



Näringsdepartementet

Yttrande över SOU 2016:86 "Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon"

Inledningsvis vill jag framhålla att jag är positiv till en översyn av villkoren för taxiverksamhet samt de möjligheter och utmaningar som delningsekonomin för med sig. Jag anser dock att utredningen i de väsentliga delarna rörande samåkning inte fullt ut finner användbara lösningar.

Förslaget angående beställningscentraler och den enklare utrustning som kan användas i taxifordon är välgrundat och jag är positiv till utredningens förslag.

Möjligheterna till en "digitaliserad liftning" har naturligtvis ökat genom utvecklingen på det informationstekniska området och genom sociala mediers genomslag under de senaste åren. Det är därför angeläget att hitta en tydlig gräns mellan samåkning och taxi. Utredningen når tyvärr inte riktigt fram till denna tydliga gräns och möjligheterna att kringgå regelverket kan förväntas bli omfattande. S.k. svarttaxi kommer att kunna gömma sig bakom en fasad av samåkning. Det blir exempelvis svårt att motbevisa ett påstående om att samtliga personer ska färdas till samma färdmål eller åt samma håll. När det tillåts att en transport ställs till allmänhetens förfogande mot betalning kommer detta att inbjuda till att en transport körs trots att förarens avsikt egentligen inte var att köra den aktuella sträckan (centrum till bostadsområde i utkanten av tätorten) eller att en transport som ursprungligen har sagts vara avsedd att gå från Malmö till Oslo kanske avbryts när passagerare lämnats av i Göteborg. Ett annat betydande problem är att utredningen överlämnar till rättspraxis att dra gränser som lämpligen borde dragits i utredningen. En sådan gräns är vilka kostnader, utöver det belopp som motsvarar den skattefria reseersättningen som får lov att delas. Om inte någon tydligare vägledning lämnas i lagstiftningen är det svårt att se hur frågan ska kunna bli föremål för någon åtgärd i samband med kontroller.

Svarttaxi medför en rad problem. I SOU 2004:102 lyftes annan brottslighet fram som följer i spåren på svarttaxi. En passagerares utsatthet är stor. Personer kan luras med för att utsättas för våldsbrott. Det kan ifrågasättas om det går att förlita sig på den självsanering av samåkningstjänster som skulle uppstå genom passagerarnas betygsättning. Vem sätter betygen på en tjänst? Är det verkligen så att enbart verkliga passagerare satt betygen eller har andra möjlighet att gå in och redigera betygen? Jämförelse kan göras med de betygsättningstjänster som redan finns t.ex. beträffande hotell- och restaurangtjänster, vars tillförlitlighet kan ifrågasättas. Därutöver kan förväntas att en stor mängd samåkningar inte

kommer att arrangeras genom en samåkningsplattform utan genom olika sociala medier. Förutom ökad risk för våldsbrott medför svarttaxi risk för ett ökat skattefel. Utredningen redovisar på s. 431 uppgifter från Skatteverket i denna del. Om förslaget genomförs skulle enligt min uppfattning skattefelet riskera bli än mer omfattande än vad som kan antas utifrån de där redovisade uppgifterna som en följd av att svarttaxiverksamheten skulle öka.

Utredningen anser att ett utökat antal kontroller kan komma att behövas för det fall att problem med tillämpningen uppstår. För att polisen ska kunna agera måste en misstanke om brott uppstå. Den punkten förskjuts genom förslaget till ett senare skede. Tidigare har en ingång i ett svarttaxi ärende varit att ställa frågor kring om personerna känner varandra eller om betalning skett. Ett jakande svar på dessa frågor skulle, om förslaget genomförs, inte längre konstituera en brottsmisstanke utan det skulle krävas ytterligare utredningsåtgärder innan det ens kan antas att brott föreligger. Detta försvårar för polisen i deras arbete att säkra bevisning då regler om husrannsakan etc. inte kan användas förrän i ett betydligt senare skede jämfört med idag.

Det finns som jag pekat på ovan en rad bevisproblem som de rättsvårdande myndigheterna har att förhålla sig till. Detta gör att det kan ifrågasättas om resurser kommer att kunna åsättas dessa kontroller som kan förväntas bli omfattande och med ett osäkert utfall. En faktor i denna bedömning är givetvis också de begränsade resurser som polisen idag förfogar över när det gäller trafikpolisiär verksamhet. Givetvis är det så att en del av dessa kontroller inte kommer att genomföras av specialiserade trafikpoliser men deras kompetens kan komma att behövas.

Sammanfattningsvis anser jag att det behövs ytterligare överväganden i de delar av förslaget som rör samåkning.

Jag vill därutöver framföra att om de föreslagna förändringarna beträffande samåkning genomförs så bör dessa framgå direkt av lagtexten, inte av förordningstexten. Lagstiftningen i dessa delar vänder sig i mycket till allmänheten, inte till personer som är yrkesverksamma inom området. Att då införa så omfattande undantag från huvudreglerna i en förordning är inte lämpligt eftersom det kan befaras att man som allmänhet inte går vidare från själva lagen till förordningen.

Detta yttrande har beslutats av undertecknad överåklagare. I beredningen har deltagit kammaråklagare Johan Bülow, föredragande.



Mats Svensson
överåklagare



Johan Bülow
föredragande