. 1978/79:419) skall vara vägledande för trafikpolitiken. – Som

framgår av proposition 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor och utskottets betänkande TU 1983/84:11 med anledning av propositionen har det i yrkestrafikförordningen år 1980 införda stadgandet om skyldighet att tillhöra en gemensam beställningscentral givit upphov till tre olika tillämpningsproblem. Det första problemet gäller den nu aktuella frågan om undantag från skyldigheten att tillhöra en central. Det andra problemet är huruvida skyldigheten att tillhöra en gemensam beställningscentral utgör hinder för ett taxiföretag att tillhöra två eller flera sådana centraler. Det tredje problemet är att skyldigheten att tillhöra en beställningscentral på vissa håll kommit i konflikt med det faktum att någon skyldighet att tillhöra en taxiförening – som i allmänhet driver beställningscentralerna – inte föreligger. – Vad gäller det första problemet tillgodoser enligt utskottets mening de nämnda dispensreglerna i erforderlig utsträckning sådana taxiföretag, särskilt i glesbygd, som önskar bedriva sin verksamhet utan att vara anslutna till en gemensam beställningscentral. En ofrånkomlig följd av anslutningsskyldigheten är att taxitillstånd kan vägras eller återkallas, om inte undantag från skyldigheten medges. – Det andra problemet har utskottet behandlat i det föregående, i samband med konkurrensfrågorna (där anges att utskottet delar kommunikationsministerns uppfattning att det i allmänhet inte finns något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde, men att undantag, efter prövning från fall till fall, bör kunna medges från huvudregeln /utredningens anm). – Det tredje problemet har på regeringens uppdrag studerats av transportrådet, som i juni innevarande år redovisat uppdraget i en promemoria Gemensamma beställningscentraler, organisationsformer, krav på föreningstillhörighet m.m. – Tillämpningsproblemets art och omfattning är faktorer som enligt utskottets mening bör föranleda närmare överväganden huruvida det trafikpolitiska intresset av en effektiv förmedlingsverksamhet för taxitrafiken kan tillgodoses på ett annat sätt än genom nuvarande reglering. Utskottet utgår från att en förutsättningslös prövning av möjligheterna härtill sker i samband med den i kommunikationsdepartementet pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen”.

I prop. 1986/87:5 angav departementschefen bl.a.: ”För att främja en sund utveckling av taxinäringen och lösa problemen med lönsamhet, effektivitet och kundservice kan åtgärder diskuteras på dels kort sikt, dels lång sikt. – För åtgärder på kort sikt vill jag understryka att det redan inom ramen för gällande lagstiftning är möjligt att vidta en rad åtgärder som ökar konkurrensen och höjer effektiviteten inom branschen. – – – Det är vidare möjligt inom ramen för gällande regelverk att i vissa fall frånga huvudregeln om att taxiföretagen skall tillhöra en enda beställningscentral. Därigenom kan man öka konkurrensen. – – – När det gäller en mer långsiktig lösning anser jag som princip att utövarna av yrkestrafik så långt möjligt bör få agera

utan konkurrensbegränsande regleringar. Min allmänna inställning är också att en utveckling mot bättre kundservice inom taxinäringen skulle stimuleras genom en ökad konkurrens och minskad reglering av taxibranschen”.

Trafikskottet noterade med tillfredsställelse uttalandena om ökad konkurrens och om möjligheten att i vissa fall frånga huvudregeln om att taxiföretagen skall tillhöra en enda beställningscentral (bet. TU 1986/87:7).

Sedan mitten av 1980-talet har persontrafiken steg för steg avreglerats. Tanken bakom avregleringen var att en sund konkurrens mellan olika trafikföretag i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar skulle leda till att resurserna utnyttjades effektivare och att fördelningen av transportarbetet mellan olika transportgrenar blev bättre. En viktig förutsättning för avregleringen var också att den låg i linje med strävandena efter förenklingar av regelsystemet i stort.

Yrkestrafiklagen (1988:263) och yrkestrafikförordningen (1988:1503) som antogs år 1988 utgjorde ett led i avregleringen på yrkestrafikområdet. Lagstiftningen var försedd med övergångsregler, vilket medförde att behovsprövningen för beställningstrafik med buss avskaffades den 1 januari 1989 och övrig behovsprövning (taxi) den 1 juli 1990. Genom lagstiftningen skärptes bestämmelserna rörande lämplighetsprövning av dem som avser att bedriva eller bedriver yrkestrafik. Förarbeten till den författningsreglering som rör avregleringen är huvudsakligen departementspromemorian Avreglering av taxi m.m. Ds K 1987:8, prop. 1987/88:50 bil.1, prop. 1987/88:78 samt bet. 1987/88:TU15 (rskr. 1987/88:166).

I promemorian Avreglering av taxi m.m. (Ds K 1987:8) angavs bl.a.: ”De betänkligheter som en långtgående avreglering av taxi kan inge hänger alltså främst samman med beställningscentralerna och uppdragsförmedlingen. Effektiva centraler är förutsättning för såväl god kundtjänst som ett gott utnyttjande av taxibilar. De får därmed ett betydande inflytande på både service och avgifter. – – – Det får bedömas som angeläget att ett säkerställande av beställningsfunktionen kan ske vid en avreglering av taxi.” – I promemorian diskuteras härvid två olika alternativ om hur en avreglering kan genomföras, varav det ena är en statlig ”lämplighetsprövning” av beställnings- och uppdragsfunktionen. Enligt denna modell skulle en förutsättning för taxitillstånd vara en förbindelse att ansluta sig till en av en myndighet godkänd beställningscentral. Utredningen bakom promemorian ansåg emellertid att tvingande regler i denna del inte behövdes, utan att egenintresset skulle räcka, varför modellen inte förordades. Undantag gjordes dock för de tre storstadsområdena, för vilka utredningen förslog att beställnings- och uppdragsfunktionerna skulle bli föremål

för en statlig prövning. Trafikutövare i dessa områden skulle vara skyldiga att vara anslutna till någon central av viss minsta storlek. Som skäl anfördes att alltför små beställningscentraler kan leda till dålig service på grund av svårigheter att få tag på beställda bilar, höga framkörningsavgifter och svårigheter för allmänheten att hålla reda på många beställningsnummer. Även för samordning av de samhällsbetalda resorna borde beställningscentralerna i storstadsområdena hålla en viss storlek.

Förslaget om en särskild behovsprövning av beställningsverksamheten i storstadsområdena avvisades av flertalet remissinstanser och också av regeringen. I prop. 1987/88:50 bil. 1 angav departementets chefen: "De stordriftsfördelar som finns framför allt med beställningscentraler som är verksamma i storstadsområdena talar för att en splittring av beställningsverksamheten inte kommer att bli särskilt långtgående. I storstadsområdena finns utrymme för ett begränsat antal konkurrerande beställningscentraler med de positiva effekter detta kan ha på god kundservice och effektivitet inom äringen. Mitt förslag innebär alltså att det inte skall behövas någon särskild statlig prövning av beställningsverksamheten inom storstadsområdena. Fördelarna för ett taxiföretag av att vara ansluten till en beställningscentral är så stora att det heller inte finns anledning för en statlig myndighet att uttryckligen kräva att taxiföretagen skall vara anslutna till någon central". – I övrigt angavs, i fråga om beställningsverksamhet, att det för såväl för samhällsorganen som allmänheten vore till nackdel om en avreglering av taxi skulle medföra en splittring av beställningsverksamheten och att det därför på sina håll kunde vara befogat att trafikhuvudmännen och kommunerna hade möjlighet till ett direkt inflytande på uppdragsförmedlingen. Ett sådant inflytande kunde exempelvis tillgodose i samband med upphandling av samhällsbetalda taxiuppdrag, genom att vid avtalsförhandlingarna ta hänsyn inte bara till det erbjudna priset utan även till att ett taxiföretag åtar sig att hålla en viss servicenivå och en gynnsam taxa även vid vanliga transporter.

Avregleringen av taxitrafiken behandlades också i prop. 1987/88:78 där det i fråga om beställningscentraler angavs: "Några remissinstanser har ifrågasatt om inte nuvarande skyllighet att tillhöra en beställningscentral bör finnas kvar i storstadsområdena, någotsom också föreslogs i promemorian. För egen del menar jag att det med en friare marknad inte finns någon anledning för staten att söka styra utvecklingen på den punkten. Det ligger i taxiägarnas eget intresse att se till att beställningsverksamheten är organiserad på lämpligt sätt. Det finns naturligtvis en viss risk för att en del taxiägare av olika skäl inte ges möjlighet att tillhöra den eller de beställningscentraler som de helst vill tillhöra. Det står dem i så fall fritt att öppna en konkurrerande beställningscentral. I den mån sådana centraler drivs av ekonomiska föreningar, gäller principen om rätt till medlemskap. Trafikhuvudmannens övergripande ansvar för taxiförsörjningen

medför vidare att han vid behov kan verka för en effektiv beställningsverksamhet i länet.”

I 1992 års budgetproposition riktades kritik mot länsstyrelsenas insatser i fråga om lämplighetsprövningen och den efterföljande kontrollen av lämpligheten. I propositionen framhölls främst behovet av att skärpa efterlevnaden av det existerande regelverket, inte att skärpa regelverket som sådant. Regeringen betonade också att beslutet om avreglering skulle stå fast. Riksdagen anförde ingen annan mening (bet. 1992/93:TU1, rskr.1992/93:2). Samtidigt ansåg riksdagen att det krävdes en snabb utredning av möjligheterna att skärpa reglerna ytterligare i syfte att sanera taxibranschen och för att kunderna skulle kunna åka säkert och till en kostnad som var rimlig i förhållande till resans omfattning. För att säkerställa konkurrens på lika villkor inom taxinäringen skulle länsstyrelserna enligt de riktlinjer som föreslagits i propositionen skärpa lämplighetsprövningen och uppföljningen av lämpligheten hos trafikutövarna.

I november 1992 gav regeringen Statskontoret i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och lämna förslag till förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen.

Regeringen beslutade vidare i december 1992 om krav på gökänt prov i yrkeskunnande för taxiförare. Den förare som uppfyllde Vägverkets krav skulle erhålla en legitimation, som skulle finnas i fordonet, väl synlig för passageraren. Beslutet trädde dock i kraft först den 1 januari 1995 (SFS 1992:1387 och SFS 1993:1159) sedan det förenats med krav på en vandelsprövning (se nedan).

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken redovisades 15 olika förslag om en skärpt tillsyn av taxitrafiken. Trafikskottet anförde (bet.1992/93:TU26) häröver att målet för det allmännas insatser borde vara att utforma instrument och incitament som sammantaget förmår bidra till att önskvärd utveckling sker inom taxitrafiken, utan att en återgång för den skull sker till tidigare detaljreglering.

I proposition 1992/93:106 anförde departementschefen beträffande frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral följande. ”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 avreglering 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”.

Trafikutskottet behandlade propositionen, jämte väckta motioner i betänkandet 1992/93:TU26: ”Utskottet kan konstatera att de motionsyrkanden som väckts om befordringsplikt och krav på att tillhöra beställningscentraler stöder mot grundtanken i hela avregleringsformen och leder tillbaka till en starkt reglerad näring. Utskottet anser att en sådan utveckling vore olycklig. – – – Vidare kan nämnas de svårigheter som är förenade med att över huvud taget definiera en beställningscentral. Även ur konkurrenssynpunkt kan rivändningar riktas mot krav om obligatorisk anknytning till beställningscentral. Skall t.ex. taxiförare åläggas att ingå i en viss beställningscentral och omvänt skall beställningscentralen tvingas ta emot alla företag? – Enligt utskottets uppfattning bör utgångspunkten vara att taxitrafiken skall anpassas till resenärernas önskemål i stället för att följa administrativa regleringar. Utskottet anser att de problem som motionärerna åsyftar kan lösas med bl.a. en aktiv konkurrensvårdande politik. Vad gäller behovet av befordringsplikt vid större flygterminaler och järnvägsstationer bör dessutom uppmärksammas den möjlighet som de som ansvarar för terminalerna har att medverka till en kundanpassad utveckling av taxitrafiken. – Utskottet vill också framhålla de drivkrafter som finns inom taxinäringen att genom egna initiativ förbättra kundpassningen och motverka de anförda problemen. Det finns således ett gemensamt intresse såväl hos kunderna och myndigheterna som hos seriösa taxiföretag att förbättra kvaliteten. Som ett aktuellt exempel härpå kan nämnas det auktorisationssystem för beställningscentraler som nyligen införts av Svenska taxiförbundet i syfte att få en bättre ordning inom taxi. – Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motionerna.” – De socialdemokratiska ledamöterna i utskottet reserverade sig mot beslutet och menade att en fullständig prövning borde göras om hur problemen inom taxitrafiken skulle kunna bemästras, varvid även



motionsförslagen om att det skall vara obligatoriskt för alla taxiföretag att tillhöra en beställningscentral borde prövas.

Riksdagens revisorer avgav den 17 mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen, huvudsakligen grundad på förhållandena i Stockholms län. Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsens uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet. Denna uppföljning borde enligt revisorerna i princip motsvara vad som krävs i lämplighet i samband med tillståndsprövningen.

I juni 1993 överlämnade Statskontoret till regeringen rapporten (1993:15) Om taxi och annan yrkesmässig trafik, med förslag om en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken i ett åtgärds paket om 25 punkter. Statskontoret avvisade dock bl.a. kravet på obligatorisk anslutning till beställningscentral med hänvisning till att det av allmänna näringspolitiska skäl var viktigt att inte väsentligen försvåra nyetablering på marknaden, hindra fri prisbildning och en sund konkurrens. På grundval av rapporten utarbetades inom Kommunikationsdepartementet promemorian (Ds 1993:91) Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. I den följande propositionen Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (prop. 1993/94:168) markerade regeringen länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Vidare föreslogs en vandelsprövning av taxiförare, innebärande att legitimation för taxiförare bara får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig. Förslagen antogs av riksdagen (bet. 1993/94:TU29, rskr. 1993/94:310).

Prop. 1993/94:168 innehåller ingenting om beställningscentraler. Frågan tas dock upp i trafikutskottets betänkande 1993/94:TU29. Utskottet hänvisar till vad som anförts i föregående betänkande (bet. 1992/93:TU26). Även denna gång reserverade sig s-ledamöterna. I reservationen anfördes: "Vad det egentligen gäller är att inom ramen för en fortsatt avreglering främja en mer kundpassad utveckling inom taxitrafiken. En ordning som ligger i linje med detta är att myndighet auktoriserar beställningscentraler som organiseras inom taxibranschen. Genom en auktorisation av myndighet kan det säkerställas att verksamheten bedrivs på ett seriöst sätt. – – – Som begärs i motion T41 (s) bör myndighet auktorisera beställningscentraler som organiserats inom taxibranschen. Det finns, som motionärerna anför, skäl att överväga att den myndighet som ger tillstånd till den yrkesmässiga trafiken, efter prövning av att verksamheten bedrivs på ett seriöst sätt, meddelar auktorisation för befintliga och tillkommande beställningscentraler. Genom auktorisation kan det säkerställas att centralerna även i fortsättningen bedriver verksamheten på ett seriöst sätt. Vid auktorisation bör det, som motionärerna föreslår, framgå av

registreringsskylten och eventuellt på annat sätt att fordonet är knutet till en auktoriserad beställningscentral.”

För att bidra till det i prop. 1993/94:168 uttalade önskemålet om en bättre ordning inom yrkestrafiken tillkallade Kommunikationsdepartementet i december 1993 en ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor, bestående av företrädare för ledningen inom 18 olika myndigheter och branschorganisationer med anknytning till yrkestrafiken. Ledningsgruppen utsåg i sin tur fyra arbetsgrupper med uppgift att bl.a. kartlägga behovet av ytterligare lagstiftning på området. Gruppernas arbete resulterade i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genombörande frågor (Ds 1994:100). I promemorian tas frågan om beställningscentral upp utan att resultera i någon ståndpunkt.

I promemorian anges: ”Inom arbetsgruppen har också framförts önskemål om obligatorisk anslutning till beställningscentraler av tillståndshavare till taxitrafik. En sådan anslutning skulle i första hand gälla storstadsområdena. Motivet är att få bättre kontroll över verksamheten, bättre möjligheter för kunden att välja seriösa taxiföretag samt bättre möjligheter till reklamationer efter resan med taxifordonet. Med tillkomsten av relativt stora beställningscentraler i storstadsområdena skulle skapas förutsättningar för en ökad konkurrens inom taxinäringen. Det skulle då vara möjligt att inom beställningscentralens ram bygga upp olika företagsinriktningar och strategier med vilka centralerna skulle kunna konkurrera om kunderna såväl vad gäller privatresor som samhällsbetalda resor. Även internkontrollen inom näringen skulle kunna öka. – Det kan nämnas att ett förslag om obligatorisk anknytning till beställningscentraler i storstadsområdena redovisades i departementspromemorian (Ds 1987:8) Avreglering av taxi m.m. Det avvisades emellertid av praktiskt taget alla remissinstanser och togs heller inte upp i 1988 års trafik politiska proposition eller i propositionen 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken. Det hänvisades bl.a. till att det ligger i taxiägarnas intresse att se till att beställningsverksamheten är organiserad på rätt sätt. Det finns också enligt de båda propositionerna en viss risk för att en del taxiägare av olika skäl inte ges rätt att tillhöra en viss beställningscentral som de helst vill tillhöra. Svårigheter skulle också uppstå att i juridisk mening definiera en beställningscentral och att fastställa en minimistorlek vad gäller antalet anslutna taxifordon för de tre storstadsområdena. – Även i motioner till riksdagen har under senare år framförts krav på obligatorisk anslutning till beställningscentraler. Riksdagen har dock i samtliga fall avslagit motionsyrkandena. Trafikutskottet anför exempelvis i sitt betänkande 1993/94:TU29 att erfarenheterna av en ordning med auktorisation av

beställningscentraler genom taxinäringen bör avvaktas, innan en auktorisation genom en myndighet kan bli aktuell”.

Promemorian låg till grund för direktiven till 1995 års yrkestrafikutredning om översyn av den yrkesmässiga trafiken och dess författningsreglering. Utredningen överlämnade sitt betänkande Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93) i maj 1996 vilket resulterade i propositionen En reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63). Förslagen antogs i huvudsak av riksdagen den 23 april 1998 (bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192) och den nya yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779) trädde i kraft den 1 oktober 1998.

1995 års Yrkestrafikutredning ställde sig negativa till att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral för taxi. Utredningens motiv härför återges i avsnitt 5.1.2 i detta betänkande.

I prop. 1997/98:63 angavs följande. ” Enligt utredningen medför bestämmelserna om en obligatorisk anslutning till en beställningscentral skilda konsekvenser för taxitrafiken i olika delar av landet; skillnaderna i förhållandena i storstadsregionerna kontra landsbygd är betydande. Utredningen gör bedömningen att en regional anpassning av kravet skulle vara nödvändig, med därav följande avgränsningsproblem. En entydig definition av begreppet beställningscentral skulle krävas i lagstiftningen och vidare skulle frågor om medlemskap, uteslutning m.m. behöva regleras; allt vilket skulle medföra en betydande byråkrati. – Utredningen anser sammanfattningsvis att de i betänkandet angivna förslagen bör öka förutsättningarna för en sund konkurrens och att dessa åtgärder därför bör prövas och utvärderas innan andra åtgärder vidtas som skulle innebära betydande ingrepp i företagens egen uppbyggnad av sin struktur- och verksamhetsform. Utredningen är därför inte beredd att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral. – Det är även regeringens förhoppning att de nu föreslagna åtgärderna på ett verksamt sätt skall förbättra situationen inom yrkestrafiken i allmänhet och för taxitrafiken i synnerhet. Regeringen delar dock den oro över missförhållandena inom taxibranschen – främst i storstadsområdena – som framförts på många håll. Det har därvid hävdats att en obligatorisk anslutning till beställningscentral som förutsättning för att få tillstånd till taxitrafik skulle undanröja många av de negativa effekter som uppstått inom näringen. Bland annat skulle taxiresenären ges ökade möjligheter att vid behov komma i kontakt med taxiföretaget eller den enskilde föraren efter färden. Även samhällets möjligheter att utöva tillsyn och effektiv kontroll skulle underlättas. – Mot bakgrund av vad som nu anförts är det regeringens uppfattning att de problem som kan finnas på grund av att det inte finns krav på en obligatorisk anslutning

till beställningscentral måste genomgå en fördjupad analys. – Regeringen avser därför tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för och effekterna av att införa krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral eller annat gemensamt organ.

