

Regeringens proposition

2005/06:109

Åtgärder mot svarttaxi m.m.

Prop.
2005/06:109

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 23 februari 2006

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till vissa ändringar i yrkes-
trafiklagen (1998:490).

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

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

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

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Svarttaxi.....	6
4.1	Inledning	6
4.2	Gällande rätt.....	7
4.3	Utredningen om taxinäringens förslag.....	8
4.4	Överväganden	10
5	Körprov för taxiförarlegitimation.....	12
6	Ikraftträdande	13
7	Konsekvenser	14
8	Författningskommentar	15
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102)	16
Bilaga 2	Författningsförslag i betänkandet.....	22
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	25
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	26
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	28
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 2006	29
	Rättsdatablad.....	30

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2005/06:109

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

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

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

3 kap.

3 §

Taxiförarlegitimation får ges till den som

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

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

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

5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

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

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

6 kap.**1 a §**

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

8 kap.**2 §**

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

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

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

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

3 Ärendet och dess beredning

Den 11 september 2003 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. Utredningen skulle analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken. I utredningens uppdrag ingick också att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och att analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxi- trafik.

Utredningen, som antog namnet Utredningen om taxinäringen, överlämnade i november 2004 sitt betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). Betänkandet har remissbehandlats. Till denna proposition bifogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*, delar av utredningens lagförslag som *bilaga 2* och en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2004/8643/TP).

Inom Näringsdepartementet fortsätter beredningen av de delar av betänkandet som inte är särskilt inriktat på åtgärder för att komma till rätta med s.k. svarttaxi eller frågan om körprov för erhållande av taxiförarlegitimation.

Denna proposition har utformats i samarbete med Vänsterpartiet.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 2 februari 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran. Yttrandet finns i *bilaga 5*.

I förhållande till det remitterade förslaget har det gjorts en ändring av redaktionell karaktär.

4 Svarttaxi

4.1 Inledning

Utredningen om taxinäringen konstaterar i betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) att det vid sidan av den seriösa taxinäringen förekommer en mycket omfattande s.k. svarttaxiverksamhet. Personer som saknar trafik tillstånd och taxiförarlegitimation utför mot betalning transporter av för dem okända personer i fordon som inte är anmälda för taxitrafik. Den olagliga taxiverksamheten förekommer i hela landet, men är särskilt utbredd i storstäderna. Enbart i centrala Stockholm finns uppskattningsvis 100–200 fordon i svarttaxiverksamhet. I Göteborgsområdet beräknas ett hundratal personer köra svarttaxi, och i Skåne 200–250 personer. För en utförligare beskrivning av verksamhetens omfattning hänvisas till betänkandet s. 163–166.

Förarna av svarttaxibilarna är inte sällan tidigare straffade och i samband med verksamheten förekommer att passagerarna utsätts för brottslighet, såsom våldtäkter, rån, misshandelsbrott och stölder. Det förekommer också försäljning av alkohol och narkotika. Det händer att förare saknar körkort och bilarna som används kan ha körförbud etc. Svarttaxi innebär vidare en illojal konkurrens mot den seriösa taxinäringen och medför även skatteundandraganden.

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

4.2 Gällande rätt

Yrkesmässig trafik, bl.a. taxitrafik, får enligt 2 kap. 1 § YTL bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Ett sådant tillstånd får enligt 2 kap. 5 § YTL ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den som uppsåtligt driver yrkesmässig trafik utan att ha tillstånd döms enligt 6 kap. 1 § YTL för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. En definition av vad som avses med yrkesmässig trafik i lagens mening finns i 1 kap. 1 § YTL. Enligt definitionen är det sådan trafik som drivs med bl.a. personbilar och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods.

I 1 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779) redovisas olika transporter som inte skall anses vara yrkesmässig trafik. Det gäller transporter av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats. Det gäller också transporter med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av en sådan transportssträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till eleverna. Vidare gäller det bl.a. transporter med utryckningsfordon, transporter av döda samt transporter av slaktdjur till slakterier.

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

Under förarbetena till 1930 års motorfordonsförordning föreslog 1927 års motorfordonssakkunniga, att yrkesmässig trafik skulle anses föreligga endast om fordonet i förvärvssyfte tillhandahölls allmänheten mot ersättning.

Föredragande departementschefen uttalade i prop. 1930:121 att han fann det mindre lämpligt att syftet med fordonets tillhandahållande blir bestämmande för huruvida trafiken är att betrakta som yrkesmässig eller ej. Enligt hans mening bör den omfattning, i vilken tillhandahållandet sker, vara avgörande, då det gäller att avgränsa begreppet yrkesmässig automobiltrafik. Om en bilägare vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, som inte kan sägas falla under begreppet allmänheten, synes detta inte böra betecknas som yrkesmässig trafik. Detta gäller även om det är uppenbart att också hänsyn till inkomsten varit motivet för tillhandahållandet. Om däremot ett tillhandahållande av en bil sker vid ofta återkommande tillfällen eller mera regelmässigt, torde trafiken böra anses såsom yrkesmässig och detta även om bilägaren kan göra sannolikt att tjänstvillighet mot grannar och bekanta varit det så gott som enda motivet för tillhandahållandet, uttalade departementschefen.

