



Landsbyggs- och Infrastruktur
departementet
103 33 Stockholm

Remissvar – promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning (LI2024/00020)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Regeringskansliets promemoria enligt ovan per den 2024-01-08. Taxiförbundet välkomnar att Regeringen tar initiativ till att dels införa åtgärder vilka har till syfte att åtgärda olaglig yrkestrafik på väg men att även tillse att åtgärderna blir rättssäkra.

Svenska Taxiförbundet väljer att i sitt svar enbart adressera de åtgärder som föreslås för taxitrafiken genom ändringar i Taxitrafiklagen och Taxitrafikförordningen.

Ändringsförslag Taxitrafiklagen

Regeringen föreslår att nuvarande 1 kap 3 och 4 §§ skall upphöra att gälla men i och med att nuvarande lydelse flyttas oförändrade till 1 kap 1 § så sker egentligen bara en editoriell förändring. Denna förändring ses som positiv då det gör att bestämmelserna kan uppmärksammas på ett tydligare sätt vilket förhoppningsvis skall leda till ett ökat medvetande om bestämmelserna.

Vad Svenska Taxiförbundet skulle vilja se i sammanhanget är att Regeringen hade tagit tillfället i akt och även föreslagit en ändring av själva definitionen av "taxitrafik". Nu är det inte föremål för denna promemoria men ett förtydligande av just "yrkesmässig" ses som önskvärt. Alltför många persontransporter med personbil sker utan nödvändiga tillstånd där argumentet ofta är att tillstånd inte [skulle] behövas av den anledningen att verksamheten inte bedrivs som "näringsverksamhet". Då en persontransport kan vara "yrkesmässig" i den betydelsen som fastslagits av domstolarna utan att för den skull utgöra "näringsverksamhet" hade ett klagande av detta i och med den nu föreslagna lagändringen setts som inte bara önskvärt utan även nödvändigt.

Vad gäller den föreslagna förändringen i 5 kap 7 § om att fortsatt färd skall kunna förhindras genom klampning ställer Taxiförbundet sig frågande till hur detta skall kunna gå till rent praktiskt.

I och med att påföljden för både olaga och otillåten taxitrafik enligt Taxitrafiklagens 5 kap 1 och 2 §§ är böter eller fängelse måste en fällande dom vinna laga kraft innan det kan konstateras att en transport stridit mot lagen och utgjort ett brott. Det torde således med nuvarande konstruktion inte vara möjligt att klampa ett fordon om 5 kap 1 eller 2 §§ skall åberopas som grund, då en domstol vid den tidpunkten ännu inte i en lagakraftvunnen dom konstaterat att transporten utgjorde en olaglig eller otillåten transport. Även om så skulle vara önskvärt konstaterar Förbundet att beviskravet för åtgärden torde i princip motsvaras av ett erkännande

från föraren, vilket inte är troligt och som förmodligen skulle leda till att det blir en verkningslös bestämmelse som inte praktiseras i verkligheten.

Frågan om just möjligheterna till hindrande av fortsatt färd i nuvarande 5 kap 7 § behandlades tyvärr ej i Regeringens proposition 2011/12:80. Det hade varit önskvärt med ett belysande av just möjligheterna och förutsättningarna för att hindra ett taxifordon från fortsatt färd, speciellt om fordonet medför passagerare, innan en utökad klampningsmöjlighet införs.

Regeringens proposition 2011/12:80 (sidan 126)

Rikspolisstyrelsen har vidare haft synpunkter på bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd i 5 kap. 7 § taxitrafiklagen. Bestämmelsen innebär en möjlighet för en polisman att hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot bestämmelserna om taxitrafik. Frågan om vilka åtgärder polisen kan vidta för att hindra ett fordons fortsatta färd behandlas inte i promemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning (Ds 2011:20). Det saknas därför underlag att behandla den i detta lagstiftningsärende.