I Trafikutskottets betänkande över propositionen (1997/98:TU9) angavs i fråga om beställningscentraler: ”Regeringen säger sig hysa förhoppningen att de åtgärder som föreslås i propositionen på ett verksamt sätt skall förbättra situationen inom yrkestrafiken i allmänhet och taxitrafiken i synnerhet. Regeringen delar dock den oro över missförhållandena inom taxibranschen – främst inom storstadsområdena – som framförts från många håll. Därvid har hävdats att en obligatorisk anslutning till en beställningscentral som en förutsättning för att få tillstånd till taxitrafik skulle undanröja många av de negativa effekter som uppstått inom näringen. Bland annat skulle taxiresenärens ökad möjligheter att vid behov komma i kontakt med taxiföretaget eller den enskilde föraren efter färden. Även samhällets möjligheter att utöva tillsyn och effektiv kontroll skulle underlättas. – Regeringen framhåller mot bakgrund av det anförda att en särskild utredare kommer att tillkallas för att undersöka förutsättningarna för och effekterna av att införa krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral eller annat gemensamt organ. – I motion 1997/98:T10 (c) framhålls att riksdagen redan nu bör uttala sin principiella inställning om att obligatorisk anslutning till beställningscentral inte kan komma i fråga. – I motionerna 1996/97:T907 (s) och 1997/98:T412 (s) framhålls att taxiföretagen i de större städerna bör inordnas i beställningscentraler. – Utskottet väljer att i detta sammanhang också behandla motion 1997/98:T11 (mp) yrkande 4 enligt vilken regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till lagtext om att det i taxibilar måste finnas skriftlig information om vart en kund kan vända sig med eventuella klagomål. – Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt regeringen talar för utredning av frågan om beställningscentraler. Utskottet förutsätter att även den i mp-motionen aktualiserade frågan övervägs i samband med utredningen. Med det anförda torde syftet med motionerna 1996/97:T907 (s) yrkande 1, 1997/98:T412 (s) och 1997/98:T11 (mp) yrkande 4 få anses tillgodosett. Motionsyrkandena bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen. Av utskottets ställningstagande följer vidare att motion 1997/98:T10 (c) avstyrks.”

Slutligen har frågan om obligatorisk anslutning till beställningscentral behandlats av Branschsaneringsutredningen, som såg över vissa branscher i syfte att lägga fram förslag som kunde minska den ekonomiska brottsligheten inom dessa näringar. Utredningen menade att andra metoder än en återgång till obligatoriska beställningscentraler borde prövas i första hand.

Utredningen angav följande i sitt betänkande Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott (SOU 1997:111). ”Före avregleringen av taxinäringen den 1 juli 1990 fanns en skyldighet för taxiföretag att vara anslutna till en beställningscentral. Dessa drevs i regel av en taxiförening. Det medförde i praktiken att taxiföretagen var tvingade att vara medlemmar i föreningen. Beställningscentralernas uppgift var bl.a. att samordna trafiken och svara för beställnings- och trafikledningsfunktioner. – Beställningscentraler finns även i dag men det är många åkare som inte är med i en central. En viktig uppgift för beställningscentralerna är att förmedla taxiuppdrag, vilket man gör bl.a. genom att ha en gemensam växel. Avtal om färdtjänst och andra offentliga uppdrag träffas ofta med en beställningscentral medan tjänsterna utförs av enskilda taxiföretag. Många gånger har beställningscentralerna krav på anslutna företagen att utåt uppträda under centralens namn m.m. – Vissa beställningscentraler registrerar samtliga körningar som de anslutna företagen gör med taxametern påslagen. Dessa uppgifter kan användas av myndigheterna för kontroll av enskilda taxiföretag. En beställningscentralers registreringar har nyligen använts när skattemyndigheten granskade 400 företag i Stockholms län. – Genom att föreskriva att taxiföretag skall tillhöra en beställningscentral, som skall ha vissa registrerings- och arkiveringsfunktioner, kan kontrollen av taxi bli effektivare än den är i dag. Med en möjlighet att jämföra registrerade och deklarerade intäkter ökar risken för att fusk upptäcks. Ännu effektivare kan kontrollen bli om centralerna lämnar kontrolluppgifter till skattemyndigheten avseende de anslutna företagen. – En föreskrift om obligatorisk tillhörighet till en beställningscentral fordrar en omfattande reglering. Den känsligaste frågan är att utforma reglerna så att konkurrensen inte hämmas och baddar för kartellbildningar. I princip måste varje beställningscentral vara öppen för alla taxiföretag. Enligt utredningens uppfattning bör en återgång till obligatoriska beställningscentraler övervägas först om de andra metoder som utredningen föreslagit inte har tillräcklig effekt på ekobrottsligheten i taxibranschen.

## Bilaga 3

### Taxi i Nya Zeeland

#### Inledning

Nya Zeeland har haft en liknande utveckling inom taxinäringen som Sverige. De båda ländernas lagstiftning under 1980-talet överensstämde i mycket och processen med avreglering startade ungefär samtidigt. Nya Zeeland avreglerade sin taximarknad år 1989 och Sverige ett år senare. Vid avregleringen i Nya Zeeland valde man dock att behålla kravet på att alla åkare skall tillhöra en taxiorganisation (beställningscentral). Frågan om att återinföra ett sådant krav i Sverige var en av de frågor 1998 års Taxiutredning skulle behandla. Likheten mellan de båda ländernas reglering av taxi samt det faktum att Nya Zeeland behållit kravet på obligatorisk anslutning till beställningscentral gjorde det således särskilt intressant att jämföra utvecklingen. Delar av 1998 års Taxiutredning besökte därför huvudstaden Wellington i Nya Zeeland i februari i år. Utredningen träffade där flera olika aktörer: tillstånds- och tillsynsmyndigheten Land Transport Safety Authority, New Zealand Police i Wellington, konsumentorganisationen Consumers' Institute of New Zealand Inc., flygplatsen Wellington International Airport Ltd., branschorganisationen New Zealand Taxi Federation Inc., Wellington Combined Taxis Ltd. (en beställningscentral i storstad) samt Palmerston North Taxi Society Ltd. (en beställningscentral på landsbygden). Nedanstående uppgifter bygger på den information som Taxiutredningen erhöll vid dessa sammanträffanden.

Beträffande Wellington International Airport Ltd. hänvisas till avsnitt 6.1.7.

#### Några allmänna fakta om Nya Zeelands taxiverksamhet

I Nya Zeeland finns knappt 200 taxiorganisationer samt omkring 4 000 åkare, 7 000 taxifordon och 15 000 förare. Den allra flesta åkarna har endast 1–2 fordon. Det förekommer mycket få större företag.

Branschen har utvecklats kraftigt efter avregleringen. År 1989 fanns knappt 3 000 taxifordon i landet. Största ökningen har skett i stor

städerna. I Wellington finns i dag omkring 25 taxiorganisationer, jämfört med 4 stycken före avregleringen. Före avregleringen fanns ca 330 taxifordon i Wellington, nu finns det ca 1200 stycken. I Auckland har antalet fordon ökat från ca 2 700 till 5 700 stycken.

Största taxiorganisationen i landet är Auckland Cooperative Taxi Society Ltd. med 700-750 fordon. Näst största organisationen är Wellington Combined Taxis Ltd. med ca 400 fordon.

## Något om de myndigheter/organisationer utredningen besökte

### *Land Transport Safety Authority (LTSA)*

LTSA inrättades år 1993 från tidigare the Land Transport Division of the Ministry of Transport.

LTSA är en fristående myndighet med uppgift att främja säkerheten beträffande landtransporter. LTSA upprättar säkerhetsnormer för landtransporter och övervakar att dessa följs. När det gäller taxiverksamheten utfärdar LTSA föreskrifter, meddelar taxitillstånd och taxiföraregitationer samt utövar tillsyn över branschen.

LTSA rapporterar direkt till the Minister of Transport. Styrelsens ordföranden och ledamöterna utses på rekommendation av ministern. Styrelsens ansvar är att tillvarata allmänhetens intressen i de aktuella frågorna. – LTSA:s verkställande del består av en direktör som i sin tur rapporterar till styrelsen. LTSA har ca 400 anställda: 150 anställda vid huvudkontoret i Wellington, 140 vid the Transport Registry Centre i Palmerston North samt 110 vid de sju regionala kontoren runt om i landet (Auckland, Hamilton, Napier, Palmerston North, Wellington, Christchurch och Dunedin). Huvudkontoret i Wellington har främst hand om övergripande frågor medan de regionala kontoren svarar för mer konkreta frågor beträffande exempelvis tillståndsgivning och tillsyn.

LTSA samarbetar med en mängd centrala och regionala myndigheter och organisationer, inte minst med polisen vid tillståndsgivning och tillsyn.

### *Consumers' Institute of New Zealand Incorporation (Consumers' Institute)*

Consumers' Institute och the Consumer Council upprättades år 1959 som en del i Departementet för industri och handel. Organisationen blev en självständig enhet år 1967. The Consumer Council upphörde härfter

år 1988 medan Consumers' Institute organiserades om till en privat juridisk person den 1 januari 1989 vilken i dag har omkring 100000 medlemmar. Consumers' Institute är medlem i Consumers International (tidigare International Organisation of Consumers Unions). Consumers' Institute samarbetar intimt med systerorganisationen i Australien.

Det huvudsakliga målet för Consumers' Institute är att samla in och sprida information till förmån för konsumenter och härigenom föra fram medlemmars och konsumenters intressen. Detta görs genom forskning, publicering av konsumenttidningar, allmän konsumentrådgivning m.m.

Consumers' Institute leds av en styrelse som väljs från hela landet. Det dagliga arbetet sköts av omkring 40 anställda, de flesta vid huvudkontoret i Wellington.

#### *New Zealand Taxi Federation Incorporated (Taxifederationen)*

Taxifederationen, som är en branschorganisation för taxiåkare, bildades år 1938 för att tillvarata åkarnas intressen och vara branschens röst utåt.

Taxifederationen har ett råd bestående av 31 personer, vilka representerar alla regioner i landet och möjliggör för federationen att ha ett effektivt kommunikationsnät. Taxifederationen har sitt huvudkontor i Wellington där också organisationens ende anställda, den nationelle sekreteraren, finns. Härutöver finns filialer runtom i landet.

I dag är omkring 45 procent av åkarna organiserade i Taxifederationen. En av anledningarna till att inte fler åkare är organiserade menar federationen är den dåliga lönsamheten inom branschen som gör att åkarna skär ned på alla kostnader som inte är nödvändiga för näringsutövandet.

#### *Palmerston North Taxi Society Limited (Palmerston North)*

Palmerston North bildades år 1995 då fyra mindre taxiorganisationer gick samman. Anledningen till sammanslagningen var framför allt att organisationerna utförde likartat arbete och att detta inte bedrevs tillräckligt effektivt i de mindre enheterna.

Det finns tre taxiorganisationer, med sammanlagt omkring 80 åkare, i området som konkurrerar. Palmerston North är störst med 53 anslutna åkare och ca 60 taxifordon.

För att få tillträde till Palmerston North krävs att man köper in sig som aktiedelägare i organisationen samt förbinder sig att följa dess stadgar.



Det skall föreligga starka skäl för att utesluta någon ur organisationen, men det får göras om något av följande skäl föreligger:

- om åkaren uttryckligen eller indirekt motarbetar syftet/intentionen med samarbetsavtalet,
- om åkaren bryter mot eller negligerar bestämmelserna i avtalet,
- om åkaren kommer på obestånd,
- om utmätning av en åkares taxifordon aktualiseras,
- om åkaren utan föregående tillstånd från organisationen ingår avtal eller liknande med sina borgenärer,
- om åkarens eller hans förares uppförande eller agerande är, har varit eller kan komma att bli skadligt för organisationens välstånd, rykte, intresse eller affärsverksamhet,
- om åkaren blir medlem i, ingår avtal med eller anställs av någon annan godkänd taxiorganisation inom organisationens område eller av någon medlem i en sådan organisation eller av någon annan som har avtal med en sådan organisation,
- om åkaren installerar eller tillåter installation av annan organisations radioutrustning eller använder sådan utrustning eller över huvud taget accepterar körningar från någon annan taxiorganisation,
- om åkaren upphör att ha kommunikationsmöjligheter, taxitillstånd, taxilegitimation eller lokalkännedomscertifikat,
- om åkaren upphör att vara medlem i organisationen,
- om åkaren är diskvalificerad enligt lagen eller hans tillstånd återkallas, suspenderas eller återlämnas.

Under en period om två år efter uteslutningen eller utträdet (oberoende av anledningen till utträdet) får inte åkaren utföra något som helst taxiarbete:

- inom en radie av 6 km från Palmerston North Square,
- tillsammans eller som anställd hos någon som är medlem i organisationen eller som varit medlem under de sex föregående månaderna.

Åkaren får inte heller motarbeta organisationen eller dess arbete eller undandra organisationen någon av deras företagskunder eller andra kontrakterade kunder.

Palmerston North har utsett vissa åkare/förare till inspektörer, med rätt att kontrollera att övriga inom organisationen sköter sig i enlighet med stadgarna. – Om någon åkare eller förare missköter sig lämnar organisationen ofta över ärendet till LTSA för prövning av tillståndet i stället för att själv utesluta personen i fråga direkt.

*Wellington Combined Taxis Limited (Wellington Combined)*

Wellington Combined bildades år 1993 genom en sammanslagning av två mindre taxiorganisationer.

Anledningen till att man slog sig samman i en taxiorganisation var bl.a. kundernas ökade krav på service och säkerhet, behovet av mer avancerad teknisk utrustning, behovet av ekonomisk storskalighet samt behovet av en effektivare verksamhet och marknadsföring.

Wellington Combined är i dag den näst största taxiorganisationen i Nya Zeeland. Organisationen består av 360 åkare (som också är aktieägare i organisationen) med drygt 400 taxifordon. De flesta i organisationen är småföretagare med endast ett taxifordon. Största aktiägaren har 30 andelar i organisationen.

För att få ansluta sig till Wellington Combined krävs att man kan köper in sig som aktiedelägare i organisationen. I dag kostar det NZ\$ 45 000 (dvs. drygt 200 000 kr). I övrigt förekommer inga hinder för att få tillträde, endast att man förbinder sig att leva upp till de krav som ställs i stadgarna. En medlem i organisationen kan uteslutas på objektiva grunder (grunderna överensstämmer i stort med dem som gäller för Palmerston North). Det krävs relativt grav misskötsamhet för att kunna utesluta någon.

## Avregleringen

### Varför avreglering?

Synsättet från regeringens sida var att denna inte skulle blanda sig i fler angelägenheter än nödvändigt. Detta ledde bl.a. till att man genomförde avregleringar inom flera olika verksamhetsområden. På transportidan avreglerade man först godstransporterna i början på åttiotalet och fortsatte sedan med passageraretransporterna.

### Varför behöll man kravet på att tillhöra en taxiorganisation?

Lagstiftarna i Nya Zeeland resonerade så att åkarna sannolikt ändå skulle fortsätta att hålla samman i organisationer eftersom fördelarna med detta var så stora. Det ansågs alltså inte särskilt kontroversiellt att vidhålla detta krav. Dessutom hade man inhämtat information från vissa delstater i USA som haft dålig erfarenhet av att slopa kravet på anslutning till en taxiorganisation. En annan anledning var att man befarade att det skulle förekomma alltför få taxibilar i trafik nattetid, varför det ansågs angeläget att tillförsäkra allmänheten 24-timmars-service. Slutligen ansågs det betydligt enklare att kontrollera ett mindre antal organisationer än att kontrollera åkarna var för sig. Vid

avregleringen – och den efterföljande skärpningen – gjordes därför organisationerna ansvariga för exempelvis klagomålshanteringen, prisinformationen, dygnet-runt-servicen och förarnas uppträdande.

### **Hur har avregleringen uppfattats?**

#### *Inledning*

Taxiutredningen frågade de olika myndigheterna/organisationerna om hur de såg på avregleringen och utvecklingen efter avregleringen. Nedan redovisas i korthet de svar utredningen fick.

#### *LTSA*

Före lagskärpningen år 1992 förekom det en hel del organisationer som inte hade någon egentlig kontroll över sina medlemmar. Det var inte ovanligt att någon tillståndshavare genom leasing eller franchising lät personer utan eget tillstånd agera som självständiga åkare eller organisationer. De flesta av dessa löst sammansatta organisationer har försvunnit nu. Det finns dock sannolikt några sådana organisationer kvar i Auckland.

Det förekommer av och till rykten om att vissa taxiorganisationer inte har full kontroll över sina medlemmar. Övriga inom branschen brukar vara mycket snabba med att rapportera sådant till myndigheten. De tre senaste åren har – inom Wellington-området – två organisationers tillstånd återkallats på grund av att de inte uppfyllt kraven för tillstånd i detta hänseende. Dessa taxiorganisationer hade endast ett fåtal åkare. Åkarna lät skilda personer komma in och köra deras bilar utan någon kontroll av verksamheten. Taxiorganisationerna i sin tur hade inte någon kontroll över åkarna.

Alla åkare är med i en taxiorganisation. Nya Zeeland har således inga friåkare. Däremot kan man säga att det förekommer friåkare inom shuttle-verksamheten. Inom denna verksamhet finns inget krav på att tillhöra någon organisation. Många shuttle-fordon utför i princip samma verksamhet som taxifordon. LTSA håller för närvarande på med en översyn av denna verksamhetsform.

Före avregleringen fanns det endast fyra taxiorganisationer i Wellington. De var mycket måna om sin goodwill och släppte inte gärna in några nykomlingar i sin organisation. Nuförtiden finns det alltid någon organisation som är beredd att ta emot en ny aktör på marknaden.

*New Zealand Police*

Efter avregleringen har det blivit mer problem med taxi. Standarden har försämrats beträffande såväl fordon som förare. Det har hänt att kunder blivit antastade av förare. En hel del taxiförare är invandrare som talar dålig engelska och inte har så god lokalkännedom. Det förekommer också taxiförare utan tillstånd och förare som uppbär arbetslöshets- eller sjukassa. Vidare förekommer det förare med flera andra jobb som arbetar för långa arbetspass och förare som tar kunder på "rundurer". Slutligen har det ryktats om att kriminella gäng tagit sig in branschen. Det har dock blivit bättre under de senaste åren. Standarden inom taxi branschen i Wellington-området är numera relativt god. Särskilt gäller detta sedan flygplatsen reglerat taxitrafiken där. De senaste sex månaderna har det bara varit aktuellt att granska två av organisationerna närmare.

Enligt polisens mening borde tillsynen över branschen förbättras. Obligatorisk anslutning till taxiorganisation är effektivt endast om alla taxiorganisationer lever upp till den satta standarden. I dag är så inte alltid fallet. Det har förekommit och förekommer sannolikt fortfarande löst sammansatta grupper där t.ex. bilen leasas ut till någon som inte har taxitillstånd och som driver verksamheten så länge det går innan myndigheterna ingriper. Om tillståndet för taxiorganisationen återkallas dyker ibland samma personer upp igen i en ny konstellation.