I prop. 1940:115 anförde departementschefen att den omfattning i vilken bilen ställdes till förfogande fortfarande liksom dittills skulle vara avgörande för frågan, om yrkesmässig trafik skulle anses föreligga eller ej. En rent tillfällig körning, som ej antydde försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, borde på grund härav liksom förut ej vara hänförligt till yrkesmässig trafik, även om ersättning för körningen erlagts. Däremot ansåg departementschefen inte någon avgörande betydelse i och för sig böra tilläggas ersättningens storlek i förhållande till driftskostnaden. Frånsett att det kunde vara ovisst, om med driftskostnad borde förstås såväl fasta som föränderliga kostnader och att beräkandet av de förras andel i en enstaka trafikprestation var praktiskt omöjligt, förelåg enligt hans mening otvivelaktigt yrkesmässig trafik även i sådana fall, då exempelvis en person, i syfte att minska kostnaderna för sin privatbil, mot ersättning som understeg driftskostnaden, systematiskt tog med passagerare eller gods för andras räkning i bilen. Avgörande syntes i stället böra vara den omfattning i vilken bilen ställdes till förfogande och om denna därigenom kunde anses systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Då denna princip syntes vara tillräckligt tydligt uttryckt i den dittills gällande definitionen av yrkesmässig trafik och därpå grundad rättspraxis hade departementschefen inte funnit skäl att i denna del frångå nämnda definition.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2004 s. 385, bl.a. med hänvisning till de nu nämnda förarbetsuttalandena, ogillat ett åtal för olaga yrkesmässig trafik i en situation där det inte var visat annat än att den tilltalade vid ett tillfälle erbjudit allmänheten transport mot betalning och det inte heller framgått att handlandet utgjort ett led i en verksamhet som uppfyllde kraven på yrkesmässighet.

4.3 Utredningen om taxinäringens förslag

Utredningen om taxinäringen har haft i uppdrag att överväga hur de svårigheter som i dag finns att beivra svarttaxi skall kunna minskas eller undvikas. Enligt direktiven skulle utredningen i detta avseende analysera bl.a. de relativt nya norska bestämmelserna om olaga taxitrafik och vilka

konsekvenser dessa har fått sedan de infördes. Nedan följer en översiktlig beskrivning av dessa bestämmelser.

Lov 2002-06-21 nr 45: Lov om yrkestransport med motorvagn og fartøy (yrkestransportlova) reglerar den yrkesmässiga trafiken i Norge. Yrkestransportlova är tillämplig på bl.a. transporter med motorfordon och fartyg i Norge och även utanför landet.

Den som mot vederlag vill driva persontransporter med motorfordon måste enligt 2 kap. 4 § yrkestransportlova ha tillstånd. Detsamma gäller den som utför persontransporter mot vederlag när erbjudande om körning sker till allmänheten på offentlig plats. Tillstånd kan ges den som har gott anseende, tillfredställande ekonomiska tillgångar och tillräcklig yrkesmässig kompetens. Vissa persontransporter får ske utan tillstånd, exempelvis transporter av arbetskamrater eller grannar vid körning mellan bostad och arbetsplats, ambulanstransporter eller när en arbetsgivare skjutsar en arbetstagare till och från arbetsplatsen.

En allmän bestämmelse om tillståndsplikt för persontransport med motorfordon som inte används i linjetrafik finns i 2 kap. 9 § yrkestransportlova. Det krävs således ett särskilt tillstånd, utöver tillståndet i 2 kap. 4 § yrkestransportlova, för att bedriva taxitrafik (drosjeløyve).

Den som kör taxi måste ha en körsedel, som ställs ut av polismyndigheten efter en vandelsprövning och hälsokontroll. För att få en körsedel måste man ha uppnått 20 års ålder.

I 8 kap. 41 § yrkestransportlova stadgas att den som bryter mot lagen, föreskrifter eller villkor som är fastställda genom lagen döms till böter.

Enligt norska författningsbestämmelser är således huvudregeln att det krävs tillstånd för att utföra persontransporter med motorfordon. Sådan verksamhet kräver enligt norsk praxis viss omfattning för att vara tillståndspliktig. Genom lagändringen som trädde i kraft den 1 oktober 2001 finns nu ett undantag från denna huvudregel. Undantaget stadgar att tillstånd krävs också av den som – oavsett omfattningen – utför persontransporter mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats, t.ex. gator och torg.

Bakgrunden till den ändrade norska lagstiftningen är att man noterat en ökad omfattning av svarttaxi och att det har krävts stora resurser av bl.a. polisen för att beivra sådan olaglig verksamhet. I förarbetena anges att man genom lagändringen vill effektivisera kontroll och uppföljning av olagliga transporter som inte är tillståndspliktiga enligt norsk lagstiftning. I förarbetena uttalas vidare att det inte torde bli några större problem att inrikta kontrollen mot just det olagliga förfarande som den ändrade lagstiftningen är avsedd att förhindra.