Svenska Taxiförbundet vill även uppmärksamma och dra jämförelsen med Taxitrafiklagens 4 kap 9 §. Enligt denna skall polis eller åklagare omhänderta en taxiförarlegitimation om det på sannolika skäl finns grund att anta att taxiförarlegitimationen vid ett senare tillfälle kommer att återkallas pga. brott. Även i detta fall sker sådana omhändertaganden i praktiken aldrig, förutom vid konstaterade överträdelser som fortkörning eller körning med för hög promillehalt i kroppen.

Innan nuvarande 5 kap 7 § utökas med en klampningsmöjlighet bör det sålunda först klargöras – i lag – under vilka förutsättningar så kan ske när erkännande inte föreligger från den misstänkte.

Ändringar i Taxitrafikförordningen

Regeringen föreslår att i taxitrafikförordningen införa ett nytt kapitel 4 i vilket det skall regleras att Transportstyrelsen skall vara den myndighet som enligt 4 kap 16 § Taxitrafiklagen skall utöva tillsynen över tillståndshavaren. Då så redan sker idag och att Transportstyrelsen har en väl utarbetad organisation för detta får förslaget ses som en kodifiering av redan gällande praxis.

Svenska Taxiförbundet ser positivt på att Transportstyrelsens roll som tillsynsmyndighet i och med detta formaliseras och har inget att invända mot det utan ser det snarare som naturligt utifrån redan idag existerande tillsynsarbete.

Vad Taxiförbundet skulle önska är att det i förslaget till nytt 4 kap efter 4 § införs en ny 5 § som definierar och förtydligar mer precis vilka rekvisit eller omständigheter som ett 'nyttjanderättsavtal' skall uppfylla. I dag ser både vi och Transportstyrelsen att åkerier missuppfattar exakt vad som utgör ett 'nyttjanderättsavtal' och att åkerier 'lånar' andras taxitrafiktillstånd i tron att detta inte är ett lån av taxitrafiktillstånd utan ett nyttjanderättsavtal.

Då följderna av ett felaktigt agerande från ett åkeri som kan handla i god tro är ett återkallande av taxitrafiktillståndet ser Taxiförbundet det som önskvärt att Regeringen tar tillfället i akt att mer

precis definiera just begreppet 'nyttjanderättsavtal', något som då lämpligtvis kan ske i en ny 5 § alternativt i 4 § andra st.

Ändring i förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet

Regeringens förslag att ett fordon som förs i strid med vilotidsreglerna skall kunna förhindras fortsatt färd genom klampning är önskvärt då det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är ytterst viktigt att förare tar ut sin vilotid och inte utför transporter längre tid än vad som är tillåtet .

Dessvärre är den nuvarande manuella vilotidsboken inget tillförlitligt verktyg för att kunna mäta arbets- och/eller vilotid just på grund av att noteringar skall föras in manuellt. Taxametern saknar en registreringskontroll som skulle kunna tillsäkra att rätt uppgifter om arbets- och vilotid kan finnas tillgängliga vid en kontroll. Övrig yrkesmässig vägtrafik som gods- och busstransporter lyder under EU-regler och skall ha en färdskrivare installerad för bland annat just detta syfte. Taxitrafik lyder till skillnad från gods- och busstransporter under nationell lagstiftning och skall fortfarande göra manuella anteckningar i tidboken enligt förordningens 4 §.

För att den nu föreslagna åtgärden i 15 § skall på allvar kunna vara verkningsbar så vore det från Taxiförbundets sida önskvärt att Regeringen först ersätter den nuvarande manuella tidboken i 4 § men en elektronisk tidbok. Först när så skett kan vi med säkerhet säga om en förare bryter mot arbetstidsreglerna och hindra fortsatt färd med klampning som nu föreslagits. I avvaktan på ett sådant införande torde dagens straffbestämmelser i förordningens 12 § vara tillräckliga då penningböter utdöms för att ej ha fört in anteckningar i tidboken eller för att ej ha med den och kunna visa upp vid vägkantskontroll

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Tommy Pilarp
Cheffjurist