Regelverket upplevs av polisen som tandlöst. Bevisfrågorna är svåra och det tar alldeles för lång tid att återkalla ett tillstånd. Vidare saknas resurser till att kontrollera taximarknaden ordentligt. Polisen upplever det som att man bara skummar på ytan.

*Consumers' Institute*

Före avregleringen var det näst intill omöjligt att få tag på en taxi och när man väl lyckats beställa en var väntetiden lång. Det fanns för få bilar och servicenivån var låg. Från konsumenthåll tyckte man att avregleringen inte gick långt nog.

Strax efter avregleringen förekom det oläsliga prisinformationer och förare med mycket dålig lokalkännedom. Många förare hade också svårt med det engelska språket. Vidare uppstod stora problem vid flygplatser runt om i landet. Numera – särskilt efter regleringen av taxitrafiken på flygplatsen i Wellington – förekommer inga direkta klagomål från konsumenthåll. Tillgången till taxibilar är god. Det har i stället blivit så att taxi väntar på kunder och många bolag har höjt servicenivån betydligt för att bli konkurrenskraftiga. Avregleringen har således varit

till fördel för kunderna. Enda nackdelen är att priserna inte fallit som väntat. Det har blivit billigare att driva taxiverksamhet; de höga inträdeskostnaderna är borta och bensinen har blivit billigare liksom bilarna. Ändå förekommer det inte någon verklig konkurrens i fråga om priserna. En orsak till att priserna inte sjunkit kan i och för sig vara att det finns så många taxibilar nu att det är svårare för åkarna att få verksamheten att gå runt.

Det förekommer organisationer som inte fungerar som de borde. Lokalkännedomen är i vissa fall fortfarande bristfällig. Det har också förekommit problem vid flygplatser. I Wellington har detta, som tidigare nämnts, lösts men i Auckland och Christchurch förekommer fortfarande problem. Vid andra terminaler har det inte varit några större problem.

Det nuvarande regelverket är bra, men det skulle behövas en strängare kontroll av att bestämmelserna följs. Consumers' Institute anser att myndigheterna borde ta en större del av ansvaret för tillsynen i stället för att som nu lägga ansvaret på kunderna. Om inga klagomål gentemot en organisation förekommer agerar inte myndigheterna.

### *Taxifederationen*

Flera åkare klagade inledningsvis på avregleringen men i dag har de flesta accepterat och anpassat sig till situationen.

Avregleringen har varit till fördel för kunderna. Det har blivit mycket lättare att få tag på en taxi och standarden samt servicen har i många fall ökat. För åkarna har avregleringen dock inneburit ett inkomstbortfall.

Tyvärr förekommer det organisationer som inte borde få kalla sig organisationer. De upprätthåller inte den standard som egentligen krävs för att ha tillstånd som taxiorganisation. Bl.a. förekommer det organisationer med mycket lösa ledarskap och mindre bra service. Taxifederationen upplever att LTSA inte är tillräckligt aktiva när det gäller att kontrollera den saken.

### *Palmerston North*

Det tog omkring 2 ½ år efter avregleringen innan det i Palmerston North förekom någon riktig konkurrens. I dag finns det tre konkurrerande taxiorganisationer i området. Antalet åkare har ökat från 55 före avregleringen till 80 idag. Kvällstid finns det tillräckligt att göra för åkarna, särskilt efter skärpningen av rattonykterhetsreglerna och senare läggningen av stängningstiderna på barer. Dagtid finns det dock för

många taxifordon numera. Inkomsterna för åkarna och förarna har sjunkit betydligt efter avregleringen.

Nya företag har tidvis försökt att konkurrera med låga priser, men de har oftast blivit tvungna att höja taxan efter en kort tid. Det har också förekommit att företag startat med hjälp av bidrag från samhället vilket gjort att de kunnat hålla lägre priser. När bidragen upphört har de tvingats höja priserna eller har de försvunnit från marknaden. Ett annat slag av osund konkurrens är anställande av personer i sex månader, vilka har 60 procent av lönen betald av samhället.

Verksamheten i taxiorganisationerna har blivit mer effektiv efter avregleringen. Servicen gentemot kund har också blivit bättre. Det är främst beträffande servicen som konkurrensen sker i dag. En nackdel med avregleringen är att standarden på många av fordonen försämrats. Förr fanns det en bestämmelse om att ett taxifordon inte fick vara mer än ett visst antal år gammalt. I dag förekommer en hel del billiga begagnade japanska bilar på taximarknaden.

Det förekommer mycket sällan att kunder blir lurade i Palmerston North. Omkring 80 procent av kunderna är reguljära kunder. Taxi har därför mycket att vinna på nöjda kunder.

#### *Wellington Combined*

Före avregleringen fanns det inte tillräckligt med bilar då efterfrågan var som störst, servicen var dålig och förare åtog sig inte resor som de ansåg vara olönsamma.

Vid avregleringen stadgades visserligen att alla måste tillhöra en godkänd taxiorganisation men kontrollen av organisationerna var dålig. Det dök upp ett antal mindre organisationer med endast två-tre åkare som inte upprätthöll någon 24-timmars-service. På grund av den höga arbetslösheten förekom det att folk "köpte sig" ett jobb genom att starta taxirörelse. Inledningsvis sjönk inkomsterna och standarden inom taxi branschen dramatiskt. Nu har det dock stabiliserats och blivit bättre.

Det har blivit en enorm ökning av antalet taxifordon. Naturligtvis har detta ökat konkurrensen högst väsentligt och i många fall inneburit inkomstförluster för de "gamla" åkarna. Men gemene man på Nya Zeeland har börjat åka taxi i mycket högre utsträckning än tidigare, så en del av överskottet har sugits upp. Taxi har blivit "ett sätt att leva" på Nya Zeeland. Orsakerna till detta är bl.a. de strängare nykterhetslagarna, att taxi är mer tillgängligt och att kollektivtrafiken inte är så väl utbyggd.

Vissa organisationer med gott renommé har lyckats väl efter avregleringen. Wellington Combined t.ex., skulle behöva ytterligare ett

hundratalsfordon för tillfället. De som lyckats bäst är organisationer med en stark ledning och interkontroll. En affärsmässig attityd slår igenom hos dessa företag. Bl.a. resonerar man så att om man tar ett kort köruppdrag ena gången kommer kunden kanske tillbaka och man får ett långt köruppdrag vid nästa tillfälle. Organisationerna inser således att man vinner på att upprätthålla ett gott rykte.

Det har kommit in en hel del transportörer på marknaden som håller låg standard både på fordonen och servicen. Men det har också tillkommit ett toppskikt som håller en mycket god standard. På mindre orter har det dock nästan inte skett någon förändring alls av taximarknaden efter avregleringen.

Wellington Combined efterlyser en bättre kontroll över taxibranschen. Varken LTSA eller polisen har i dag tillräckliga resurser.

## Regleringen av taxiverksamheten

### Lagstiftning m.m.

#### *Transport Services Licensing Act*

Taxiverksamheten regleras genom Transport Services Licensing Act 1989. De delar av lagen som rör taxi återfinns i bilaga 4. När det gäller taxiorganisationernas ansvar skärptes lagstiftningen år 1992, då bl.a. ansvar för organisationerna i fråga om förarens lokalkännedom och kunskap i det engelska språket infördes.

#### *Taxiorganisationer*

För att få driva en taxiorganisation i Nya Zeeland krävs tillstånd från LTSA. Tillståndet gäller tills vidare. För att få sådant tillstånd krävs att organisationen:

- Upprätthåller dygnet-runt-service (om inte the Regional Council med gett undantag från detta krav). Taxiorganisationen ansvarar därvid för att arbetspass schemaläggs enligt lagstiftningen rörande arbets- och vilotider.
- Har ett fungerande kommunikationssystem.
- Har stadgar som ger centralen kontroll över sina medlemmar. Taxiorganisationen ansvarar för att åkare och förare lever upp till de krav som finns beträffande fordon, uppträdande mot kunder m.m.
- Har ett fungerande klagomålshanteringssystem.

- Anger vilket geografiskt område den kommer att trafikera. Taxiorganisationen ansvarar därvid för att förarna upprätthåller god lokal kännedom inom detta område.
- Centralen ansvarar också för att förarna behärskar det engelska språket.

Ett krav är vidare att alla personer i ansvarig ställning skall vara lämpliga att handha verksamheten, dvs. ha nödvändiga kunskaper och ha ett gott anseende (alltså inte vara straffade e.d.).

Ansvaret för de enskilda åkarna och dess förare sköter sig vilar alla på taxiorganisationerna. Den organisation vars åkare misshandlar sig kan i förlängningen mista sitt tillstånd om den inte tar itu med problemet. Organisationen skall föra ett register över samtliga åkare, förare och fordon. Organisationen skall också föra ett register över alla klagomål som kommit in och i registret anteckna vilka åtgärder som vidtagits med anledning av detta.

Taxiorganisationerna ansvarar inte för att åkarna betalar skatter och avgifter till det allmänna.

### *Taxiförare*

LTSA meddelar tillstånd för taxiförare. Förartillstånden skall förnyas en gång om året. En taxiförare skall, förutom att inneha erforderlig körkortsbehörighet, uppfylla följande krav,

- vara en "fit and proper person",
- uppträda professionellt,
- ha lokalkännedomscertifikat för de områden han trafikerar,
- kunna tala och förstå god konversationsengelska,
- föra tidbok och
- alltid ha sin förarlegitimation väl synlig för passagerarna.

### *Taxiåkare*

Som tidigare nämnts meddelar LTSA också tillstånd till taxiverksamhet. Taxitillståndet gäller tills vidare och inte behöver förnyas. En taxiåkare skall uppfylla samma krav som en taxiförare. Dessutom gäller följande. Åkaren skall

- ansvara för förarnas professionalism och yrkesutövning,
- registrera pris och prisändringar hos LTSA,
- se till att prisinformationen är godtagbar och
- tillhöra en taxiorganisation.



## Anteckningar från Taxiutredningens möte med LTSA

### *Taxiorganisationer*

Det finns inte någon möjlighet att få dispens från kravet på att tillhöra en taxiorganisation. I glesbygd kan dock organisationerna vara små. Det förekommer t.o.m. organisationer som består av endast ett fordon.

Taxiorganisationerna skall upprätthålla 24-timmars-service inom det område de trafikerar. The Regional Council får medge undantag från detta krav. För att klara 24-timmars-servicen krävs att organisationen är av viss storlek. Vilken storlek som krävs varierar mellan olika regioner och orter. I exempelvis Auckland bör en organisation ha minst 15 fordon medan det i Wellington och Christchurch räcker med 7–10 fordon. – Vad 24-timmars-service innebär har aldrig blivit klart definierat. LTSA:s motsvarighet vid tiden för lagens införande försökte få ett krav inskrivet i lagen om att det skulle upprätthållas en 24-timmars-service ”på gatan”. Så blev dock inte fallet. Emellertid har det härefter kommit domstolsutslag som talar i denna riktning. Således torde det inte räcka för en organisation att endast vara tillgänglig per telefon. Organisationens fordon måste också finnas ute i trafik och kunna ta emot och utföra beställningar. Inom vilken tid ett beställningsarbete bör utföras är dock inte klart. Det kan skifta från en plats till en annan och beror på vilken servicenivå man vill uppnå på orten. Det är en fråga för the Regional Council att besluta om den saken. Tycker emellertid LTSA vid ansökningstillfället att den specifikation över vilken service en organisation avser att upprätthålla ser ”mager” ut sätter man sig ned och diskuterar saken med taxiorganisationen. Oftast kommer man då överens och en godtagbar servicenivå. Det händer emellertid att LTSA skickar frågan vidare till the Regional Council. – Det är inte ovanligt att olika taxiorganisationer samarbetar. Organisationer kan dock inte få ett tillstånd baserat på detta samarbete, de måste själva kunna upprätthålla 24-timmars-servicen. Vidare går det inte att få undantag från kravet på 24-timmars-service med hänvisning till att en annan organisation i området upprätthåller en sådan och att det därför inte är nödvändigt att den egna organisationen också håller denna service. – Det har hänt att LTSA kontrollerat organisationerna genom att ringa upp dem vid olika tidpunkter på dygnet för att se om de upprätthåller servicen. Några taxiorganisationer har åtalats för att de inte upprätthåller 24-timmars-service och vissa av dem har fått sitt tillstånd återkallat.

Taxiorganisationerna rapporterar inte till myndigheterna vilka åkare, förare eller fordon som de har till sitt förbörande. I stället specificerar de vilken service de kommer att upprätthålla. Däremot måste de internt föra register över åkare, förare och fordon och alla dessa kategorier måste ha

ett specifikt identifikationsnummer inom organisationen. Registret skall på begäran hållas tillgängligt för LTSA.

Det krävs att organisationen har ett telekommunikationssystem. Det måste dock inte finnas ett bemannat beställningskontor dygnet runt. Nattetid går det bra att vidarekoppla samtalen ut till bilarna.

Det krävs att organisationen annonserar om sina avsikter att starta en taxiorganisation i dagstidningarna på orten. Anledningen härtill är att allmänheten – eller andra taxiorganisationer – skall kunna reagera och meddela myndigheterna för det fall de har invändningar mot t.ex. ansvariga personer (Före avregleringen gällde att man hade en public hearing innan man beviljade organisationstillstånd).

LTSA tar ingen hänsyn till den finansiella situationen för organisationen.

Organisationen måste ha stadgar som visar att den har kontroll över sina medlemmar. Stadgarna skall ges in vid ansökan om tillstånd. Om en organisation inte följer sina regler kan LTSA återkalla licensen. Alla relevanta ändringar som en organisation gör i sina stadgar måste godkännas av LTSA.

Organisationen är inte ansvarig för åkarnas/förarnas kriminella handlingar. Organisationens ansvarar dock för deras uppträdande m.m.

Beträffande lokalkännedomsproven sätter LTSA ramarna för dessa men administrerar inte de faktiska proven. Några taxiorganisationer har kontrakt med LTSA som ger dem tillstånd att genomföra testerna. På förarens id-kort visas inom vilka områden han har genomgått och klarat lokalkännedomsprov. Organisationerna själva för också register över sina förares genomgångna prov. Om LTSA får rapport om att en förare inte uppfyller kraven kan LTSA kalla in honom och låta honom genomgå ett prov. I förlängningen kan det leda till att han mister sitt tillstånd. Det har förekommit en del problem med dem som hållit i testerna med påföljd att det förekommit att förare fått lokalkännedomsbevis utan att egentligen vara behörig till det.

Om en åkare utesluts ur en organisation innebär detta inte att LTSA automatiskt drar in tillståndet. Åkaren får dock inte driva någon taxi verksamhet så länge han inte är medlem i någon förening. Straffet för att bryta mot denna bestämmelse är högt.

Att en godkänd åkare inte fått komma med i en taxiorganisation över huvud taget har inte förekommit såvitt LTSA erfarit. Det finns alltid någon organisation som vill ha ytterligare åkare anslutna till sig.

Det har förekommit att en utesluten åkare behållit kommunikationsradio, logotyp etc. efter det att uteslutits. Som regel finns det dock klara regler för vad som gäller vid uteslutning i organisationernas stadgar. Straffen från såväl organisationen som LTSA är höga om åkaren utnyttjar en sådan situation.

### *Taxiförarettillstånd*

Förarlicenserna skall förnyas en gång om året. Kriminalregistret för föraren gås då igenom. Det är meningen att LTSA kontinuerligt skall få information om någon förare missköter sig t.ex. genom att begå brott. Informationen fungerar dock inte helt tillfredsställande. Möjligheten att få domstolarnas datasystem att kommunicera med LTSA:s dataskytsystem utreds för närvarande.

Organisationerna skulle gärna se att LTSA underrättade dem när en förare begått brott, särskilt i fråga om rattfylleribrott. Så sker dock inte i dag. Inte ens om förarens förartillstånd dras in underrättas organisationerna. Denna ordning är även LTSA angelägna om att ändra på.

### *Prisregistrering*

Vid avregleringen avskaffades maximipriserna. För att även fortsättningsvis kunna bevisa och bestraffa överpriser inrättade man dagens system ned prisregistrering hos LTSA. Även the Regional Council för register över priserna. Den som verkar inom taxibranschen utan att ha det aktuella priset registrerat hos LTSA gör sig skyldig till brott.

Oftast är det organisationer som registrerar sina priser – inte individuella åkare. Det är dock tillåtet att ha olika priser inom en organisation. Organisationerna/åkarna får registrera hur många tariffer de vill. Trenden går dock mot allt färre tariffer. Flera organisationer tillämpar endast en taxa idag. Som mest tillämpas tre tariffer. Man får ha vilka slags tariffer man vill – fasta priser, zoner etc.

De registrerade priserna är maximipriser. Det är tillåtet att ta ut lägre priser än de registrerade. Taxametern måste dock alltid sättas på. Föraren måste lämna kvitto ifall kunden begär det. På kvittot skall viss information finnas, t.ex. organisationens namn och förarens identifikationsnummer.

LTSA registrerar bara priserna – prövar dem inte i sig. LTSA bryr sig inte om ifall de är väldigt höga eller väldigt låga, så länge de inte utgör ett säkerhetsproblem. Registreringen är inte betungande eller omständlig, varken för LTSA eller organisationerna. Registreringen går som regel igenom på en och samma dag. Organisationen kan faxa in sin prisändring och LTSA faxar tillbaka en bekräftelse på att priset registrerats. – Det kostar inget att registrera sina priser. Kostnaden för LTSA:s arbetsinsats är försumbar.

Det finns ingen standardiserad form för hur prisinformationen skall se ut. Den skall dock vara läsbar. LTSA kontrollerar att den uppfyller detta krav innan priset får registreras. Det sagda innefattar även en viss

prövning av att tarifferna är förståeliga för kunden. Information om vart kunden skall vända sig om han vill klaga skall också finnas med på pris informationen.

Verkstaden där taxametrarna ändras får en kopia av registreringen. Priset ligger bakom plomb och måste ändras av en verkstad. Det kostar i dag NZ\$ 48 (220 kr) att få sin taxameter inställd på nya priser. Om man använder en oplomberad taxameter blir man omedelbart avstängd från taxiverksamheten.

Det finns inga bestämmelser om hur ofta man får registrera om sina priser. Emellertid är det kostsamt och förenat med vissa besvär för organisationerna att ändra priserna. De måste ta fram nya prisdekaler och de måste ändra alla sina taxametrar. Följaktligen ändras inte priserna särskilt ofta. De senaste 12 månaderna har LTSA i Wellington endast haft 2–3 ändringar att behandla. Det förekommer inte att bögen höjer sina priser inför stora evenemang eller liknande.

Prisregistreringssystemet är enligt LTSA:s mening bra för kunden. Det gör priserna synliga och förhindrar sannolikt att alltför höga priser registreras.

Kontroll av att prisinformation sköts och att organisationen endast tillämpar registrerade priser görs av såväl LTSA:s compliance officers (tillsynsmän) som polismän.

### *Klagomål*

Alla taxifordon skall vara utrustade med tydligt klagomålshänvisning. Organisationerna är skyldiga att hålla ett register över alla klagomål som kommer in samt att föra noteringar om vilka åtgärder som vidtas med anledning av klagomålen. Att inte sköta klagomålshandlingen på ett godtagbart sätt föranleder dryga böter och i värsta fall avstängning eller återkallelse av tillståndet.

LTSA:s regionala compliance officers sköter kontrollen över att organisationerna hanterar sina klagomål på ett godtagbart sätt. LTSA försöker kontrollera organisationerna varje år. Om det visar sig att en organisation inte skött sin klagomålshandling, t.ex. låtit bli att registrera något klagomål eller inte har vidtagit erforderlig åtgärd låter LTSA saken gå till åtal.