Enligt vad Utredningen om taxinäringen har inhämtat har den ändrade norska lagstiftningen medfört väsentligt mindre omfattning av svarttaxi i bl.a. Oslo. Några rapporter om oönskade konsekvenser av lagstiftningen, t.ex. att en person som kör en bekant och får betalt för bensinen skulle ha bötfällts, har inte framkommit.

Utredningen om taxinäringen konstaterar att det finns stora likheter mellan svensk och norsk lagstiftning avseende yrkesmässig trafik. I Norge krävs tillstånd för den som mot vederlag vill driva persontransporter med motorfordon. I Sverige krävs trafiktillstånd för den som vill driva yrkesmässig trafik. I Norge krävs, som redovisats ovan, dessutom tillstånd för den som utför persontransporter mot vederlag efter

erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Den norska författningsregleringen gör det möjligt att bötfälla personer som konstaterats utföra *en* persontransport mot vederlag. Den norska lagstiftningen möjliggör snabba ingripanden mot olagliga transporter, vilket enligt utredningen kan ha en avhållande effekt på fortsatt brottslighet. Mot bakgrund av det anförda föreslår utredningen att en bestämmelse som motsvarar den norska införs i YTL.

Utredningen föreslår att det skall krävas trafiktillstånd också vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Med offentlig plats skall avses detsamma som i ordningslagen (1993:1617), dvs. allmänna vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål. Den som uppsåtligt, utan att ha trafiktillstånd för taxi, utför persontransport mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats skall kunna dömas till böter. Utredningen anser inte att det är rimligt med fängelse i straffskalan, om man bara kan konstatera en olaglig persontransport. Om man kan konstatera att en person bedrivit flera olagliga persontransporter kan ju denne dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller om det kan konstateras att en enstaka körning utgjort led i en planerad yrkesmässig verksamhet som varit avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

4.4 Överväganden

Regeringens förslag: Ett förbud för den som inte har trafiktillstånd att utföra också enstaka persontransporter med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten införs genom en särskild straffbestämmelse i yrkestrafiklagen (1998:490). Påföljden för brottet skall vara böter.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna som berör förslaget är positiva till att utförande av enstaka persontransporter, som inte utgör yrkesmässig trafik, straffsanktioneras. *Justitieombudsmannen* har anfört att det är tveklöst att i yrkestrafiklagen införa regler som uttryckligen avser annat än yrkesmässig trafik och har ifrågasatt om det inte vore lämpligare att i en särskild straffbestämmelse eller lag utanför yrkestrafiklagen föreskriva ansvar, på sätt som utredningen har föreslagit (6 kap. 1 § andra stycket YTL), för den som utför vissa persontransporter som inte utgör yrkesmässig trafik eller planerad yrkesmässig verksamhet. *Justitieombudsmannen* har vidare anfört att begränsningen till offentlig plats framstår som svårmotiverad. *Hovrätten för Nedre Norrland* har ifrågasatt om det inte av effektivitetsskäl bör övervägas att brottet skall vara fullbordat redan när överenskommelsen om transport har träffats. Om polisen måste vänta med ett ingripande till dess att en transport påbörjats är möjligheten att ingripa många gånger liten eller riskfylld. *Åklagarmyndigheten* och *Ekobrottsmyndigheten* har anfört att det kan

finnas fall där fängelse bör komma i fråga även när endast en otillåten persontransport kan konstateras, t.ex. om den tilltalade tidigare har dömts för liknande brottslighet. Ekobrottsmyndigheten har också påpekat att det inte blir möjligt att genomföra husrannsakan i bilen för att säkra bevisning om endast böter ingår i straffskalan.

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

Utredningen har föreslagit att det skall krävas trafiktillstånd också för persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik enligt YTL, utförs mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. Den som utför sådana transporter utan tillstånd skall kunna dömas till böter.

Syftet med de av utredningen föreslagna ändringarna i YTL – att införa ett straffsanktionerat förbud för den som inte har trafiktillstånd att mot betalning utföra enstaka transporter med bil av för honom eller henne okända personer – kan emellertid uppnås även med annan lagstiftningsteknik.

Ett alternativ är att utvidga definitionen av yrkesmässig trafik i 1 kap. 1 § YTL så att detta omfattar de nu aktuella transporterna. Härigenom skulle hela YTL bli tillämplig på transporterna och några särskilda bestämmelser för dessa skulle inte behöva föras in i lagen. Begreppet yrkesmässig trafik är emellertid grundläggande inom yrkestrafiklagstiftningen och begreppet har definierats på i princip samma sätt under mycket lång tid. En ändring av begreppets innebörd skulle få konsekvenser som är svåra att överblicka. Med hänsyn till detta framstår det som olämpligt att inom ramen för det här lagstiftningsärendet föreslå en sådan ändring. De fortsatta övervägandena får alltså ske med utgångspunkten att de aktuella transporterna inte utgör yrkesmässig trafik i den mening som avses i YTL.

Ett annat alternativ är att i en särskild straffbestämmelse föreskriva ansvar för den som utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten. Det här alternativet framstår enligt regeringen som enklare och mer ändamålsenligt än det av utredningen framlagda förslaget. Utredningens förslag ger nämligen sken av att det skulle vara möjligt att få trafiktillstånd för de aktuella transporterna, något som får anses mindre lämpligt eftersom det är fråga om icke yrkesmässiga transporter.

Den särskilda straffbestämmelsen är inte avsedd att omfatta körningar av släktingar, vänner eller arbetskamrater, även om transporterna skulle utföras mot betalning. Detta framgår av att erbjudandet om körning skall ha riktats till allmänheten. Att begreppet allmänheten inte torde omfatta t.ex. en bekant eller en granne uttalades redan i prop. 1930:121 (se

avsnitt 4.2 ovan). I sammanhanget kan nämnas att den norska lagstiftningen inte synes ha inneburit några problem i detta avseende, dvs. det har inte förekommit att någon bötfällts efter att ha kört en bekant och fått betalt för bensinen.

Utredningen har föreslagit att straffansvaret även skall begränsas till körningar som utförs efter erbjudande till allmänheten på offentlig plats i den mening som avses i ordningslagen (1993:1617). Något skäl för att begränsa tillämpningsområdet på detta sätt anförs dock inte i betänkandet. Merparten av de körningar som är avsedda att omfattas av bestämmelsen kommer sannolikt att erbjudas allmänheten på offentlig plats. En inskränkning av straffansvaret till endast körningar som erbjudits allmänheten på offentlig plats förefaller emellertid inte sakligt motiverad och skulle dessutom sannolikt medföra svårigheter i bevishänseende.

När det gäller frågan om var bestämmelsen lämpligen bör placeras kan följande överväganden göras. I 6 kap. 1 § YTL finns redan ett förbud mot att utan tillstånd utföra transporter som kan anses yrkesmässiga i lagens mening. Det som nu föreslås är alltså egentligen en utvidgning av det straffbara området till vissa icke yrkesmässiga transporter. Den nya bestämmelsen anknyter dessutom till bestämmelserna i YTL om trafik-tillstånd. Med hänsyn till detta bör bestämmelsen, trots att den avser icke yrkesmässiga transporter, placeras i YTL. I sammanhanget kan nämnas att lagen redan innehåller bestämmelser om annat än yrkesmässig trafik, nämligen särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

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

5 Körprov för taxiförarlegitimation

Regeringens förslag: Det skall införas ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser inte att utredningen framför helt övertygande argument för förslaget, men vill ändå inte motsätta sig detta. Övriga remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt förslaget. *Svenska Taxiförbundet* har uttalat att åldersgränsen för att erhålla taxiförarlegitimation bör sänkas till 19 år om körprovet genomförs.

Skälen för regeringens förslag: Före den 1 oktober 1998 fanns ett särskilt körprov för taxiförare. Körprovet avskaffades i samband med att

den särskilda körkortsbehörigheten TAXI togs bort och reglerna om taxiförarbehörigheten i stället fördes in i taxiförarlegitimationen. De nya reglerna innebar bl.a. att åldersgränsen för att få taxiförarlegitimation höjdes från 19 år till 21 år, och att åldersgränsen kombinerades med ett krav på innehav av ett i Sverige gällande körkort med B-behörighet under en sammanhängande period av minst två år. Som skäl för att avskaffa körprovet anfördes bl.a. att sökanden som uppfyllde dessa krav kunde förväntas ha övat upp sin praktiska körvana tillräckligt och även ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt (se prop. 1997/98:63 s. 86 ff.). I körkortslagen (1998:488) finns dock inte något krav på körvana. Även den som efter avlagt förarprov aldrig kört ett fordon får behålla sin körkortsbehörighet och får den också förnyad när så skall ske. Detta innebär att en person som uppfyller kraven i 3 kap. 3 § YTL men som efter avlagt förarprov över huvud taget inte har kört personbil eller buss kan få taxiförarlegitimation.

Utredningen om taxinäringen redovisar i betänkandet statistik från Vägverkets förarprovsenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 som visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Vägverket har också inhämtat uppgifter från försäkringsbolaget Trygg Hansa om trafikolyckor. Enligt dessa uppgifter har taxichaufförer varit inblandade i 2 842 tillbud under år 2003, och vållande i 48 procent av de tillbud som anmälts till försäkringsbolaget (se betänkandet s. 186). Utredningen menar att det anförda visar att åldersgränsen och kravet på innehav av körkort inte är tillräckligt för att garantera körskicklighet och gott omdöme i trafiken. Utredningen föreslår därför att det särskilda körprovet återinförs för taxiförarlegitimation.

Med hänsyn till det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran är det angeläget att säkerställa att taxiförarlegitimation bara ges till den som har god körförmåga och som uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Regeringen anser därför, i likhet med utredningen, att det bör krävas körprov för att få taxiförarlegitimation. Ett sådant krav torde på sikt påverka trafiksäkerheten positivt.