Klagomålen rör ibland överpriser eller att föraren tagit en omväg, främst det senare. Problemen förekommer oftast vid flygplatser. Klagomålen rörande överpriser har dock oftast visat sig bero på att trafik situationen gjort resan dyrare än vanligt. Andra klagomål rör trakasserier, otrevligt bemötande, stötande språkbruk etc. Förr förekom en hel del klagomål om att förarna inte åtog sig korta, oläsa resor. I dag

får LTSA dock inga klagomål om detta. LTSA har försökt lansera idén om att ”i dag en liten kund, i morgon en stor kund”. De flesta organisationer har tagit till sig detta budskap.

I första hand bör kunden vända sig till organisationen med sina klagomål, men det går också att vända sig direkt till LTSA. LTSA registrerar de ärenden som kommer in direkt till dem samt sådana ärenden som organisationerna hänskjuter till dem. LTSA brukar vänta en tid för att ge organisationen en chans att åtgärda problemet. Om detta inte görs och/eller om klagomålet är av inte ringa karaktär föranstaltar LTSA om förhör med såväl den klagande som den förare som klagomålen riktats mot och vidtar åtgärder härefter. Antingen låter man saken bero, med delar en varning eller låter ärendet gå till åtal. Om organisationen fått klagomålet och en kopia samtidigt gått till LTSA ser LTSA till allvaret i klagomålet, om det är fråga om ett upprepat beteende eller dylikt. LTSA kontrollerar vidare att taxiorganisationen vidtagit adekvata åtgärder med anledning av klagomålet.

När det gäller framförandet av ett fordon kan kunden klaga även hos polisen. Polisen sänder i dessa fall regelmässigt en kopia till LTSA.

### *Loggboken*

Vad loggboken – som i Sverige motsvaras av vilotidsboken – skall innehålla bestäms av LTSA. Loggboken är personlig och en förare får bara ha en sådan bok. Den skall hållas tillgänglig för kontroll och en kopia av den skall finnas hos arbetsgivaren. Det förekommer att förare skaffar sig fler än en loggbok.

I dag får en förare arbeta som mest 11 timmar per dygn. Den som bryter mot bestämmelsen stängs av från taxiverksamhet i en månad. Lagstiftningen rörande kör- och vilotid ses för närvarande över.

### *Konkurrens*

En organisation får inte ta en alltför stor marknadsandel på ett osunt sätt. Organisationer får inte heller gå samman för att minska konkurrensen på marknaden. Det är mycket höga böter förenat med att bryta mot konkurrenslagstiftningen. LTSA tar dock inte någon hänsyn till konkurrensreglerna vid tillståndsgivningen. Detta är konkurrensmyndighetens (the Commerce Commission) sak.

En form av osund konkurrens som LTSA diskuterar för tillfället är den form av tillståndsfri trafik som hotell, klubbar och barer, sjukhem m.fl. ägnar sig åt. Hotell hämtar och lämnar gäster på olika ställen, barer

och klubbar har erbjudande om "dial-a-driver", dvs. de tillhandahåller en förare som kör hem gästen medan en annan kör hem hans bil. Även verksamheten med shuttles inbegrips i diskussionen. Frågan är om dessa former av trafik skall tillståndsbeläggas precis som taxitrafiken. Verksamhetsformerna konkurrerar med taxiverksamheten utan att behöva uppfylla de krav som ställs på verksamma inom taxibranschen. Anledningen till att LTSA intresserar sig för frågan är att verksamheterna kan utgöra en säkerhetsrisk för allmänheten.

### *Terminaler*

I alla länder förekommer det sannolikt problem med taxiverksamheten vid flygplatser – så även i Nya Zeeland.

Flygplatsledningarna har myndighet att reglera viss verksamhet omkring flygplatserna. De kan t.ex. förbjuda "ragging" av kunder inne på terminalerna och de kan kontraktera vissa bolag för trafikering av flygplatsen.

I Wellington har man lyckats lösa problemen på ett bra sätt, vilket avspeglar sig på hela taximarknaden i området. I Auckland och Christ church har man inte kommit lika långt. Där förekommer fortfarande problem.

### *Tillsyn*

Ute i regionerna har LTSA ca 40 compliance officers (tillsynsmän). I Wellington finns det 7 sådana. Compliance officers har även andra arbetsuppgifter än att kontrollera taxibranschen.

LTSA reagerar på kundernas (och andra taxiåkares) klagomål men genomför också slumpmässiga kontroller. Vissa organisationer kontrolleras ofta, andra mera sällan. En compliance officer får stoppa ett taxifordons färd, men använder så gott som aldrig denna rätt. Denna åtgärd överläts som regel åt polisen. LTSA har, som tidigare nämnts, ett nära samarbete med polisen och genomför ibland gemensamma åtgärder.

Vid några tillfällen har LTSA genomfört razzior men de har varit relativt fruktlösa. Så fort LTSA slagit till har informationen om detta spritts via kommunikationsnätet och de oseriösa förarna har försvunnit från gatorna. Den senaste tiden har LTSA i stället börjat med att kalla in en organisations alla åkare/förare/fordon till sig för en allmän genomgång. Hittas några fel utökas kontrollen.

### *Återkallelse av tillstånd*

Numerera har LTSA möjlighet att återkalla tillstånden med omedelbar verkan.

Om ett tillstånd för en förare återkallas måste det gå en viss tid innan föraren får söka nytt tillstånd. Åkare och taxiorganisationer har dock möjlighet att söka nytt tillstånd omedelbart efter det att deras tillstånd återkallats.

Organisationer, vars tillstånd riskerar att återkallas, brukar få en chans att rätta till felet, t.ex. göra sig av med en person i ledningen som inte är "fit and proper". Gör organisationen det kan den få behålla sitt tillstånd.

### *Samverkan*

LTSA har nära kontakter med andra myndigheter – i första hand polisen. Samarbeta sker även med de sociala myndigheterna och Invandrarverket. Någon skyldighet att samarbeta mellan myndigheterna föreligger dock inte (med undantag av den registerkontroll som i vissa fall skall ske hos polisen).

LTSA samarbetar också med Taxi Federationen. Federationen är mycket aktiv när det gäller att föra fram taxifrågor.

Samverkan sker inte mellan LTSA och skattemyndigheterna. När det gäller skattefusk får LTSA således ingen vetskap om detta, om inte personen i fråga döms för skattebrott. Ofta förekommer det andra oegentligheter också om det fuskas med skatter. Därför finns det de som menar att LTSA borde erhålla denna information på ett tidigt stadium. Skattemyndigheterna anser uppenbarligen att det fuskas en hel del med skatter och avgifter eftersom man gett ut en skrift om just fusket inom taxibranschen.

### *En översyn av lagstiftningen*

Hela taxilagstiftningen är under översyn för tillfället. Översynen föranleds inte av missnöje med lagstiftningen som sådan utan är snarare en uppföljning av de nu 10 år gamla reglerna.

Ett av de problem som kommit upp är de tidigare nämnda s.k. courtesy vehicles, dvs. bilar från pubar, hotell etc. samt shuttle-trafiken. Frågan är huruvida dessa verksamhetsformer skall regleras och tillståndsbeläggas. Vidare finns det en önskan att reformera straffsanktionerna. Vissa straff är alldeles för hårda. Att stänga av en hel taxiorganisation i en månad är t.ex. ett mycket hårt straff. Syftet med

straffen är att få organisationerna och dess medlemmar att sköta sig och frågan är hur detta görs på bästa sätt. En möjlighet som diskuteras är att utfärda böter i högre utsträckning, en annan att ge LTSA möjlighet att stänga av organisationer från verksamhet under en kortare tid.

Man ser också över bestämmelserna ur ett self-management-perspektiv, vilket är en idé som ursprungligen kommer från civilflyget. Tanken är att branschen skall belasta regeringen så lite som möjligt. LTSA undersöker om branschen är mogen att ta över större delen av kontrollen själva, dvs. en form av självsanering. Frågan är uppe särskilt i samband med översynen av arbetstidreglerna och loggböckerna. Det diskuteras om organisationerna skall få förtroende att sköta detta själva. De skulle i sådant fall kunna få undantag från lagen i detta hänseende. Sannolikt är inte taxibranschen mogen för att ta ett större ansvar ännu.



## Bilaga 4

## UTDRAG UR

**Transport Services Licensing Act 1989 074**

Commenced: 1 Oct 1989; 1 Nov 89, ss. 69, 70  
(1990:123,1992:28,69,109, 1995:47, 1997:5)

An Act to reform the law relating to land transport licensing

BE IT ENACTED by the Parliament of New Zealand as follows:

**1. Short Title and commencement**---(1) This Act may be cited as the Transport Services Licensing Act 1989.

(2) Except as otherwise provided in this Act, this Act shall come into force on the 1st day of October 1989.

**2. Interpretation**---(1) In this Act, unless the context otherwise requires,---

“Approved taxi organisation” means a taxi organisation approved or deemed to be approved by the Secretary under section 21 of this Act:

“Business location”, in relation to any matter required by this Act to be displayed on vehicle, means---

(a) In the case of a licence holder, operator, or approved taxi organisation which has its base location in an urban area, the location of that base by reference to the town or city, and the suburb (if any), in which it is situated:

(b) In any other case, any description of location by which the base location of the licence holder, operator, or organisation can be easily identified, whether by reference to any road and area, or by reference to the nearest urban area:

“Control”, in relation to a transport service or a proposed or approved taxi organisation, means direct or indirect control of the management of the whole or part of the transport service or taxi organisation by shareholding or the holding of any position (however described) in the management of the whole or part of the transport service or taxi organisation that gives the person a significant influence on the operation of the whole or part of the service or organisation (whether or not other persons are also involved):

“Designated stand” means an area designated by a territorial authority as an area in which small passenger service vehicles, being vehicles that are identified by signs as taxis and that are indicating their availability for hire, may wait for hires:

“Driver identification card” means the driver identification card required by section 19 of this Act to be held by the driver of a small passenger service vehicle or a vehicle recovery service vehicle:

“Enforcement officer” means the Secretary or any constable or traffic officer; and includes any officer of the Ministry acting pursuant to a delegation from the Secretary.

Any person claiming or appearing to be acting pursuant to any such delegation shall, in the absence of evidence to the contrary, be presumed to be so acting:

“Ministry” means the Ministry of Transport:

“Notify” means to notify in writing; and “notification” has a corresponding meaning:

“Passenger service” means, subject to section 47 of this Act,---

(a) The carriage of passengers on any road for hire or reward by means of a motor vehicle; and includes the letting on hire of a vehicle by a person who drives the vehicle or provides a driver for the vehicle if, during the hiring, the vehicle is used for the carriage of passengers; and

(b) The carriage of passengers on any road, whether or not for hire or reward, by means of a large passenger service vehicle;--- but does not include any service specified as an exempt service in Part I of the First Schedule to this Act or in regulations referred to in that Part:

“Passenger service licence” means a licence granted or deemed to be granted under section 8 or section 9 of this Act that authorises its holder to carry on a passenger service:

“Passenger service vehicle” means a vehicle used or available for use in a passenger service for the carriage of passengers; but does not include a vehicle specified as an exempt vehicle in Part II of the First Schedule to this Act or in regulations referred to in that Part:

“Secretary” means the Secretary for Transport:

“Service” includes---

(a) An operation carried out on one occasion only:

(b) An operation carried out solely for the benefit of the persons carrying it out:

“Small passenger service vehicle” means any passenger service vehicle that is designed or adapted to carry 12 or fewer persons (including the driver):

“Taxi” means a small passenger service vehicle that is being operated under a passenger service licence but is not for the time being exempt from the provisions of any of rules 3 (1), 12 (1), 16 (1), and 19 of Part I of the Third Schedule to this Act:

“Traffic officer” means a traffic officer appointed or deemed to be appointed under section 6 of the Transport Act 1962:

“Unique identifier” means the unique identifier required by section 19 (2) (c) of this Act to be specified on a driver identification card:

(2) Terms defined in the Transport Act 1962 shall, unless the context otherwise requires, and to the extent that they are not inconsistent with the provisions of this section or any other provision of this Act, have the meaning so defined for the purposes of this Act.

(3) Where any service includes vehicles that are specified as exempt vehicles in Part II of the First Schedule to this Act or in regulations referred to in that Part, the operation of those vehicles shall not be treated as part of the operation of the service.

**3.** Act to bind the Crown---(1) Except as provided in subsection (2) of this section, this Act shall bind the Crown.

(2) No transport service licence in respect of any transport service operated by---

(a) The Armed Forces; or

(b) The Fire Services Commission; or

(c) The Police; or

(d) Any emergency service organisation approved by the Secretary for the purposes of this section,---

shall be capable of being suspended or revoked for any reason.

PART I  
TRANSPORT SERVICES LICENSING

**4.** Classes of transport service---There shall be the following classes of transport service:

- (a) Goods service:
- (b) Passenger service:
- (c) Rental service:
- (d) Vehicle recovery service:
- (e) Rail service. (1992:109)

**5.** (1) Every transport service shall be licensed.

(2) Every person commits an offence who carries on any transport service otherwise than under the authority of the appropriate licence.

(3) Every person commits an offence who does any act in any capacity as an agent for any transport service if, at the time the person did the act, the appropriate licence was not in force in respect of the service and the person knew or ought to have known that the appropriate licence was not in force.

(4) If any body corporate commits an offence against this section, every director and every other person concerned in the management of the body corporate may be convicted of the offence if it is proved that the act or omission that constituted the offence occurred with that person's authority, permission, or consent.

(5) Every person who commits an offence against this section is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$10,000.

(6) Every person who is convicted of a second or subsequent offence against this section shall be liable on summary conviction to a fine not exceeding \$25,000, and, unless in the circumstances of the case the Court considers there are special reasons relating to either offence why it should not do so, the Court shall,---

(a) In the case of a transport service that is not a rail service, order that every vehicle used under any such service shall be surrendered to the Secretary and held by the Secretary, at the expense of the convicted person, for a period specified by the Court of not more than 90 days; or

**6.** Application for transport service licence---Every application for a transport service licence shall be made to the Secretary on the form provided by the Secretary, or one to similar effect, and shall contain such information as is required by the Secretary and be accompanied by the prescribed fee. Cf. 1962, No. 135, s. 116

**7.** Public notice to be given of application for certain licences---(1) Every applicant for a passenger service licence, a vehicle recovery service licence, or a rail service licence shall, unless exempted under subsection (4) of this section, cause a notice of the application, in a form approved for the purpose by the Secretary, to be published twice at an interval of not more than 7 days in a newspaper or newspapers approved for the purpose by the Secretary.

(2) The notice shall specify the name of the applicant, the nature of the service, and the names of the natural persons who are to have control of the transport service.

(3) Where an applicant is required to publish a notice under this section, no application for a transport service licence shall be granted by the Secretary under section 8 of this Act until at least 14 days has elapsed following the date of the first publication of the notice.

(4) The Secretary may, where the Secretary considers it appropriate having regard to the limited nature or infrequency of the proposed service or such other matters as the secretary considers relevant, exempt any applicant or class of applicant from the requirements of this section.

**8. Grant of licence--**(1) After considering any application for a transport service licence, the Secretary shall grant to the applicant the licence sought if the Secretary is satisfied that--

- (a) The applicant is a fit and proper person to operate the appropriate transport service; and
- (b) Any person who is to have, or is likely to have, control of the transport service is a fit and proper person to have such control; and
- (c) The applicant or some person who is to have control of the service is the holder of the appropriate certificate (if any) required by section 18 of this Act; and
- (d) In the case of a rail service licence, the proposed safety system has been approved under section 6D of this Act. (1992:109)

(2) In determining whether or not a person is a fit and proper person to operate or control a transport service, the Secretary shall have regard to the matters specified in section 24 of this Act.

**9. Rights of existing licence holders and operators---**(1) Every person who, immediately before the 1st day of November 1989, was the holder of a licence issued under Part VII of the Transport Act 1962 shall be deemed to have been granted, on the 1st day of November 1989, the equivalent transport service licence under this Act as follows:

(b) Holders of taxicab-service licences and passenger-service licences shall be deemed to have been granted a passenger service licence:

(2) Any person who, at any time during the period commencing on the 1st day of November 1988 and ending on the 31st day of October 1989 (both dates inclusive), carried on a transport service that was not required to be licensed under Part VII of the Transport Act 1962 but is required to be licensed under this Act shall, subject to subsection (3) of this section, be deemed for a transitional period to be the holder of the appropriate transport service licence granted under this Act as follows:

(a) Persons carrying on a passenger service shall be deemed to hold a passenger service licence, and persons carrying on a vehicle recovery service shall be deemed to hold a vehicle recovery service licence, during the period commencing on the 1st day of November 1989 and ending on the 31st day of March 1990 (both dates inclusive).

(3) Any licence deemed by subsection (1) or subsection (2) of this section to have been granted under this Act may at any time on or after the 1st day of November 1989 be revoked or suspended or otherwise dealt with in accordance with the provisions of this Act.

(4) For the avoidance of doubt it is hereby declared that, for the purposes of subsection (2) of this section, every local authority constituted by an Order in Council giving effect to a final reorganisation scheme prepared under section 15B of the Local Government Act 1974 is the same local authority as each former authority from which any transport service is transferred to that authority.

**10. Refusal to grant transport service licence**---(1) The Secretary shall refuse to grant a transport service licence where---

(a) The Secretary is not satisfied that---

(i) The applicant is a fit and proper person to be the holder of a transport service licence;

or

(ii) Any person who is, or is likely, to have control of or any involvement in the operation of the service, is a fit and proper person to be in control of or involved in the operation of the service; or

(b) Neither the applicant nor any person who is to have control of the service holds the certificate appropriate to the proposed service required by section 18 of this Act; or

(c) In the case of a rail service licence, the proposed safety system required under section 6A of this Act has not been approved by the Secretary. (1992:109)

(2) Where the Secretary proposes to refuse to grant a licence under this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

(a) Notify the applicant and, if appropriate, any person referred to in subsection (1) (a) (ii) of this section, of the Secretary's intention not to grant the licence; and

(b) Specify the grounds for the proposed refusal; and

(c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and

(d) Notify the applicant of the right of appeal under section 42 of this Act.

**11. Revocation of transport service licence**---(1) Where the Secretary is satisfied that---

(a) The holder of a transport service licence is not a fit and proper person to be the holder of a transport service licence; or

(b) Any person having control of the service, or any person who has an involvement in the operation of the service, is not a fit and proper person to have control of, or be involved in, the operation of the service,---

the Secretary may revoke the transport service licence.

(2) Before revoking a transport service licence under this section the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

(a) Notify the licence holder, and, if appropriate, any person referred to in subsection (1)

(b) of this section, of the Secretary's intention to revoke the licence; and

(b) Specify the grounds for the proposed revocation; and

(c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and

(d) Notify the licence holder of the right of appeal under section 42 of this Act.

(3) Where the proposed revocation of a licence under this section is on the ground that a person other than the licence holder is not a fit and proper person,---

(a) The notice required to be given to the licence holder by section 25 of this Act shall specify the steps that the Secretary will require to be taken if the licence is not to be revoked, which steps may include a requirement that the person concerned cease all involvement in the service within a specified period; and

(b) The licence shall not be revoked where the licence holder complies with any such requirements of the Secretary.

**12.** Demerit points system for operators and drivers---(1) Every person convicted of an offence specified in the Second Schedule to this Act shall incur---

(a) The number of operator demerit points specified in the fourth column of that Schedule in relation to the offence; and

(b) The number of driver demerit points specified in the fifth column of that Schedule in relation to the offence.

(2) No person shall incur demerit points under subsection (1) of this section---

(a) In respect of any offence committed before the 1st day of November 1989; or

(b) Where the offence related to the use by the person of a motor vehicle of less than 3,500 kilograms gross laden weight for purposes unconnected with a transport service.