Körprovet för taxi bör i vissa avseenden skilja sig från motsvarande körkortsprov för t.ex. körkortsbehörigheterna B och C. Något undantag från kravet på körprov för den som har behörigheten C – som enligt tidigare bestämmelser om körprov för taxiförare – bör alltså inte införas.

Vägverket bör bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet.

Den som redan har taxiförarlegitimation skall inte omfattas av kravet på körprov.

6 Ikraftträdande

Ändringarna i yrkestrafiklagen (1998:490) bör träda i kraft den 1 juli 2006, utom vad gäller reglerna om ett särskilt körprov för taxiförarlegitimation som bör träda i kraft den 1 april 2007. Kravet på särskilt körprov bör inte gälla ansökningar om taxiförarlegitimation som ges in före sistnämnda datum.

Utredningen om taxinäringen har konstaterat att det i dag ofta krävs omfattande spaningsarbete från polisens sida för att kunna bevisa att en person har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik. Detta på grund av att det normalt inte är straffbart att utföra en enstaka körning med svarttaxi. Regeringen föreslår ett förbud för den som inte har tillstånd till taxitrafik att utföra vissa persontransporter mot ersättning, efter erbjudande om körning till allmänheten. Enligt utredningen har ett liknande förbud i norsk lagstiftning lett till en väsentligt mindre omfattande svarttaxiverksamhet i Norge. Förslaget förväntas leda till minskad svarttaxiverksamhet även i Sverige.

Förslaget om körprov för taxiförarlegitimation kommer att leda till ökade kostnader för Vägverket. Verkets kostnader skall täckas genom avgifter. Eftersom körproven kommer att finansieras genom avgifter leder förslaget till ökade kostnader för den som ansöker om taxiförarlegitimation. Kostnaden för ett körprov bedöms uppgå till 600–700 kronor. Regeringens förslag kommer sannolikt av skäl som beskrivs i avsnitt 5 att leda till att taxiförarlegitimation bara ges till den som har god körförmåga vilket på sikt torde påverka trafiksäkerheten positivt.

Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

1 kap.

1 §

Genom tillägget i *andra stycket* införs en upplysning om att lagen även innehåller en bestämmelse om otillåten taxitrafik.

3 kap.

3 §

Det införs ett särskilt körprov för att få taxiförarlegitimation. Den som redan har taxiförarlegitimation vid bestämmelsens ikraftträdande omfattas inte av kravet på körprov.

6 kap.

1 a §

Bestämmelsen är ny och innebär ett förbud mot enstaka körningar med s.k. svarttaxi. Förbudet är sekundärt i förhållande till bestämmelsen i 6 kap. 1 § om olaga yrkesmässig trafik. Det vill säga om gärningsmannen har bedrivit yrkesmässig trafik i YTL:s mening är bestämmelsen i 6 kap. 1 § tillämplig. Om kravet på yrkesmässighet däremot inte är uppfyllt skall gärningen i stället bedömas enligt ifrågavarande bestämmelse.

Med ersättning avses såväl ekonomisk ersättning som ersättning av annat slag, t.ex. värdesaker. Det är inte nödvändigt att gärningsmannen har mottagit ersättningen. Det är tillräckligt att ersättning varit en förutsättning för körningen.

Formuleringen persontransporter med personbil eller lätt lastbil anknyter till bestämmelsen i 3 kap. 1 § YTL och innebär att transporter med båtar, hästdroskor, cyklar etc. undantas från tillämpningsområdet.

Eftersom det föreskrivs att transporten skall ha skett efter erbjudande om körning till allmänheten undantas också sådana transporter där någon kör en bekant eller en granne, även om det sker mot betalning.

8 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter också om körprov för taxiförarlegitimation.

Inledning

Utredningen har haft i uppdrag att överväga behovet av åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och om åtgärder också bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svarttaxi.

Vidare har i uppdraget ingått att överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av sådan legitimation.

Utredningen har också analyserat vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser slopandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått och om provet bör återinföras.

Slutligen har utredningen övervägt om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag av taxametern trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt rättegångsbalken.

Den ekonomiska brottsligheten

I en promemoria till utredningen har Skatteverket gjort den bedömningen att ca fyra miljarder kronor av omsättningen i taxinäringen årligen undanhålls beskattning. Det motsvarar ca 20–25 procent av omsättningen. Enligt Skatteverket förekommer grovt fuskande med taxametrar och hos vissa taxiföretag finns också en hög andel oredovisade löner.

Taxinäringen själv, bl.a. Svenska Taxiförbundet, Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi och flera taxiföretag, samt Svenska Transportarbetareförbundet har framfört till utredningen att det måste vidtas åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten, om de seriösa företagen skall ha någon möjlighet att hävda sig i konkurrensen. Utredningen, som delar denna uppfattning, anser att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen skall kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

Tillsyn

Utredningen anser att en förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med den ekonomiska brottslighet som finns inom taxinäringen. Företrädare för taxinäringen och olika myndigheter har framhållit för utredningen att tillsynen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Om tillsynen skall fungera är det nödvändigt att myndigheterna samarbetar på ett effektivt sätt. I varje län finns det ett regionalt samverkansorgan under ledning av landshövdingen som skall ta initiativ till

myndighetsgemensamma aktioner för att bekämpa ekonomisk brottslighet. I samverkansorganet ingår dessutom företrädare för polis-, åklagar- och kronofogdemyndigheterna, Skatteverket, Tullverket och i vissa län Ekobrottsmyndigheten.

Utredningen har erfarit att det i vissa län inte har gjorts någon egentlig samordning av verksamhetsplaneringen mellan de samverkande myndigheterna och att nya kontrollprojekt avseende ekonomisk brottslighet inom taxinäringen inte påbörjats i önskvärd omfattning.

Utredningen menar att de regionala samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet som finns inom varje län är ett lämpligt forum för att ta initiativ till och planera olika tillsynsprojekt inom taxinäringen. Det är således inte nödvändigt att bygga upp en ny organisation. De regionala samverkansorganen bör även samarbeta med myndigheter som inte är representerade i dessa organ. Det är t.ex. väsentligt att kontrollera att taxiförare som är misstänkta för något brott inte samtidigt på ett otillbörligt sätt uppbär arbetslöshetsersättning eller ersättning från försäkringskassan. Utredningen har varit i kontakt med företrädare för de myndigheter som kan vara aktuella att delta i ett sådant samarbete. Samtliga har därvid uttalat att de är mycket intresserade av detta.

Utredningen har gjort en genomgång av sekretesslagstiftningen och därvid funnit att de sekretessbrytande bestämmelserna medger det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i kampen mot den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Någon förändring av sekretesslagstiftningen är därför inte nödvändig för att detta samarbete skall kunna uppnås.

För att en förbättrad tillsyn och ett ökat samarbete mellan myndigheterna skall komma till stånd anser utredningen att det är nödvändigt att regeringen i regleringsbrev till länsstyrelserna och andra berörda myndigheter framhåller att samarbete i syfte att förhindra ekonomiska och andra brott inom taxinäringen skall prioriteras. Om så sker kan enligt utredningens mening tillsynen väsentligen förbättras.

Redovisningscentraler

Utredningen föreslår att information från alla taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler. En sådan ordning torde underlätta myndigheternas granskning av taxinäringen. Utredningen vill understryka att ett sådant krav inte försvårar taxiföretagens verksamhet.

Enligt utredningens uppfattning skiljer sig taxinäringen betydligt från andra kontantbranscher i landet genom kravet på taxametrar. Ett fordon får ju användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter av godkänd typ. Det finns också krav på att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett annat administrativt datasystem, se Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Enligt uppgifter från Svenska Taxiförbundet är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Dessa åkare överför således redan i dag information från taxametrar till beställningscentraler. Sådan överföring av uppgifter sker också från åkare som har avtal med servicebolag, verkstäder m.m.

Krav på överföring av uppgifter till en redovisningscentral, exempelvis en beställningscentral eller ett servicebolag, är med hänsyn till vad som redovisats ovan inte betungande eller komplicerat för en taxiåkare. Skatteverket kommer genom bl.a. revision ges möjlighet att ta del av uppgifterna som bevaras hos redovisningscentralerna.

Utredningens uppfattning är att det inte går att reglera bort skattefusket inom taxinäringen. Som redovisats ovan torde en förbättrad tillsyn vara det effektivaste medlet i arbetet mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. För att en sådan tillsyn skall vara verkningsfull krävs dock vissa hjälpmedel, varav redovisningscentraler är ett. Näringen själv, dvs. Svenska Taxiförbundet och de företag som utredningen varit i kontakt med, förordar starkt att redovisningscentraler införs och att krav ställs på att informationen i taxametrarna måste överföras till sådana centraler. Skatteverket och företrädare för polismyndigheterna, länsstyrelserna och Ekobrottsmyndigheten m.fl. myndigheter anser också att redovisningscentraler bör införas. Företrädare för Skatteverket har till utredningen framhållit att man kommer att ha stor nytta i sitt kontrollarbete av den information som bevaras hos redovisningscentralerna.

Utredningen föreslår således att redovisningscentraler inrättas och redovisar därför erforderliga författningsförslag. För att den information från taxametrarna som överförs till centralerna skall vara tillförlitlig krävs att taxametrarna är av god kvalitet. Det är Vägverket som utfärdar föreskrifter om hur taxametrarna skall vara konstruerade. Utredningen anser att det är mycket viktigt att Vägverket noga följer upp kvaliteten på de taxametrar som används och regelbundet överväger om föreskrifterna behöver ändras.

Avläsare av kreditkort

Enligt Vägverkets föreskrifter skall alla betalningar i taxibilar redovisas i bilarnas taxametrar. Detta gäller självfallet även betalningar med kreditkort. En stor del av de inkomster inom taxinäringen som inte redovisas möjliggörs genom fusk med kreditkortbetalningar. Avläsaren av kreditkort är då i regel inte ansluten till taxametern och betalningen registreras inte heller manuellt i taxametern.