(3) Demerit points shall be deemed to have been incurred on the date on which the offence to which they relate was committed.

(4) Where a person is convicted of 2 or more offences arising out of the same set of circumstances, demerit points shall be recorded in relation to one such offence only, being, in any case where the same number of demerit points does not apply to both or all those offences, the offence to which the greatest number of demerit points applies.

(5) Where any person appeals against a conviction for an offence to which subsection (1) of this section applies,---

(a) No demerit points shall be recorded in relation to the offence pending the determination of the appeal; and

(b) Any recording of demerit points made in relation to the offence before the filing of the notice of the appeal, and any disqualification imposed as a result thereof, shall be deemed to be cancelled; and

(c) If on the determination of the appeal the conviction is upheld, or if the appeal is abandoned or dismissed for want of prosecution, demerit points shall be recorded in relation to the offence.

(6) When 2 years has elapsed since the date of the commission of an offence for which demerit points have been recorded in respect of any person, the points in respect of that offence shall cease to have effect except in relation to other offences of which that person is convicted that were committed within 2 years before or after the commission of that offence. Nothing in this subsection shall cause any period of disqualification under section 14 of this Act to cease.

**13.** Secretary to give notice when 100 demerit points incurred---(1) Where, in relation to offences committed within any 2-year period, 100 or more demerit points have been recorded under this Act in respect of any holder of a transport service licence, person having control of a transport service, or transport service driver, the Secretary shall where reasonably practicable cause a notice in writing to be given to the person---

(a) Warning the person of the consequences under section 14 of this Act of further demerit points being recorded against the person; and

(b) Informing the person of the number of demerit points already so recorded; and

(c) The offences in respect of which the points were recorded.

(2) Without limiting subsection (1) of this section, the Secretary shall not be obliged to give any such notice where on any one occasion, or on any 2 or more occasions occurring within such a period that it would not be reasonably practicable for the Secretary to give such notice, the person is convicted of one or more offences carrying 100 or more demerit points in total.

(3) The failure to give notice under subsection (1) of this section shall not affect any person's liability to disqualification under section 14 of this Act.

**14. Disqualification of operator or driver where 200 demerit points incurred**---(1) Where any holder of a transport service licence or person having control of a transport service has, in respect of offences committed within any 2-year period, incurred 200 or more operator demerit points, the Secretary shall, unless for special reasons relating to any of the offences for which the demerit points were incurred the Secretary determines otherwise, disqualify that person from---

- (a) Holding any transport service licence; and
- (b) Having control of any transport service,---

for a period of 5 years commencing on the date on which the disqualification takes effect pursuant to this section.

(2) Where any transport service driver has, in respect of offences committed within any 2-year period, incurred 200 or more demerit points, the Secretary shall, unless for special reasons relating to any of the offences for which the demerit points were incurred the Secretary determines otherwise, disqualify that person from driving any vehicle being used in a transport service, other than a rental service, for a period of 5 years commencing on the date on which the disqualification takes effect pursuant to this section.

(3) Where the Secretary determines to disqualify a person under this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

- (a) Notify the person of the proposed disqualification; and
- (b) Specify the grounds for the proposed disqualification, and notify the person of---
  - (i) The number of operator or driver demerit points incurred by the person; and
  - (ii) The offences in respect of which the points were incurred; and
  - (iii) The dates on which the offences were committed; and
- (c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and
- (d) Notify the person of the right of appeal under section 42 of this Act.

(4) Where the person liable to disqualification is a person who does not hold a transport service licence, any copy of the notice that the Secretary supplies to the licence holder under section 25 of this Act shall not include the matters referred to in subparagraphs (ii) and (iii) of subsection (3) (b) of this section.

(5) Where the Secretary determines to disqualify a person under this section,---

- (a) The period of disqualification shall commence as soon as practicable, once the requirements of section 25 of this Act have been fulfilled; but
- (b) The Secretary may defer the commencement of any period of disqualification for such period not exceeding 3 months as the Secretary considers appropriate if the Secretary is satisfied that immediate commencement of the period of disqualification would cause undue hardship for any person other than the person disqualified.



(6) The effect of any disqualification under this section shall be as follows:

- (a) Where the person is the holder of a transport service licence, that licence is deemed to be revoked from the date of disqualification:
- (b) Where the person is a person having control of a transport service but is not the holder of the transport service licence, the person shall be deemed not to be a fit and proper person to have control of the service and the Secretary may, unless satisfied that all practicable steps have been taken to remove the person from control of the service, proceed to revoke the transport service licence in accordance with the requirements of sections 11 and 25 of this Act:
- (c) Where the person is a transport service driver the provisions of section 17 of this Act shall apply in relation to that person.

(7) Nothing in this section shall derogate from or affect any power under this or any other Act to revoke or suspend or otherwise deal with any transport service licence or driver's licence or to disqualify any person from control of or involvement in any transport service.

(8) Every person commits an offence who---

- (a) Being a person disqualified under subsection (1) of this section, applies for a transport service licence or is in control of any transport service during the period of disqualification; or
- (b) Engages or employs any person in a position in which that person has control of a transport service, knowing that person to be disqualified from such a position,---

and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$10,000.

**15. Disqualification of transport service driver---**(1) Where the Secretary is satisfied that a transport service driver is not a fit and proper person to drive any vehicle being used in a transport service, the Secretary may disqualify that person from driving any vehicle being used in a transport service (other than a rental service) for such period not exceeding 10 years as the Secretary thinks fit.

(2) Before disqualifying a person under this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

- (a) Notify the person of the proposed disqualification; and
- (b) Specify the grounds for the proposed disqualification; and
- (c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and
- (d) Notify the person of the right of appeal under section 42 of this Act.

**16. Immediate suspension of driver in interests of public safety, etc.---**(1) Where, in relation to a person who is a transport service driver,---

- (a) The Secretary considers that the person is not a fit and proper person to drive any vehicle being used in a transport service and that the interests of public safety, or the need to ensure that the public is protected from serious or organised criminal activity, would seem to require immediate suspension of the person as a transport service driver; or
- (b) The person has been charged with any offence that is of such a nature that the interests of public safety, or the need to protect the public against serious or organised criminal activity, would require that a person convicted of committing such an offence not be a transport service driver,---

the Secretary may, by notice in writing to the person, and notwithstanding anything in any other provision of this Act, suspend that person from driving any vehicle being used in a

transport service, either immediately or with effect from such date as the Secretary may specify.

(2) Where the Secretary suspends a person's driver's licence under this section,---

(a) Any notice to be given under subsection (1) of this section shall---

(i) Inform the person of the grounds of the suspension; and

(ii) Inform the person that the person may make submissions on the matter to the Secretary; and

(iii) Notify the person of the right of appeal under section 42 of this Act; and

(b) The Secretary shall as soon as practicable consider any submissions made on the matter by the person and notify the person of the result of any such consideration.

(3) The Secretary may at any time withdraw a suspension imposed under this section.

(4) Where any suspension has been imposed in respect of a person to whom subsection (1)

(b) of this section applies, the suspension shall cease immediately the charge is withdrawn or the person is found not guilty of the offence charged.

(5) Nothing in this section shall derogate from or affect any power under this or any other Act to revoke, suspend, or otherwise deal with any licence or person involved in any transport service.

**17. Effect of disqualification or suspension of transport service driver---**(1) Where the Secretary disqualifies or suspends any person from driving a vehicle being used in a transport service under section 14 or section 15 or section 16 of this Act, the Secretary may, for the period of the disqualification or suspension,---

(a) Revoke or suspend any driver's licence held by the person, not being a licence of a class that relates principally to the use of private motor vehicles, and disqualify the person from holding or obtaining any such licence; and

(b) Prohibit the person from driving any vehicle being used in a transport service (other than a rental service), notwithstanding that the person may obtain or continue to hold a driver's licence of a class that, although it relates principally to the use of private motor vehicles, also entitles the person to drive a vehicle that may be used in a transport service.

(2) Nothing in this section or in sections 14 to 16 of this Act shall derogate from or affect any power of the Secretary under the Transport (Vehicle and Driver Registration and Licensing) Act 1986 or any regulations made under that Act to revoke, suspend, or otherwise deal with any driver's licence in accordance with the provisions of that Act or those regulations.

(3) Every person commits an offence who, having been prohibited pursuant to subsection (1) (b) of this section from driving a vehicle being used in a transport service, drive during the currency of any such prohibition any vehicle being used in a transport service (other than a rental service).

(4) Any person who commits an offence against subsection (3) of this section is liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000 and to disqualification from holding or obtaining a driver's licence for such period (if any) as the Court thinks fit.

(5) Every person commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$500 who applies for or obtains a driver's licence, other than a driver's licence

that relates principally to the use of private motor vehicles, while the person is disqualified under subsection (1) (a) of this section from obtaining the licence.

**18.** Certificate of knowledge of law and practice required for transport service operations--  
-(1) Subject to subsection (2) of this section, after the 31<sup>st</sup> day of December 1991, no person shall be entitled to obtain a transport service licence or continue to hold any such licence unless that person or some person who has or is to have control of the service is the holder of a certificate issued by the Secretary or a person approved by the Secretary to the effect that the person concerned has an adequate knowledge of the laws and practices concerning the safe and proper operation of the transport service to which the licence relates. (1990:123)

(2) Nothing in subsection (1) of this section shall apply to require the holding of a certificate in respect of any transport service licence to the extent that---

(a) Any exemption is prescribed or granted pursuant to the Transport (Vehicle and Driver Registration and Licensing) Act 1986, or regulations made under that Act; or

(ab) On the 31<sup>st</sup> day of December 1991 the holder of the licence was the holder of a relevant transport service licence; or

(ac) The licence concerned is a rail service licence; or

(b) The Secretary, having regard to the limited or infrequent nature of the service or proposed service, or any other matter that the Secretary considers relevant, exempts the holder from that requirement. (1990:123, 1992:109)

(3) Any exemption granted by the Secretary under subsection (2) (b) of this section may be for such limited period or subject to such conditions as the Secretary thinks fit.

(4) If at any time neither the holder of a transport service licence nor any person who has control of the service is the holder of a certificate required by this section, the Secretary, after giving the holder of the licence not less than 28 days' notice of the Secretary's intention to do so, and a reasonable opportunity to make submissions on the matter, may suspend the licence until the holder of the licence or some person who has control of the service is the holder of such a certificate.

(5) Subject to subsection (4) of this section, any such suspension shall cease immediately upon the holder of the licence or any person having control of the service obtaining the appropriate certificate and notifying the Secretary accordingly.

(6) Any licence holder or person having control of a transport service who notifies the Secretary under subsection (5) of this section that the licence holder or any person having control of the service holds the appropriate certificate required by this section, knowing that that information is incorrect or being reckless as to whether or not it is correct, commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$10,000.

**18A.** (1) No person shall drive a taxi or cause or permit another person to drive a taxi unless the driver holds an area knowledge certificate issued by the Secretary, or by a person or organisation approved under subsection (4) (b) of this section, in respect of that person.

(2) No person driving a taxi shall accept a hire in any area unless the person holds an area knowledge certificate applicable to that area.

(3) Every approved taxi organisation shall notify the Secretary in writing of its operating area by reference to local authority boundaries.

(4) An area knowledge certificate---

(a) Shall be in a form prescribed by the Secretary:

(b) May be issued by a person or organisation approved by the Secretary:

(c) Shall not be issued unless the applicant has passed a test prescribed by or under regulations made under section 66 of this Act, which test shall be conducted in English:

(d) Shall relate specifically to the operating area (as notified to the appropriate regional council under Part II of this Act) of the approved taxi organisation for which the applicant will be driving.

(5) The Secretary may revoke any approval given under subsection (4) (b) of this section, if the Secretary considers that the holder of the approval has failed to maintain a standard of competency the Secretary considers appropriate.

(6) Every person commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$2,000 who---

(a) Drives a taxi without holding an area knowledge certificate under this section; or

(b) Causes or permits to drive a taxi another person who does not hold an area knowledge certificate under this section; or

(c) While driving a taxi, accepts a hire in any area without holding an area knowledge certificate under this section that is applicable to that area. (1992:109)

(2) Notwithstanding subsection (1) of this section, every person who, at the commencement of this section, holds a Class C licence shall be deemed to be the holder of an area knowledge certificate issued under section 18A of the principal Act (as inserted by subsection (1) of this section) in respect of the areas in which the holder's taxi organisation is operating unless and until---

(a) The holder accepts a hire in any other area; or

(b) The approved taxi organisation alters its operating area. (1992:109)

**19.** Drivers of small passenger vehicles and vehicle recovery service vehicles to hold photographic driver identification card---(1) Except in accordance with an exemption under subsection (2B) of this section, no person shall, on or after the 1st day of April 1990, drive a small passenger service vehicle or a vehicle recovery service vehicle being used in any transport service unless that person holds a current driver identification card. (1990:123)

(2) A driver identification card---

(a) Shall be applied for on a form provided by the Secretary, or in such other manner as may be prescribed by regulations made under the Transport (Vehicle and Driver Registration and Licensing) Act 1986, and any such application---

(i) Shall contain such information as is required by the Secretary or as is prescribed in any such regulations; and

(ii) May be rejected unless the applicant consents to checks being made as to any criminal or other record or history of the applicant relevant to whether or not the applicant is

a

fit and proper person to drive a vehicle being used in the relevant transport service; and

(iii) Shall be accompanied by the prescribed fee:

(b) Shall bear a recent photograph of the driver:

(c) Shall display a unique driver identifier made up of any combination of characters or numbers, or both, approved by the Secretary as---

(i) Being sufficiently memorable to be easily recalled by users of the service provided by the driver; and

(ii) Appropriate to identify the driver from other drivers in any transport service:

(d) Shall display such other information or material as may be required by the Secretary or prescribed in the regulations:

(e) Subject to subsection (2A) of this section, shall be current for such period not exceeding 5 years as may be specified on the card. (1990:123, 1992:109)

(2A) To enable the co-ordination of the documentation relating to the licence concerned, the Secretary may extend the currency of any driver identification card for any period (not exceeding 12 months) the Secretary thinks fit. (1990:123)

(2B) Having regard to the nature of the service operated, the Secretary may exempt any driver, or drivers of any class or description, from the requirements of this section, conditionally, or subject to any conditions the Secretary thinks fit. (1990:123)

(3) Where, having regard to the matters specified in section 24 of this Act, the Secretary is not satisfied that an applicant for a driver identification card is a fit and proper person to drive a small passenger service vehicle or vehicle recovery service vehicle, the Secretary may---

(a) Refuse to issue a driver identification card to the applicant; and

(b) Revoke any licence held by the applicant that authorises the applicant to drive a small passenger service vehicle or a vehicle recovery service vehicle.

(4) Where the Secretary refuses to issue a driver identification card and revokes any licence under subsection (3) of this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

(a) Notify the person concerned of the refusal; and

(b) Specify the grounds for the refusal; and

(c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and

(d) Notify the person of the right of appeal under section 42 of this Act.

(5) Every person who drives a vehicle in contravention of subsection (1) of this section commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(6) Every person commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$1,000 who, being the driver of a small passenger service vehicle or a vehicle recovery service vehicle being used in a passenger service or a vehicle recovery service, fails to produce his or her driver identification card on being requested to do so by an enforcement officer.

(7) Nothing in this section shall derogate from or affect the power of the Secretary under any other provision of this or any other Act to revoke, suspend, or otherwise deal with any transport service licence or driver's licence.

**20.** Operator of small passenger service vehicle to be member of approved taxi organisation---(1) No holder of a passenger service licence shall operate under that licence any small passenger service vehicle (being a vehicle that is not exempt from the

requirement to display the signs referred to in rule 3 of Part I of the Third Schedule to this Act) unless the licence holder is a member of an approved taxi organisation.

(2) Every person who contravenes subsection (1) of this section commits an offence and is liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(3) Every person who is deemed by section 9 (2) (a) of this Act to hold a passenger service licence during the period commencing on the 1st day of November 1989 and ending on the 31st day of March 1990, and who operates a small passenger service vehicle during that period, shall be deemed for the purposes of this section to be a member of an approved taxi organisation during that period.

(4) For the purposes of this section,---

(a) Every approved taxi organisation that holds a passenger service licence; and

(b) Every operator who holds a passenger service licence and operates under a contract with an approved taxi organisation---

shall be deemed to be a member of that taxi organisation. (1992:109)

**21. Approved taxi organisations---**(1) The Secretary may, on application by any---

(a) Organisation representing operators of small passenger service vehicles; or

(b) Person who holds or has made application for a passenger service licence,---

approve that organisation or person as an approved taxi organisation for the purposes of this Act.

(2) Any such application shall---

(a) Be on the form provided by the Secretary for the purpose, or one to similar effect; and

(b) Specify the responsible officer or officers of the proposed organisation; and

(c) Contain such other information as is required by the Secretary; and

(ca) Be accompanied by a copy of the applicant's proposed operating rules; and

(d) Be accompanied by the prescribed fee; and

(e) Be published in accordance with the provisions of section 7 of this Act as if it were an application for a transport service licence to which that section applies (and for the purposes of this section subsections (2) to (4) of that section shall also apply to any application made under this section).

(3) After considering any application for approval under this section, the Secretary shall approve the organisation or person as an approved taxi organisation if the Secretary is satisfied that---

(a) The applicant is an organisation or person entitled to make application under subsection (1) of this section, and, in the case of a person who is also an applicant for a passenger service licence, that person has obtained or will obtain such a licence; and

(b) All persons who will or are likely to have control of the proposed organisation are fit and proper persons to have such control, having regard to the provisions of section 24 of this Act; and

(ba) The operating rules, rosters, and other internal operating procedures of the proposed organisation are likely to give it adequate control over its members and their drivers; and

(bc) The members and drivers within the proposed organisation have the ability to meet the requirements of Part I of the Third Schedule to this Act; and".

(c) The proposed organisation is likely to be able to provide a 24 hour a day and 7 day a week service in the area it serves in accordance with the requirements of subsection (1) (a) of section 22 of this Act, or such lesser service as may be required pursuant to any exemption granted or likely to be granted under subsection (2) of that section. (1992:109)  
 (3A) The approval under this section of an organisation or person as an approved taxi organisation shall be deemed to include approval of the proposed operating rules of the organisation or person. (1992:109)

(4) Where the Secretary refuses to approve an organisation or a person under this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

- (a) Notify the applicant of that refusal; and
- (b) Specify the grounds for the refusal; and
- (c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and
- (d) Notify the applicant of the right of appeal under section 42 of this Act.

(5) Every taxi organisation approved by a Licensing Authority under Part VII of the Transport Act 1962 shall be deemed to have been approved as an approved taxi organisation under this section.

**22. Requirements relating to approved taxi organisations---**(1) Every approved taxi organisation shall---

- (a) Ensure, through a telephone communications system on which bookings can be made, that the services of its members who operate small passenger service vehicles are available to the public 24 hours a day and 7 days a week, or for such lesser period or in such other manner as may be specified by a regional council as the condition of an exemption granted under subsection (2) of this section; and
- (b) Assign unique fleet numbers to member vehicles; and
- (c) Maintain a register of licence holders who are members of the organisation, their drivers, the unique fleet numbers assigned by the organisation, and the number of vehicles operated by each member; and
- (d) Maintain the register of complaints referred to in rule 11 of Part I of the Third Schedule to this Act, and comply with the provisions of that rule; and
- (e) Notify the Secretary of the granting, revocation, or modification of any exemption under this section, and the conditions of any such exemption, not later than 14 days after the exemption, revocation, or modification was notified to the organisation; and
- (f) Ensure that its members and their drivers hold appropriate current area knowledge certificates where required by section 18A of this Act, and an appropriate ability to communicate in the English language; and
- (g) Ensure that its members and their drivers maintain an adequate knowledge of the organisation's current operating area (as so notified); and
- (h) Notify the Secretary of any change in its responsible officers; and
- (i) Make the register of licence holders available at reasonable times during normal business hours for inspection by any enforcement officer. (1992:109)

(2) Any regional council in whose region an approved taxi organisation provides a service may, in respect of the service within that region, and having regard to the requirements of section 594ZZI of the Local Government Act 1974, exempt the organisation from the requirements specified in subsection (1) (a) of this section if, in the opinion of the regional council, public demand does not require such a level of service.