Företrädare för taxinäringen har framhållit att krav bör ställas på att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade (inbyggd i enhet i taxametersystem) med taxametrar. Även företrädare för polismyndigheterna och Ekobrottsmyndigheten har starkt förordat att sådana åtgärder sätts in. Utredningen anser att en ordning där vissa avläsare av kreditkort över huvud taget inte är sammankopplade med taxametrar är svår att motivera med hänsyn till att uppgifter om samtliga köruppdrag, dvs. även köruppdrag på kredit, enligt gällande bestämmelser skall registreras i taxametern.

Det finns dock också skäl som talar mot krav på anslutning av avläsare av kreditkort med taxametrar. Ett av dessa skäl är att det inte finns krav i de andra kontantbranscherna på sammankoppling av kassaapparater med avläsare av kreditkort. Utredningen anser trots det nämnda att det fusk med avläsare av kreditkort som påtalats av bl.a. Ekobrottsmyndigheten är så allvarligt att det fordrar åtgärder. Utredningen föreslår därför att om

det i ett fordon i taxitrafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern.

Prop. 2005/06:109
Bilaga 1

Sammanfattning

Såvitt utredningen kan bedöma finns det en betydande samsyn mellan berörda myndigheter och taxinäringen om att de förslag som utredningen föreslår bör genomföras. Det är utredningens uppfattning att denna breda samsyn skapar goda möjligheter för att utredningens förslag kommer att leda till att arbetet med att bekämpa den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen blir mer effektivt.

Svarttaxi

Utredningen har erfarit att det förekommer en omfattande svarttaxiverksamhet i landet. I samband med svarttaxi förekommer också annan allvarlig brottslighet såsom våldtäkter och rån. Polismyndigheternas arbete mot svarttaxi varierar i hög grad i olika län och städer. Anledningen härtill är bl.a. att det krävs en omfattande spaning och dokumentation för att bevisa att någon bedrivit olaga yrkesmässig trafik. Högsta domstolens avgörande, som redovisas i kapitel 7, får anses bekräfta Rikspolisstyrelsens uppgifter att det krävs att samma person utför flera körningar mot betalning innan man kan ingripa. Sådant arbete tar mycket tid och stora resurser i anspråk.

Utredningen har besökt Norge för att studera den norska lagstiftningen avseende svarttaxi. Enligt norska författningsbestämmelser är huvudregeln att det krävs tillstånd för att utföra persontransporter med fordon. Sådan verksamhet kräver enligt norsk praxis viss omfattning för att vara tillståndspliktig. Genom en lagändring finns numera ett undantag från denna huvudregel. Undantaget stadgar att tillstånd krävs också av den som erbjuder allmänheten transporter mot betalning på offentlig plats, exempelvis gator och torg. För att sådan verksamhet skall medföra tillståndsplikt krävs inte att persontransporterna är av viss omfattning. Denna lagstiftning gör det möjligt att bötfälla personer som utfört en persontransport mot vederlag. På så vis underlättas den norska polisens arbete varför det krävs mindre resurser för att konstatera att någon kör olagligt. Lagstiftningen möjliggör snabba ingripanden mot olagliga transporter vilket sannolikt också ger en avhållande effekt. Vid utredningens besök i Norge redovisade såväl Samferdseldepartementet som polis och åklagare att man hade positiva erfarenheter av den norska lagstiftningen som trädde i kraft den 1 oktober 2001.

Utredningen anser att det är mycket angeläget att skapa bättre förutsättningar för att bekämpa den omfattande verksamhet med svarttaxi som pågår i Sverige. Utredningens föreslår, med hänvisning till de goda erfarenheter som finns av den norska lagstiftningen, att motsvarande bestämmelser införs i yrkestrafiklagen.

Innehavarna av körkort för tyngre fordon måste enligt gällande bestämmelser efter 45 års ålder visa vart tionde år att han eller hon uppfyller de medicinska kraven. Utredningen har övervägt om motsvarande krav skall ställas på taxiförare.

De uppgifter som utredningen inhämtat från Vägverket och vissa länsstyrelser tyder på att endast marginella trafiksäkerhetsvinster torde kunna uppnås om de medicinska kontrollerna av taxiförare utökas.

Landstingsförbundet har, i yttrande till utredningen, anfört att det är mycket tveksamt att använda hälso- och sjukvårdens, i första hand primärvårdens, begränsade resurser till återkommande hälsoundersökningar av friska taxiförare.

Mot bakgrund av det anförda finner utredningen det inte försvarbart att föreslå krav på återkommande och obligatoriska läkarundersökningar för denna yrkesgrupp. I detta sammanhang bör anmärkas att den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i yrkestrafiklagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En läkare har vidare skyldighet att anmäla om en taxichaufför har trafikfarliga sjukdomar.