(3) Any such exemption---

- (a) May be subject to such conditions as the regional council may specify:
- (b) May be granted, revoked, or modified by the regional council at any time, after giving such notice and such opportunity to make submissions on the matter as may be reasonable in all the circumstances to both
  - (i) The approved taxi organisation concerned; and
  - (ii) Any other approved taxi organisation that may be affected by the proposed grant, revocation, or modification of the exemption.
- (4) Any approved taxi organisation that fails to comply with---
  - (a) Any requirement of subsection (1) of this section; or
  - (b) Any condition of an exemption granted under subsection (2) of this section,---

commits an offence and is liable on conviction to a fine not exceeding \$10,000.

(4A) Every organisation or person being an approved taxi organisation immediately before the commencement of this subsection shall, within 3 months after being so required by the Secretary, furnish the Secretary with a copy of the organisation's operating rules. (1992:109)

(4B) Every approved taxi organisation shall submit to the Secretary, for the Secretary's approval, a copy of every amendment to the organisation's approved operating rules. (1992:109)

(4C) The Secretary shall approve rules and alterations furnished or submitted under subsection (4A) or subsection (4B) of this section if satisfied that the rules or amended rules, as the case may be, are likely to give the organisation adequate control over its members and their drivers. (1992:109)

(4D) Every approved taxi organisation shall ensure that its members and their drivers comply with the organisation's approved operating rules. (1992:109)

(4E) Every approved taxi organisation that contravenes or fails to comply with any of subsections (4A) to (4D) of this section commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$2,000. (1992:109)

(5) Nothing in subsection (1) (a) of this section shall, before the 1st day of April 1990, apply to an organisation that is deemed by section 21 (5) of this Act to be an approved taxi organisation to the extent that the organisation is providing a level of service that would not breach the terms of any approval given before the 1st day of November 1989 by the Licensing Authority under Part VII of the Transport Act 1962 in respect of that organisation.

**23. Revocation of approval of approved taxi organisation---**(1) The Secretary may revoke any approval of a taxi organisation given under section 21 of this Act where---

- (a) The organisation has been convicted 3 times or more of an offence against section 22 (4) of this Act; or
- (b) The organisation is no longer an organisation or person that would qualify for approval as an approved taxi organisation under section 21 (1) of this Act; or
- (c) The Secretary is satisfied that the organisation, or any person having control of the organisation, is not a fit and proper person to be, or have control of, an approved taxi organisation; or



- (d) The Secretary is satisfied that the organisation cannot adequately maintain proper control over the activities of its members and their drivers; or
- (e) The Secretary is satisfied that, by reason of the failure of operators and drivers within the organisation to maintain area knowledge or an appropriate ability to communicate in the English language, the organisation is not a fit and proper person to have control of a taxi organisation. (1992:109)

(2) Before revoking any approval under subsection (1) of this section, the Secretary shall, in accordance with section 25 of this Act,---

- (a) Notify the organisation of the proposed revocation; and
- (b) Specify the grounds for the proposed revocation; and
- (c) Afford a reasonable opportunity for submissions to be made on the matter; and
- (d) Notify the organisation of the right of appeal under section 42 of this Act.

**24. Criteria for fit and proper person test---**(1) For the purpose of determining whether or not a person is a fit and proper person for any of the purposes of this Act, the Secretary may have regard to, and may give such relative weight as the Secretary thinks fit having regard to the degree and nature of the person's involvement in any transport service to, the following matters:

- (a) The person's criminal history (if any):
- (b) Any offending by the person in respect of transport-related offences (including any infringement offences):
- (c) Any history of mental health or serious behavioural problems:
- (d) Any complaints made in relation to any transport service provided or operated by the person or in which the person is involved, particularly complaints made by users of the service:
- (e) Any history of persistent failure to pay fines incurred by the person in respect of transport-related offences:
- (f) Any other matter that the Secretary considers it is appropriate in the public interest to take into account.

(2) Without in any way limiting the matters that the Secretary may have regard to under subsection (1) of this section,---

- (a) When assessing whether or not a person is a fit and proper person in relation to any passenger service involving the use of small passenger service vehicles, or to any vehicle recovery service, the Secretary shall have particular regard to---
  - (i) Any history of mental health or behavioural problems:
  - (ii) Any offending in respect of offences of violence, sexual offences, drugs offences, arms offences, or offences involving organised criminal activities:
  - (iii) Any offending in respect of major transport-related offences, particularly offences relating to safety or to road user charges:
  - (iv) Any persistent offending of any kind:
  - (v) Any complaints in respect of the person or any transport service operated by the person that are of a persistent or serious nature:
- (b) When assessing whether or not a person is a fit and proper person in relation to any passenger service involving the use of large passenger service vehicles, the Secretary shall have particular regard to---
  - (i) Any history of mental health or behavioural problems that indicate a propensity for violence:
  - (ii) Any offending in respect of offences of violence or sexual offences:
  - (iii) Any offending in respect of major transport-related offences, particularly offences

relating to safety or to road user charges:

(c) When assessing whether or not a person is a fit and proper person in relation to any goods service, the Secretary shall have particular regard to---

(i) Any criminal activity conducted in the course of any transport service or transport-related business or employment:

(ii) Any offending in respect of major transport-related offences, particularly offences relating to safety or to road user charges:

(d) When assessing whether or not a person is a fit and proper person in relation to any transport service, the Secretary shall have particular regard to any matter that the Secretary considers should be taken into account in the interests of public safety or to ensure that the public is protected from serious or organised criminal activity.

(3) In determining whether or not a person is a fit and proper person for any of the purposes of this Act, the Secretary may have regard to---

(a) Any conviction for any offence whatsoever, whether or not---

(i) The conviction was in a New Zealand Court; or

(ii) The offence was committed before the commencement of this Act; or

(iii) The person incurred demerit points under this Act in respect of the conviction; and

(b) The fact that the person has been charged with any offence,---

but shall not be confined to consideration of such matters only, and may take into account such other matters and evidence as the Secretary considers relevant.

(4) The Secretary may, for the purpose of determining whether or not a person is a fit and proper person for any of the purposes of this Act,---

(a) Seek and receive such information as the Secretary thinks fit; and

(b) Consider information obtained from any source.

(5) If the Secretary proposes to take into account any information that is or may be prejudicial to the person, the Secretary shall, subject to subsection (6) of this section and to section 25 (4) of this Act, disclose that information to the person and, in accordance with section 25 of this Act, give the person a reasonable opportunity to refute or comment on it.

(6) Nothing in subsection (5) of this section shall require the Secretary to disclose any information the disclosure of which would be likely to endanger the safety of any person.

(7) Where the Secretary determines not to disclose any information in reliance on subsection (6) of this section,---

(a) The Secretary shall inform the person---

(i) Of the fact of non-disclosure; and

(ii) That the person may seek a review by an Ombudsman of that non-disclosure pursuant

to the Official Information Act 1982; and

(b) The provisions of that Act shall apply to that non-disclosure as if, following a request under that Act for the information withheld, the information had been withheld in reliance on section 6 (d) of that Act.

**25. Rights of persons affected in relation to adverse decisions---**(1) In this section, unless the context otherwise requires,---

“Adverse decision” means any decision of the Secretary under this Act in respect of which there is a right of appeal pursuant to section 42 of this Act, and includes any decision to suspend a licence under section 18 (4) of this Act:

“Affected licence holder”, in relation to any person directly affected by an adverse decision, means the holder of or the applicant for the transport service licence for the transport service in which that person has or is to have control or is or will be involved, whether as a driver or otherwise:

“Person directly affected”, in relation to any adverse decision, means the person who would be entitled under section 42 of this Act to appeal against that adverse decision:

“Person on the basis of whose character the adverse decision arises”, in relation to any adverse decision made or proposed to be made on the ground that any person is not a fit and proper person for the purposes of the relevant service, licence, or other matter to which the decision relates, means the person whom the Secretary assesses as not being a fit and proper person.

(2) Where the Secretary proposes to make an adverse decision under this Act in respect of any person, other than a decision to suspend a transport service driver under section 16 of this Act, the Secretary shall, by notice in writing,---

- (a) Notify the person directly affected of the proposed decision; and
- (b) Subject to subsection (4) of this section, inform that person of the grounds for the proposed decision; and
- (c) Specify a date by which submissions may be made to the Secretary in respect of the proposed decision (which date shall not be less than 21 days after the date on which the notice is given); and
- (d) Where appropriate, specify the date on which the proposed decision will, unless the Secretary otherwise determines, take effect, being a date not earlier than 28 days after the date the notice is given; and
- (e) Notify the person of the person's right of appeal under section 42 of this Act, in the event of the Secretary proceeding with the proposed decision; and
- (f) Specify such other matters as in any particular case may be required by any provision of this or any other Act.

(3) Where the Secretary gives a notice under subsection (2) of this section, the Secretary--

- (a) Shall also supply a copy of the notice to---
  - (i) Any person on the basis of whose character the adverse decision arises, where that person is not the person directly affected;
  - (ii) Any affected licence holder, where the Secretary considers that the proposed adverse decision is likely to have a significant impact on the operations of that licence holder;
- (b) May supply a copy of the notice to any other affected licence holder.

(4) No notice or copy of a notice given under this section shall include or be accompanied by any information referred to in section 24 (5) of this Act except to the extent that---

- (a) The notice or copy is supplied to the person to whom the information relates; or
- (b) That person consents to the supply of that information to any other person.

(5) Where any notice or copy of a notice is given to any person under this section,---

- (a) It shall be the responsibility of the person to ensure that all information that the person wishes to have considered by the Secretary in relation to the proposed adverse decision is received by the Secretary within the period specified in the notice pursuant to subsection (2) (c) of this section, or within such further period as the Secretary may allow in any case:

(b) The Secretary may, but shall not be obliged to, consider any information supplied by the person after the expiry of the period referred to in paragraph (a) of this subsection, other than information requested by the Secretary and supplied by the person within such reasonable time as the Secretary may specify:

(c) The Secretary shall consider any submissions made in accordance with paragraph (a) of this subsection, and any information supplied pursuant to a request referred to in paragraph (b) of this subsection, but shall not be obliged to hear any person on the matter.

(6) After considering the matters referred to in subsection (5) (c) of this section, the Secretary shall---

(a) Finally determine whether or not to make the proposed adverse decision; and

(b) As soon as practicable thereafter, notify in writing the person directly affected, and any other person of a kind referred to in subsection (3) (a) of this section, of---

(i) The Secretary's decision; and

(ii) Where appropriate, the date on which the decision will take effect; and

(iii) Where appropriate, the right of appeal under section 42 of this Act.

**26. Transfer of licence prohibited---**(1) No transport service licence may be transferred, leased, or assigned to any person.

(2) Nothing in subsection (1) of this section shall prevent the carrying on of a transport service under a transport service licence that was previously held by a deceased person, for a period not exceeding 6 months following the death of the person,---

(a) By the personal representative of the deceased person; or

(b) By any other person pursuant to an arrangement with the personal representative.

(3) Nothing in subsection (1) of this section shall apply in respect of any passenger service licence that was formerly a taxicab-service licence where the lease was granted in accordance with Part VII of the Transport Act 1962 before the 1st day of November 1989.

(4) Every term or condition in any such lease that is imposed by a Licensing Authority or implied by section 145 of the Transport Act 1962 shall cease to be of effect on and after the 1st day of November 1989.

**27. Licence to continue in force until surrendered or revoked---**(1) Every transport service licence shall take effect on the day it is granted and shall continue in force until it is surrendered or revoked under this Act.

(2) Where no vehicle has been operated pursuant to a licence for a period of 2 years, the licence shall be deemed to have been surrendered and shall be revoked by the Secretary.

**28. Surrender of licences---**The holder of any licence may at any time surrender the licence to the Secretary.

**29. Register of licences---**(1) The Secretary shall keep a register of licences granted, suspended, surrendered, and revoked under this Act.

(2) The register shall be available for public inspection at any reasonable time on payment of the prescribed fee (if any).

## Duties of Licence Holders

**30.** Licence holder to notify changes to Secretary---(1) Every holder of a transport service licence shall---

(a) Notify the Secretary of any change in the business or residential address of the holder of the licence:

(b) Notify the Secretary of any change in the person or persons having control of the service or the business or residential address of any such person:

(c) If the licensee or any of the persons referred to in paragraph (a) of this subsection is a body corporate, notify the Secretary of any change in the person or persons (not being bodies corporate) who in fact have control of that body corporate and any change in the residential address of any such person.

(2) The notification required to be given under subsection (1) of this section shall be given either before the change occurs or within 14 days after it has occurred, and shall include such other identification information as the Secretary may require.

(3) Nothing in paragraph (b) or paragraph (c) of subsection (1) of this section shall require the notification of any change in the person or persons having control of the service or business, or any change in the residential address of a person to the extent that---

(a) The person having control---

(i) Is an elected member of any local authority, and has control of the service or business in that capacity only; or

(ii) Is an officer of the State services or of any Crown agency or local authority, and has control of the service or business by reason only of any position held ex officio in relation to that service or business unless the Secretary by notice in writing to the holder of the licence requires any such change or changes to be notified under this section; or

(b) The Secretary---

(i) By notice in the Gazette in respect of any class of transport service or person; or

(ii) By notice to the licence holder concerned, in any particular case,--- exempts, services

or persons of that class, or the licence holder, from the requirements of this section.

(3A) References in this section to a person or persons having control of a service or business or body corporate shall, in relation to any holder of a transport service licence, be read as including a person or persons holding a principal management position in the employ of the licence holder, but shall not be read as including persons employed in lower positions. (1992:109)

(4) Every holder of a transport service licence who fails to comply with this section commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$2,000. Cf. 1962, No. 135, s. 127

**31.** Requirements as to vehicles---(1) Every holder of a transport service licence shall ensure that---

(a) Every vehicle to be used in connection with the service is maintained in a fit and proper condition and that the requirements of any Act or regulation made for this purpose are met:

(b) No vehicle is used in connection with the service unless and until all fees payable in respect of the vehicle and the service under any Act, regulation, or bylaw have been duly paid.

(2) The holder of any transport service licence shall, whenever required to do so by the Secretary, present for inspection any vehicle that is used in the service.

(3) No person shall use any vehicle in a transport service if that vehicle has suffered serious damage until the vehicle has been inspected by an officer of the Ministry of Transport authorised by the Secretary, or the owner of the vehicle has been informed by such an officer that the vehicle is not to be inspected.

Cf. 1962, No. 135, s. 132 (1); S.R. 1984/119, regs. 12, 13

**32. Licence holder to disclose name of driver of vehicle---**(1) Where the holder of a transport service licence employs any person to drive a vehicle under that licence, the licence holder, on being informed of any offence alleged to have been committed by that person or by a person driving a vehicle being used under the licence, and on being requested to do so by the Secretary or an enforcement officer, shall supply forthwith in writing the full name and address of the driver.

(2) Every holder of a licence who in contravention of this section fails to supply the name and address of any driver commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$1,000.

**33. Notification of vehicles used in transport service---**No certificate of fitness shall be issued on or after the 1st day of June 1990 in respect of any transport service vehicle unless the person issuing the certificate of fitness has been notified of the licence

**34. Certificate of responsibility where person other than owner operates vehicle under licence---**(1) Where any vehicle is used under a transport service licence but its use under that licence has not been notified under section 33 of this Act, the owner of the vehicle shall obtain from the person using the vehicle under the licence (if that person is not the owner) a certificate of responsibility, in a form prescribed by the Secretary, indicating that the vehicle is being used in the service, and that in respect of that vehicle the person operating the service may be liable to be prosecuted, and may incur any demerit points, in the case of any offence being committed in relation to the use of the vehicle in that service.

(2) A certificate of responsibility shall be obtained before the vehicle is used in the relevant service unless in the circumstances it is unreasonable to do so.

(3) Every person who obtains a certificate of responsibility in respect of any vehicle registered in his or her name shall retain that certificate for a period of not less than 12 months after the last date to which it relates, and shall produce the certificate on demand by an enforcement officer.

(4) Every person who fails to comply with any of the provisions of subsections (1) to (3) of this section commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$500.

(5) In any proceedings for an offence against this section it shall be for the holder of the licence under which the vehicle was operated to satisfy the Court that in the circumstances it was unreasonable for a certificate of responsibility to be obtained before the vehicle concerned was used in the transport service.

### Transport Service Rules

**37.** Small passenger service rules---(1) The rules set out in Part I of the Third Schedule to this Act shall apply in respect of every small passenger service vehicle operated under a passenger service licence.

(2) Any enforcement officer who is in uniform or who produces evidence of identity as an enforcement officer may direct the driver of any small passenger service vehicle that is not in compliance with any such rule to cease making the vehicle available for hire and to remove the vehicle from any designated stand until such time as the vehicle is in compliance with the rules.

(3) Every holder of a passenger service licence and every driver of a small passenger service vehicle who acts in contravention of or fails to comply with any rule set out in Part I of the Third Schedule to this Act, or any direction given by an enforcement officer under subsection (2) of this section, commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$2,000.

### Appeals

**42.** (1) Any person who is dissatisfied with any decision relating to that person and made by the Secretary under any of sections 6D, 6E, 6F, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 21, 23, 39D, 39E, and 39K of this Act may appeal to a District Court against that decision.

(2) It is hereby declared that the exercise of any power conferred on the Secretary by any provision referred to in subsection (1) of this section is a decision within the meaning of that subsection. (1992:109)

(2) Nothing in subsection (1) of this section affects any right of appeal that was exercisable under the principal Act immediately before the commencement of this Act. (1992:109)

**43.** Procedure---(1) Every appeal under section 42 of this Act shall be brought, by way of originating application, not later than 28 days after the date on which the appellant was notified pursuant to section 25 (6) of this Act (or section 16 (2) (b) of this Act, in the case of a suspension under that section) of the decision appealed against, or within such further period as the District Court may allow.

(2) In dealing with an appeal under section 42 of this Act,---

(a) A District Court may hear all evidence tendered and representations made by or on behalf of any party to the appeal that the Court considers relevant to the appeal, whether or not that evidence would be otherwise admissible in that Court; and

(b) The Court may---

(i) Confirm, reverse, or modify the decision appealed against, and make such orders and give such directions to the Secretary as may be necessary to give effect to the Court's decision; or

(ii) Refer the matter back to the Secretary with directions to reconsider the whole or any specified part of the matter; and

(c) Subject to this section, every such appeal shall be made and determined in accordance with the District Courts Act 1947 and the rules of Court made under that Act.

(3) Subject to section 45 of this Act, the decision of the District Court on any appeal under section 42 of this Act shall be final.

**44.** Decision of Secretary to continue in force pending appeal, etc.--(1) Every decision of the Secretary appealed against under section 42 of this Act shall continue in force pending the determination of the appeal, and no person shall be excused from complying with any of the provisions of this Act on the ground that any appeal is pending.

(2) Notwithstanding that any appeal under section 42 of this Act may have been determined in favour of the appellant, the Secretary may, subject to the like right of appeal, refuse to grant, revoke, suspend, disqualify, or otherwise deal with in accordance with the provisions of this Act any licence, driver identification card, approval, or person to which or to whom the appeal related, or any licence, driver identification card, or approval granted or restored in compliance with the decision of the District Court on the appeal, on any sufficient grounds supported by facts or evidence discovered since the hearing of the appeal.