Körprov

Enligt Svenska Taxiförbundet finns det sedan det särskilda körprovet togs bort inget som hindrar att oskickliga taxiförare kommer ut i trafiken. Förbundet anser att den höjda åldersgränsen inte garanterar att innehavaren av en taxiförarlegitimation besitter de kunskaper som krävs för att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt, något som enligt förbundet strider mot det tänkande som ligger bakom den s.k. nollvisionen.

Av 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen framgår att taxiförarlegitimation får ges till den som bl.a. har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Något preciserat krav på körvana ställs dock inte i körkortslagen (1998:488). Även den som efter avlagt förarprov aldrig kört något fordon får behålla sin körkortsbehörighet och får den också förnyad när så skall ske. Det nämnda kan medföra att en person som uppfyller de nämnda kraven men som efter avlagt förarprov över huvud taget inte har kört personbil eller buss kan få taxiförarlegitimation. Utredningen anser med hänsyn till det anförda att kravet på innehav av körkort viss tid och att man skall ha uppnått en viss ålder för att erhålla taxiförarlegitimation varken garanterar gott omdöme i trafiken eller körskicklighet.

Det finns ett särskilt ansvar förknippat med yrkesmässig personbefordran och utredningen instämmer därför i Vägverkets bedömning att yrkesförare bör vara föredömen för andra trafikanter. Verket har redovisat uppgifter från Vägverkets förarprovenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 som visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Enligt verket kan man konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. De uppgifter som lämnats av försäkringsbolaget Trygg Hansa visar att taxichaufförer under år 2003

varit inblandade i 2 842 tillbud i trafiken. Taxichaufförer var vållande i 48 procent av dessa tillbud som anmälts till försäkringsbolaget.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen det befogat att ifrågasätta om nuvarande krav för att få taxiförarlegitimation är tillräckliga. I detta sammanhang bör anmärkas att bl.a. Svenska Taxiförbundet vill återinföra krav på körprov. Vid en sammantagen bedömning är utredningens slutsats att körprov bör krävas för att erhålla taxiförarlegitimation. Ett sådant krav torde enligt utredningens mening på sikt förbättra trafiksäkerheten.

De som redan har fått taxiförarlegitimation bör enligt utredningen inte omfattas av det nya kravet. I detta sammanhang bör anmärkas att en del taxichaufförer har avlagt körprov för dåtida körkortsbehörigheten TAXI.

Polismans rätt att omhänderta utdrag ur taxameter

Utredningen har i uppdrag att överväga om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag av taxametern, kopia av kvitto, följesedel eller körpassrapport, trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken.

Vid ett sådant övervägande skall det allmännas intresse ställas mot den enskildes intresse om skydd för äganderätten. Utredningen anser det inte försvarligt att ge polisman rätt att omhänderta kopior av kvitton, följesedlar eller körpassrapporter trots att det saknas grund att ta utdragen i beslag enligt rättegångsbalken. Utredningen lämnar därför inte något förslag till en sådan författningsreglering.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 3 §, 6 kap. 1 § och 8 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods

Denna lag gäller också persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats. I denna lag avses med offentlig plats detsamma som i ordningslagen (1993:1617).

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

2 kap.

1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd.

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd. *Trafik tillstånd krävs också vid persontransporter som, utan att vara yrkesmässig trafik, utförs mot vederlag efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats.*

En trafik huvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafik huvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

3 kap.

3 §

Taxiförlarlegitimation får ges till den som

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

6 kap.

1 §

Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som uppsåtligen och utan tillstånd utför persontransporter mot vederlag, efter erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats, döms till böter.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

8 kap.

2 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Prop. 2005/06:109
Bilaga 2

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2005/06:109
Bilaga 3

Justitieombudsmannen, Hovrätten för Nedre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Skatteverket, Nämnden för offentlig upphandling, Datainspektionen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Konsumentverket, Vägverket, Luftfartsverket, Konkurrensverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Taxiägarnas Riksförbud Fria Taxi.

Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB, Näringslivets Regelnämnd, Transportgruppen och Små Taxiägares Intresseförening har fått remissen men inte svarat.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Föreningen Svenskt Näringsliv och Taxi 020 AB har på eget initiativ inkommit med yttranden.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.**1 §**

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

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

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

3 kap.**3 §**

Taxiförarlegitimation får ges till den som

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

3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, *och*
5. *har avlagt godkänt körprov för taxi.*

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

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

6 kap.

1 a §

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

8 kap.

2 §

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

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

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

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

Lagrådets yttrande

Prop. 2005/06:109
Bilaga 5

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-02-10

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson, regeringsrådet Stefan Ersson och justitierådet Lars Dahllöf.

Åtgärder mot svarttaxi m.m.

Enligt en lagrådsremiss den 2 februari 2006 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Anna Arvidsson.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 februari 2006.

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Ringholm, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Y. Johansson, Bodström, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Björklund, Holmberg, Jämtin, Österberg, Orback, Baylan.

Föredragande: statsrådet Messing.

Regeringen beslutar proposition 2005/06:109 Åtgärder mot svarttaxi m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Yrkestrafiklag (1998:490)	8 kap. 2 §	