**45.** Appeal to High Court on question of law--(1) Any party to an appeal under section 42 of this Act who is dissatisfied with the decision of the District Court as being erroneous in point of law may appeal to the High Court on that question of law.

(2) Every appeal under this section shall be heard and determined in accordance with the rules of Court.

**46.** Further appeal to Court of Appeal--(1) Any party to an appeal under section 45 of this Act who is dissatisfied with the decision of the High Court in respect of the appeal as being erroneous in law may, with the leave of the High Court or (if that leave is declined) with special leave of the Court of Appeal, appeal to the Court of Appeal on that question of law.

(2) On any appeal under subsection (1) of this section the Court of Appeal may make such order or determination as it thinks fit.

(3) The decision of the Court of Appeal on an appeal under this section, or on any application for leave to appeal, shall be final.

(4) Subject to the foregoing provisions of this section, the procedure in respect of any appeal under this section shall be in accordance with the ordinary rules of Court.

## PART II

### REGISTRATION OF ROAD, RAIL, AND OTHER PASSENGER SERVICES

**47.** Interpretation--(1) In this Part of this Act, unless the context otherwise requires,--



“Contracted service”, in respect of a passenger service, means a specified service respect of which a regional council has contracted to pay for the supply of that service, and, to the extent that a regional council has contracted to pay for the supply of part only of a specified service, means that part:

“Passenger service”,---

(a) Subject to paragraph (b) of this definition, means---

(i) Any passenger service within the meaning of section 2 (1) of this Act; and

(ii) Except in section 57 of this Act (other than to the extent specified in subsection (3) of

that section), any harbour ferry service, passenger rail service, cable car, hovercraft, monorail, tramway, or other form of public transport (other than air transport) that is available to the public generally; but

(b) Does not include an ambulance service: (1990:123)

“Regional passenger transport plan” means a plan (identified as a regional passenger transport plan)---

(a) Prepared by a regional council or a territorial authority that has the functions, powers, and duties of a regional council under this Act; and

(b) Prepared in consultation with the public and the constituent authorities (if any) in the region concerned; and

(c) Made available to the public; and

(d) Specifying the passenger services the regional council or the territorial authority proposes to be provided in its region or district, both generally and in respect of the transport disadvantaged: (1990:123, 1992:69)

“Registered service” means---

(a) In respect of a passenger service, a passenger service registered under section 49 of this Act; and

(b) In respect of a specified service, any part of the service that is so registered;--- and includes a contracted service:

“Specified service” means a passenger service specified in a regional passenger transport plan.

(2) In addition to the matters described in paragraph (d) of the definition (in subsection (1) of this section) of the term ‘regional passenger transport plan’, such a plan ---

(a) May specify the conditions of the services the regional council or territorial authority concerned proposes to be provided in its region; and

(b) Without limiting the generality of paragraph (a) of this section, may specify all or any of the following matters:

(i) Routes, capacity, frequency of service, and fare structure:

(ii) Any special provisions for users of a specified class or description of the services or any of them; and

(c) May specify any other matters the regional council or territorial authority thinks fit. (1990:123. 1992:69)

**48.** Passenger services operated on or after 1 July 1991 to be notified to regional council---

(1) Except as provided in subsection (4) of this section, every person who proposes to operate a passenger service on or after the 1st day of July 1991 shall, not later than 21 days before the service is to be commenced, and earlier if possible, notify details of the service, including routes or areas of operation, timetables or operating hours, fares, and such other matters as may be required by the Secretary or the regional council, to every regional council in whose region the service is to operate. (1990:123)

(2) Except in the case of notices to which section 56 (3A) of this Act applies, no notice under this section shall be given before the 1st day of December 1990. (1990:123)

(3) With the consent of the regional council concerned, any notice required by this section to be given by any person may---

- (a) Be given by an organisation on behalf of the person; and
- (b) Relate to any number of services. (1990:123)

(4) Nothing in this section or in section 50 of this Act shall apply in respect of---

- (a) Any region in which the service does not pick up or set down passengers; or
- (b) Any service that is not available to the public generally; or
- (c) Any charter of a large passenger service vehicle.

(5) Notwithstanding subsection (2) of this section, any notice under section 56 of this Act is a sufficient compliance with subsection (1) of this section in respect of the service to which the notice relates; but

- (a) Section 49 (1) of this Act shall apply to such a notice given to the regional council concerned before the 1st day of October 1990 as if, for the words 'within 21 days of receiving the notice', there were substituted the words 'not later than the 21st day of October 1990'; and
- (b) Nothing in section 54 or section 55 of this Act shall apply in respect of the service concerned if it is a small passenger service operated under a passenger service licence and it is not involved in a scheduled service over a specified route or between or through specified locations. (1990:123)

**49. Registration of notified service---**(1) Subject to section 54 of this Act, a regional council shall, unless it declines registration under subsection (2) of this section, register a passenger service notified to it under section 48 of this Act within 21 days of receiving the notice concerned. (1990:123)

(2) A regional council may decline to register a passenger service under this section where the service proposed---

- (a) Is likely to have a material adverse effect on the financial viability of any contracted service; or
- (b) Is likely to increase the net cost to the regional council of any contracted service; or
- (c) Is contrary to sound traffic management or any other environmental factor identified by the regional council as being of importance to its region.

(3) Where a regional council declines to accept registration of a passenger service under this section it shall---

- (a) Forthwith advise in writing the person seeking registration of---
  - (i) That decision, and the grounds for the decision; and
  - (ii) If applicable, any date on which the service will be able to be registered; and
- (b) As soon as practicable, make publicly available its reasons for the decision and, if applicable, the date when the service will be able to be registered.

**50. Abandonment or variation of registered service---**(1) Except as provided in this section, and subject to section 55 of this Act, the operator of a registered service who wishes to abandon or vary that service shall give not less than 21 days' prior notice in writing to the regional council with which the service is registered.

(2) The regional council may reduce or waive the period of notice required by subsection (1) of this section if it is satisfied that the public would not be unreasonably disadvantaged by the earlier abandonment of or variation to the service.

(3) Any notice required by this section to be given by the holder of a licence may, if the regional council consents, be given by any organisation acting on behalf of a group of holders of such licences and may relate to any number of licence holders.

(4) Subject to section 55 of this Act, the regional council with which the service is registered shall, unless it declines registration under subsection (5) of this section, withdraw registration of the service or, as the case may require, register the variation in the service, on the later of---

(a) The 21st day after the date on which the notification of abandonment or variation was received by it, or such earlier date as may be appropriate having regard to any waiver of or reduction in the notice required under subsection (2) of this section; or

(b) The date on which the operator has specified that the service is to be abandoned or varied.

(5) A regional council may decline to register a proposed variation in a service notified to it under this section where the service, as proposed to be varied,---

(a) Is likely to have a material adverse effect on the financial viability of any contracted service; or

(b) Is likely to increase the net cost to the regional council of any contracted service; or

(c) Is contrary to sound traffic management or any other environmental factor identified by the regional council as being of importance to its region.

(6) Where a regional council declines to register any variation of a service under this section, it shall---

(a) Forthwith advise in writing the person seeking the variation of---

(i) That decision, and the grounds for the decision; and

(ii) If applicable, any date on which the variation will be able to be registered; and

(b) As soon as practicable, make publicly available its reasons for the decision and, if applicable, the date when the variation will be able to be registered.

**51.** Operation of unregistered service, etc.---Every person who, on or after the 1st day of July 1991,---

(a) Operates within any region a passenger service that is not registered within that region; or

(b) Being the operator of a registered service, without reasonable excuse abandons or varies that service without giving the notice required by section 50 of this Act or in contravention of section 55 of this Act,---

commits an offence and is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$20,000.

**52.** Regional council to make register of services available to public---(1) Every regional council shall maintain and make available to the public a current register of all services registered by it under this Part of this Act.

(2) A regional council that fails to comply with the provisions of subsection (1) of this section commits an offence and is liable upon summary conviction to a fine not exceeding \$2,000.

**53.** Regional council to ensure passenger transport information available---Every regional council that registers details of any service under this Part of this Act shall satisfy itself that the information is reasonably readily available to the public free of charge or at a reasonable price, and if it is not so satisfied shall ensure that the information is so available.

**53A.** (1) Every regional council and every territorial authority that has the functions, powers, and duties of a regional council under this Act shall, in the course of performing its functions, powers, and duties under this Act, consider whether it could most efficiently and effectively perform those functions, powers, and duties by means of its own operations or by contracting out those operations to appropriate persons selected after an appropriate competitive process.

(2) Where a regional council or such a territorial authority considers that other persons can more efficiently and effectively perform any of its functions, powers, and duties under this Act, the council or authority---

(a) Shall invite tenders for the performance of such functions; and

(b) If a tender is successful, shall enter into an agreement setting out the terms on which those functions, powers, and duties are to be performed by the other person.

(3) Every regional council and every such territorial authority shall have and may exercise all such powers as are necessary or reasonably expedient to enable it to perform its duties under this section, and such powers and duties are in addition to, and not in substitution for, powers and duties conferred on regional councils and such territorial authorities by any other Act.

(4) Where a regional council or territorial authority invites tenders under subsection (2) of this section, any other regional council or territorial authority may submit a tender and, if successful, enter into an agreement under that subsection. (1992:69)

(5) Notwithstanding any other provision of this section, any regional council referred to in subsection (1) of this section may, in accordance with section 37SC of the Local Government Act 1974 and without an appropriate competitive process under this section, transfer any of its functions, powers, and duties under this Act to any constituent authority that has no direct or indirect interest in any passenger service. (1995:47)

#### Appeals

**59.** Appeal to District Court---(1) Where a regional council has declined under this Part of this Act to register any passenger service or variation in a passenger service, or has refused its consent to the abandonment of a service under section 55 of this Act, the operator of the service may, by way of originating application, within 28 days after being notified of the decision appeal to the District Court against that decision.

(2) On the hearing of an appeal under subsection (1) of this section, the District Court may---

- (a) Confirm, vary, or reverse the decision appealed against, and make such orders and give such directions to the regional council as may be necessary to give effect to the Court's decision; or
- (b) Refer the matter back to the regional council with directions to reconsider the whole or any specified part of the matter.

(3) Subject to this section, every such appeal shall be made and determined in accordance with the District Courts Act 1947 and the rules of Court made under that Act.

(4) Subject to section 60 of this Act, the decision of the District Court on any appeal under this section shall be final.

**60.** Appeal to High Court from District Court or Transitional Licensing Authority on question of law---(1) Any party to an appeal under section 59 of this Act who is dissatisfied with the decision of the District Court as being erroneous in point of law may appeal to the High Court on that question of law.

(2) Any party to any proceedings before the Transitional Licensing Authority who is dissatisfied with any decision of that Authority as being erroneous in point of law may appeal to the High Court on that question of law.

(3) Every appeal under this section shall be heard and determined in accordance with the rules of Court.

### PART III MISCELLANEOUS

**61.** Notices---(1) Except as otherwise specified in this Act or in regulations made under this Act, where pursuant to this Act any notice or other document is to be given, served on, or furnished to any person, that notice or other document may be---

- (a) Given to the person personally; or
- (b) Sent by registered post to the person at the person's usual or last known place of business or abode; or
- (c) Given personally to any other person authorised to act on behalf of the person; or
- (d) Sent by registered post to that other person at that other person's usual or last known place of business or abode; or
- (e) Except in the case of any notice or document to be given or served in the course of or for the purpose of any court proceedings for an offence against this Act or any appeal under this Act, sent by post to the person, or any other person authorised to act on the person's behalf, at that person's or other person's usual or last known place of business or abode.

(2) Any notice or other document so sent by post or registered post shall be deemed to have been given, served, or received 7 days after the date on which it was posted, unless the person to whom it was posted proves that, otherwise than through that person's fault, the notice or document was not received.

**62.** Information for offences---(1) Every information for an offence against Part I of this Act shall be laid by the Secretary or an enforcement officer.

(2) In the absence of proof to the contrary it shall be presumed that every information for an offence against Part I of this Act has been laid by a person authorised to do so under subsection (1) of this section.

Cf. 1962, No. 135, s. 170

**63.** Evidence and proof---In any proceedings for an offence against this Act---

(a) If it is proved that passengers or goods were carried in or on any motor vehicle or rail service vehicle, the passengers or goods shall be deemed to have been carried in such a manner as to bring the motor vehicle or rail service vehicle under the requirements of this Act unless the defendant satisfies the Court to the contrary:

(b) Any licence or other document issued under this Act or any regulations in force under this Act may be proved by the production of a copy of the licence or document certified to be correct and signed by the Secretary or by an officer of the Ministry authorised in that behalf by the Secretary:

(c) Evidence of the contents of the register maintained under section 29 of this Act may be given by a certificate signed by the Secretary or any officer of the Ministry authorised in that behalf by the Secretary; and every such certificate shall be sufficient evidence of the matters stated in it, until the contrary is proved:

(d) The production of a certificate signed by the Secretary or by an officer of the Ministry authorised in that behalf by the Secretary to the effect that on a specified date a person was or was not the holder of any transport service licence or any specified type of transport service licence shall be sufficient evidence of the matter certified, until the contrary is proved:

(e) Until the contrary is proved, it shall be presumed that every certificate purporting to have been certified or given under this section has been certified or given by the Secretary or by an officer of the Ministry authorised by the Secretary to certify documents or certificates under this section.

Cf. 1962, No. 135, s. 171 (1992:109)

**63A.** (1) For the purpose of ascertaining whether the provisions of this Act have been or are being complied with by any person to whom this Act applies, any enforcement officer may require that person to produce for inspection any books or records in that person's possession or over which that person has control, including (but not limited to) logbooks, records associated with logbooks, financial records relating to expenditure on fuel, invoices, vehicle maintenance records, depreciation records for vehicles, time and wage records, and waybills.

(2) The enforcement officer may take extracts from or make copies of any books or records so produced. (1992:109)

**64.** Requirements of Act additional to other requirements---The provisions of this Act are in addition to and shall not derogate from the provisions of any other Act relating to the licensing, control, or taxation of vehicles or persons using vehicles.

Cf. 1962, No. 135, s. 175

**65.** Application of fees, etc.---All fees and other money (not being fines, infringement fees, or other penalties) received or recovered under this Act and payable to the Crown shall be paid or credited to the Ministry's Departmental Bank Account. Cf. 1962, No. 135, s. 177

**66.** Regulations---The Governor-General may, by Order in Council, make regulations for all or any of the following purposes:

- (a) Prescribing matters in respect of which fees are payable under Part I of this Act or under regulations made under this Act, the amount or maximum amount of the fees, and the persons liable to pay them:
- (b) Exempting any service or class or category of service from being a transport service for the purposes of this Act:
- (c) Exempting any vehicle or class or category of vehicle from being a transport service vehicle for the purposes of this Act:
- (ca) Prescribing any service or class or category of service as a rail service for the purposes of this Act:
- (cb) Prescribing any vehicle or class or category of vehicle as a rail service vehicle for the purposes of this Act:
- (cc) Prescribing matters to be included in any safety system under section 6B (2) of this Act:
- (cd) Empowering the Secretary to prescribe tests for the purpose of the issue of an area knowledge certificate under section 18A of this Act; and authorising the Secretary, in such circumstances as may be specified in the regulations, to require an applicant for or the holder of an area knowledge certificate to undergo such prescribed tests as the Secretary may specify in writing, including (but not limited to) a second or subsequent test:
- (d) Providing for the furnishing by any person in relation to any transport service carried on by the person of information relating to that service, and prescribing the nature of the information and the form, manner, and time in or at which it is to be furnished:
- (e) Prescribing the matters to be entered in any register of complaints required to be kept pursuant to section 36 of this Act or to any rule set out in the Third Schedule to this Act, and the manner in which such matters are to be entered:
- (f) Providing for such matters as are contemplated by or necessary for giving full effect to the provisions of this Act and for its due administration. (1992:109)

**66A.** The Governor-General may from time to time, by Order in Council, amend the Second Schedule---

- (a) By omitting any reference to a regulation that has been revoked, and, if appropriate, substituting a reference to the corresponding new regulation:
- (b) By amending any reference to a regulation for the purpose of updating that reference. (1997:5)

## SCHEDULES

-----

### FIRST SCHEDULE

#### Section 2

#### EXEMPT TRANSPORT SERVICES AND VEHICLES

##### Part I---Exempt Services

**1.** Passenger services operated by or under the control of any area health board, local authority, or incorporated charitable organisation where---

- (a) The vehicles used are private motorcars driven by volunteers; and
- (b) The only payments made in respect of provision of the service are for reimbursement of operating costs.

2. Passenger services carried on by means of motorcars in which persons are carried to or from their place of employment or business pursuant to a cost-sharing arrangement between occupants of the vehicle.

**3. Transport services---**

(a) Carried on exclusively for the purpose of providing relief or assistance during a state of national emergency, a state of national civil defence emergency, or a state of local civil defence emergency (as defined in the Civil Defence Act 1983) where---

- (i) The service has been requested or ordered by the appropriate civil defence controller; and

- (ii) The service is under the control of that controller:

(b) Carried on exclusively for the purpose of performing any public service or providing assistance to the civil power in time of emergency within the meaning of section 9 of the Defence Act 1990:

(c) Carried on by any part or member of the Armed Forces on active service within the meaning of section 44 of the Defence Act 1990:

(d) Carried on exclusively for the purpose of undertaking a class 3 search and rescue operation where---

- (i) The service has been requested by a Rescue Co-ordination Centre; and

- (ii) The service is under the control of that Centre:

(e) Carried on exclusively for the purpose of providing relief or assistance during a pollution emergency that is being dealt with under the Marine Pollution Act 1974."

4. Any service to the extent only that it uses vehicles specified as exempt in Part II of this Schedule.

**4A. Any passenger service where---**

(a) The vehicle used is a large passenger service vehicle hired from a person who holds both a passenger service licence and a rental service licence; and

(b) The only payments made in respect of the hire of the large passenger service vehicle to the person who hires the vehicle are payments reimbursing that person for the costs of hiring and operating the vehicle.

Where a large passenger service vehicle is used in such circumstances, the vehicle shall be deemed to be operating under the licensee's passenger service licence.(1992:109)

5. Any service that is specified as an exempt service by regulations made under this Act.

**Part II---Exempt Vehicles**

1. Vehicles running on tracks or rollers.

2. Vehicles that operate solely on or in areas to which the public does not have access as of right. A vehicle shall not cease to be an exempt vehicle under this clause by reason only of the fact that it is being used on a road in connection with its inspection, servicing, or repair, or for the purpose of a practicable driving test required by or under any enactment.



3. Vehicles used as places of abode to the extent that they are not used in a rental service.
4. Vehicles listed as farm vehicles in Part I of the First Schedule to the Motor Spirits Duty Refund Regulations 1978, or in any provisions made in substitution for that Schedule.
5. Tractors (being motor vehicles designed principally for traction at speeds not exceeding 50 kilometres an hour and not being vehicles fitted with self-laying tracks or a traction engine).
6. Forklifts (being motor vehicles designed principally for lifting and stacking goods by means of 1 or more forks, tines, platens, or clamps, and not being vehicles fitted with self-laying tracks).
7. Hearses.
8. Traction engines (as defined in section 2 of the Transport (Vehicle and Driver Registration and Licensing) Act 1986).
9. Any vehicle that is specified as an exempt vehicle by regulations made under this Act.



THIRD SCHEDULE  
Sections 37, 38, and 39

TRANSPORT SERVICE RULES  
PART I  
SMALL PASSENGER SERVICE RULES

**1. Secretary may grant exemptions---**(1) The Secretary may, subject to such conditions as the Secretary thinks fit, exempt the holder of any passenger service licence from all or any of the requirements of these rules in respect of any small passenger service vehicle while that vehicle---

(a) Is used in any registered or contracted service operating between defined points or areas or along defined routes; or

(b) Is used in tour or special contract work; or

(c) Is used in other special circumstances in respect of which the Secretary considers an exemption is appropriate---

and is not otherwise available for hire; and any such exemption shall apply also in respect of any person driving the vehicle.

(2) The driver of any small passenger service vehicle shall produce a copy of any such exemption on demand by any hirer or by any enforcement officer who is in uniform or who produces evidence of identity as an enforcement officer.

**2. Application of certain clauses---**Except as provided in any exemption granted under rule 1 of this Schedule, rules 3 to 21 of this Schedule shall apply in respect of any small passenger service vehicle at all times when it is hired or available for hire.

**3. Signs---**(1) The holder of a passenger service licence shall ensure that every small passenger service vehicle being operated under the licence---

(a) Has fitted on its roof a sign approved by the Secretary displaying the word "TAXI"; and

(b) Has fitted, in a position approved by the Secretary, a sign approved by the Secretary indicating whether or not the small passenger service vehicle is available for hire.

(2) The signs referred to in subclause (1) of this rule may, if the Secretary so approves, be combined in one sign.

(3) No person shall drive any small passenger service vehicle that is available for hire during the hours of darkness unless the sign or signs required by subclause (1) of this rule are illuminated.

(4) Any sign required by this rule may be removed, with the consent of the hirer, while the vehicle is hired and being used in connection with a funeral or wedding.

**4. Advertising material---**No holder of a passenger service licence shall permit any small passenger service vehicle to be used in the service if there is any advertising material on the outside or on the inside of the vehicle that is on any window or that may impede vision

from or into the vehicle or that may obscure any notice, sign, or other matter required by or under this or any other Act to be displayed in or on the vehicle.

**5. Schedule of fares and charges inside vehicle---**(1) Every holder of a passenger service licence shall ensure that there is carried within every small passenger service vehicle being used under the licence, and displayed so as to be readily visible to all passengers, a schedule, in a form approved by the Secretary,---

(a) Showing fares and charges, and multiple hire discounts; and

(b) Showing the circumstances in which extra charges may be made and the maximum amount of those charges; and

(c) Showing the name and telephone number of the approved taxi organisation to which complaints may be made, or, where the licence holder is not a member of an approved taxi organisation, the name and number of a person (other than the driver of the vehicle) designated by the licence holder as a person to whom complaints may be made; and

(d) Informing passengers that complaints may also be made to the Ministry of Transport or the Passenger Complaints Board.

(2) No person shall drive any small passenger service vehicle if that vehicle does not have displayed the schedule required by subclause (1) of this rule.

(3) Any schedule required to be displayed by this rule may be removed, with the consent of the hirer, while the vehicle is hired and being used in connection with a funeral or wedding.

**6. Schedule of fares on outside of vehicle---**(1) Every holder of a passenger service licence shall ensure that there is displayed on the outside of every small passenger service vehicle being used under the licence, in a place or places and manner approved by the Secretary, a schedule of fares and charges, and multiple hire discounts.

(2) No person shall drive any small passenger service vehicle if that vehicle does not have displayed on it the schedule required by subclause (1) of this rule.

(3) Any schedule required to be displayed by this rule may be removed, with the consent of the hirer, while the vehicle is hired and being used in connection with a funeral or wedding.

**7. Fares, etc., to be registered with Secretary---**(1) The fares, charges, and multiple hire discounts referred to in rules 5 and 6 of these rules shall be registered with the Secretary before being displayed in or on any small passenger service vehicle.

(2) No person shall display in or on any small passenger service vehicle, or drive any such vehicle on which is displayed, any fare, charge, or multiple hire discount that has not been registered with the Secretary.

**8. Fare schedules of organisations---**(1) Any organisation representing the operators of small passenger service vehicles may register a uniform fare, charge, and multiple hire discount schedule with the Secretary in respect of all small passenger vehicles operated by the organisation or by members of the organisation, irrespective of whether the vehicles are operated under a licence held by the organisation or under licences held by members of the organisation.

(2) Any agreement between operators of small passenger service vehicles to abide by any such schedule or by rules which require compliance with any such schedule, and the enforcement of any such schedule, is hereby specifically authorised for the purposes of the Commerce Act 1986.

**9. Operator identification---**(1) Every holder of a passenger service licence shall ensure that there is clearly displayed on both the inside and outside of every small passenger service vehicle used under the licence,---

(a) In the case of a member of an approved taxi organisation, the name, business location, and telephone number of the approved taxi organisation to which the licensee belongs, together with a unique fleet number assigned by the organisation to that vehicle:

(b) In any other case, the name, business location, and telephone number of the operator, together with the unique fleet number for that vehicle.

(1A) The information required by subclause (1) of this rule to be displayed on the inside of the vehicle shall be positioned at the front of the vehicle, and the unique fleet number and name of the organisation shall be positioned on the inside at the rear of the vehicle.

(1992:109)

(2) The information required by subclause (1) of this rule to be displayed on the outside of the vehicle shall be positioned on the forward doors on both sides of the vehicle.

(3) Any material required to be displayed by this rule may be removed, with the consent of the hirer, while the vehicle is hired and being used in connection with a funeral or wedding.

**10. Driver identification---**(1) Every holder of a passenger service vehicle licence under which a small passenger service vehicle is operated, and every person driving any such vehicle, shall ensure that there is displayed in the vehicle, in a position so as to be readily visible to hirers, the driver's sealed driver identification card.

(3) Subclause (1) of this rule shall apply at any time when the vehicle is available for hire, irrespective of whether or not there is any hirer in the vehicle.

(4) Nothing in subclause (1) of this rule shall apply to the holder of a driver identification card issued under section 19A of this Act. (1992:109)

**11. Register of complaints---**(1) Every approved taxi organisation shall ensure that there is maintained a single register of complaints received in respect of---

(a) The operation of all small passenger service vehicles operated by holders of passenger service licences who are members of the organisation:

(b) The services operated:

(c) The persons involved in operating the services.

(2) Every holder of a passenger service licence under which one or more small passenger service vehicles are operated, being a licence holder who is not a member of an approved organisation, shall ensure that there is maintained a single register of complaints received in respect of---

(a) The operation of all small passenger service vehicles operated by that holder:

(b) The services operated:

(c) The persons involved in operating the services. (1992:109)

(3) The register shall be made available for inspection at any reasonable time by any enforcement officer who is in uniform or who produces evidence of identity as an enforcement officer.

(4) The register shall be maintained, and available for inspection under subclause (3) of this rule, for a period of not less than 2 years following the date of the latest entry in the register.

**12. Driver's duties and conduct---**(1) Every driver of a small passenger service vehicle shall, if on duty and disengaged, accept any hiring of the vehicle and accept as a passenger the hirer and any person the hirer may require him or her so to accept, up to the authorised seating capacity of the vehicle, except that---

(a) The driver may refuse to accept any person as a passenger, or refuse to continue the hiring of the vehicle by any person, if the driver believes, on reasonable grounds,---

(i) That the driver's personal safety would be threatened or endangered thereby; or

(ii) That the person appears to be under the influence of drink or drug, is in a filthy condition, or is consuming food or drink; or

(iii) That the person is noisy or violent or is disturbing the public peace; or

(iv) That the person is accompanied by any animal (unless that person's sight is impaired

and the animal is a guide dog):

(b) The driver may refuse to accept a hire where the hirer has previously failed to pay the fare due for a previous hire and does not pay that fare before the commencement of the new hire:

(c) The driver may refuse to accept a hire where he or she has sought and been refused prepayment of the fare:

(d) The driver may refuse to accept a hire where the vehicle has an adult seating capacity (including the driver) in excess of 6 and is being used in a service that regularly operates between defined points or areas, or is being used in a registered service irrespective of capacity, and the prospective hire is not consistent with that service.

(e) The driver may refuse to accept a hire in any area where the driver does not hold an area knowledge certificate that applies to that area. (1992:109)

(2) Every driver of a small passenger service vehicle shall---

(a) At all times while engaged in operation of the vehicle conduct himself or herself in an orderly, clean, and civil manner:

(b) On being asked by a prospective hirer a question as to the scale or basis of fare chargeable for any specific hiring, state the correct scale or basis of fare (including extra charges) applicable to the hiring; and, where a multiple tariff meter is in operation, inform the hirer when any change in tariff setting is being made:

(c) Carry in or upon the vehicle any reasonable quantity of any luggage when so requested by the hirer, take proper care of any such luggage, and secure it in such a manner as to prevent it being lost or damaged; except that the driver shall not be required to carry upon the vehicle any luggage that---

(i) Would endanger the safe driving and handling of the vehicle; or

(ii) Cannot be reasonably or conveniently carried in or on the vehicle without causing damage to the vehicle; or

(iii) Is of a dirty or objectionable nature:

(d) Immediately on the termination of each hiring, check the vehicle for any property that may have been left in the vehicle by anyone:

(e) If any property is found in the vehicle, notify the driver's office forthwith, and, unless it is previously claimed, deliver it to a police station within 24 hours:

(f) At the end of every hiring, demand no more than the exact amount of the fare and other charges (if any) payable for the hiring as registered under rule 7 (1) of these rules, less a deduction of the amount of any prepayment made by the hirer:

(g) On request by any hirer, issue an itemised receipt to the hirer for any fare paid by the hirer, indicating the fare, any special charges, the driver's unique identifier, and the registration number of the vehicle.

(3) No driver of a small passenger service vehicle shall---

(a) When plying for hire, cause the vehicle to be drawn up on or within 20 metres of a designated stand that is already occupied by the full number of vehicles that the stand is intended to accommodate; or

(b) Allow any person, except the hirer and such person or persons as the hirer will admit, to ride in the vehicle: Provided that nothing in this paragraph shall apply in the case of a driver under instruction where the hirer consents to the carriage of that person; or

(c) Place or carry or allow to be placed or carried in or upon the vehicle any substance of an offensive character; or

(d) Use a meter with intent to deceive; or

(e) Operate the vehicle if the meter has been tampered with; or

(f) Carry in the vehicle any passengers in excess of the authorised maximum number prescribed by the certificate of loading or otherwise than on the seats provided for the purpose.

**13. Cruising for hire---**(1) The driver of any small passenger service vehicle (not being a vehicle that is exempt from the requirement to display the signs referred to in rule 3 (1) of these rules) may make the vehicle available for hire on any road by driving the vehicle at such a speed as will not impede or interfere with traffic and by displaying an appropriate sign and shall, subject to the exclusions provided in these rules, accept any hiring offered while the vehicle is so available for hire.

(2) No driver of a small passenger service vehicle shall accept a hire, other than by radiotelephone, within 20 metres of any designated stand on which a small passenger service vehicle is available for hire, being a designated stand that is on the same side of the road as the driver of the vehicle at the time the prospective hire arises.

(3) No driver of a small passenger service vehicle shall accept a hire in circumstances where the accepting of the hire would create a traffic hazard or would impede traffic flow.

**14. Stands---**(1) Where any small passenger service vehicle is available for hire (not being a vehicle referred to in subclause (2) of this rule) and the driver does not wish to seek hires by cruising, the driver may take up station on a designated stand for such vehicles; and, if he or she does so, shall comply with any bylaws relating to the stand.

(2) No driver of a vehicle that is exempted by the Secretary from the requirement to display the signs referred to in rule 3 (1) of these rules shall take up station on a designated stand.

(3) The driver of every small passenger service vehicle shall observe the following rules in connection with the use of any designated stand:

- (a) The driver shall not take up a position on the stand unless the vehicle is available for hire:
- (b) The driver shall take up with the vehicle the first vacant position on the stand behind the last vehicle thereon:
- (c) The driver shall accept the first fare offered, whether or not the driver's vehicle is first on the stand, unless there is some lawful reason to refuse the fare:
- (d) As soon as any vehicle on the stand ahead of the driver moves, the driver shall forthwith move his or her vehicle into the position vacated.

(4) The driver of a vehicle shall, while the vehicle is waiting on a stand or elsewhere in terms of this rule, remain constantly in immediate attendance thereupon, unless absent for some reasonable cause.

(5) This rule shall not apply to the extent that it is inconsistent with any bylaw made by the territorial authority that designated the stand.

**15. Obstruction of other small passenger service vehicle or public way---**(1) No person who operates or drives any small passenger service vehicle that is not immediately available for hire shall allow the vehicle to be parked in any place or manner that is likely to impede or interfere with the operation of any small passenger service vehicle that is available for hire.

(2) No person operating a small passenger service vehicle shall stop the vehicle in any road longer than may be reasonably necessary for the purpose of loading or unloading luggage or taking up or sitting down passengers, or for any other lawful purpose, except while the vehicle is on a stand or lawfully parked or is waiting for a hirer who has already hired the vehicle.

(3) Any enforcement officer may, at the expense of the owner, arrange the removal of any vehicle parked in contravention of subclause (1) or subclause (2) of this rule.

**16. Meters and other equipment---**(1) No holder of a passenger service licence, and no driver, shall operate any small passenger service vehicle, or permit it to be operated, unless it is fitted with a meter that is in good order and condition and correctly registers, as it accrues, the charge for the hire of the vehicle as displayed in accordance with rules 5 and 6 of these rules.

(2) No meter shall be used until it has been tested, sealed, and certificated by the Secretary or a person authorised by the Secretary.

(3) New meters or meters transferred from one vehicle to another shall be installed in a position satisfactory to the Secretary or person authorised by the Secretary, and shall be designed and positioned so as to be easily read by a hirer.

(4) Except with the consent of the Secretary or a person authorised by the Secretary, no holder of a passenger service licence shall cause or permit any meter to be fitted to any vehicle other than one in respect of which it has been tested.

(5) The holder of a passenger service licence shall---

(a) Whenever the meter has ceased to register or is in any other way out of order, or whenever the seal of the meter is broken or not in place, ensure that the vehicle ceases



plying for hire (unless authorised by any enforcement officer) and have the meter repaired, tested, and sealed to the satisfaction of an enforcement officer:

(b) Maintain the meter in good working order and condition and have it tested, sealed, and certificated by the Secretary or a person authorised by the Secretary at intervals not greater than 6 months apart:

(c) Following any alterations made to the vehicle or to the size of the tyres or fittings attached to the vehicle that may affect the correctness of the meter, or where any changes are made to the fare rates, forthwith and before carrying any passengers for hire, have the meter retested, sealed, and certificated by the Secretary or a person authorised by the Secretary.

(6) The driver of every small passenger service vehicle shall---

(a) As soon as the vehicle has been hired, or the hirer has become aware of the vehicle's arrival (except to the extent that the hirer becomes so aware at a time earlier than that for which the vehicle was ordered), or the journey has commenced, as the case may require, and not sooner, set the meter fitted to the vehicle in motion:

(b) Throughout the period of hiring during which the meter must be used to calculate the charge for the hiring, keep the meter in motion and not stop the meter or cause or permit it to be stopped until the hiring has terminated:

(c) Immediately upon the termination of any hiring or part of any hiring during which the meter must be used, stop the meter:

(ca) Whenever the seal of the meter is broken or not in place, ensure that the vehicle ceases plying for hire (unless authorised by any enforcement officer):

(d) Keep the face of the meter sufficiently illuminated during any period of hiring so that the meter may be easily read at any time by the hirer:

(e) Where the vehicle has been stopped by an enforcement officer, or is involved in a minor accident, stop the meter for the duration of the interruption to the journey.

(1992:109)

(7) Whenever it appears to the Secretary that a meter affixed to a small passenger service vehicle may be registering incorrectly or has ceased to register, or is otherwise not in accordance with this rule, the Secretary may, by notice in writing addressed to any person operating the vehicle, require that person to produce the vehicle at any reasonable time for the purpose of inspecting or testing the meter at such time and place as the Secretary specifies.

(8) If, on inspection or testing, the meter is found to be not registering or to be registering incorrectly, the licence holder shall ensure that, unless authorised by an enforcement officer, the vehicle ceases to ply for hire until the meter has been repaired, sealed, and certificated to the satisfaction of the Secretary.

(9) No person shall cause or permit any interference with the meter affixed to any vehicle which may prevent it from registering correctly.

(10) Any enforcement officer who is in uniform or who produces evidence of identity as an enforcement officer may stop any small passenger service vehicle for any purpose connected with this rule and inspect the vehicle, and inspect or test any meter or any other equipment fitted to the vehicle.

(11) Any enforcement officer may direct in writing any person operating a small passenger service vehicle to proceed forthwith, or at such time as the officer may stipulate, to any

place in order that the vehicle or any equipment in it may be inspected or tested by the Secretary or a person authorised by the Secretary.

(12) Every holder of a passenger service licence and every driver of a small passenger service vehicle shall afford every facility to any enforcement officer to inspect any such vehicle or inspect or test any meter or any other related equipment fitted to the vehicle.

**17. Cleanliness of small passenger service vehicles**---No holder of a passenger service licence, and no driver, shall operate a small passenger service vehicle unless it is in good and clean repair and condition and ready for immediate use.

**18. Driver to use most advantageous route**---Except as provided in rule 19 of these rules (which relates to multiple hires), every driver of a small passenger service vehicle shall, unless otherwise requested or agreed by the hirer, travel from the place the hirer enters the vehicle to the intended destination of the hirer without any unnecessary deviation from the route that is most advantageous to the passenger.

**19. Multiple hiring**---(1) The driver of a small passenger service vehicle may permit its simultaneous use by more than one hirer (such use being referred to in this rule as multiple hire) in accordance with this rule.

(2) The driver of a vehicle wishing to undertake multiple hire shall first request the existing hirer to share, without substantial departure from the most advantageous route to the existing hirer's destination, the use of the vehicle with the prospective hirer and any passenger accompanying the prospective hirer.

(3) Where the existing hirer has agreed to a multiple hire he or she may nevertheless object to any prospective hirer once any accompanying passengers are visible to him or her; and if objection is made the multiple hire shall not include the prospective hirer or person so objected to.

(4) If the existing hirer or hirers agree unconditionally to the request, but not otherwise, the driver may then authorise the use of the vehicle by the other hirer and any accompanying passengers, if that hirer agrees to so share the vehicle.

(5) Notwithstanding anything in rule 21 of these rules, a person operating or driving a small passenger service vehicle who undertakes a multiple hire may charge such fare as may be agreed with the multiple hirers, provided that each such hirer pays no more than the metered fare that would have applied to that hirer if the hirer had been travelling alone (or, if appropriate, travelling with accompanying passengers of that hirer who were not also hirers).

(6) Nothing in this rule applies in respect of any small passenger service vehicle that has an adult seating capacity (including the driver) in excess of 6 persons and is used in a service that regularly operates between defined points or areas or is being used in a registered service irrespective of capacity.

**20. Smoking**---No person may smoke in any small passenger service vehicle that is carrying passengers unless all persons in the vehicle agree that the person may smoke.

21. Fare system---(1) No person operating or driving a small passenger service vehicle may charge any fare that is in excess of the fare or scale of fares registered with the Secretary.

(2) No agreement to pay any fare at any rate in excess of a fare registered with the Secretary shall be enforceable in respect of the excess.

(3) Where any small passenger service vehicle displays fares calculated wholly or partly by distance, that vehicle shall be fitted with a meter to record the fare as it accumulates. Any agreement to pay a different fare shall be enforceable only if the agreed fare is less than that shown on the meter.

(4) Nothing in this rule shall prevent the charging of any fare pursuant to, or render unenforceable,---

(a) Any agreement in respect of a multiple hire that complies with rule 19 (5) of these rules; or

(b) Any agreement where the service provided includes services beyond those normally provided by a small passenger service (such as grooming and decoration for weddings); or

(c) Any agreement with an approved taxi organisation entered into for the purposes of providing or guaranteeing special services or availability of services.