

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Taxiutredningens betänkande Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

N2016/07415/MRT

1 Sammanfattning

Skatteverket tillstyrker förslaget att möjligheten till undantag från kravet på taxameterutrustning tas bort och att det införs en ny kategori för personbefordran utan obligatoriskt taxameterkrav. Skatteverket tillstyrker även förslaget till ändrade regler för samåkning mellan privatpersoner.

Skatteverket lämnar dock vissa synpunkter på förslagen. Synpunkterna gäller förslag till ändringar och förtydliganden.

2 Skatteverkets synpunkter

2.1 Allmänt

Taxameterundantag

Skatteverket tillstyrker förslaget att möjligheten till undantag från kravet på taxameterutrustning tas bort. Förslaget förbättrar Skatteverkets möjligheter till skattekontroll av taxibranschen. Förslaget är positivt särskilt mot bakgrund av reformen med redovisningscentraler för taxitrafik och medför att företagen i taxibranschen behandlas lika ur ett skattekontrollperspektiv.

Ny kategori för personbefordran

Skatteverket tillstyrker utredningens förslag till en ny kategori för yrkesmässig personbefordran i taxifordon utan obligatoriskt taxameterkrav. Förslaget innebär bland annat att det i ett taxifordon ska finnas en kontrollutrustning (*särskild utrustning*) och att fordonet ska vara anslutet till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralen ska samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver i skattekontrollen. Utrustningen för detta i en beställningscentral ska vara certifierad och Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om kraven. Transportstyrelsen bemyndigas också att meddela föreskrifter om den särskilda utrustningen i taxifordon.

En ny form av kontrollutrustning i taxifordon – i kombination med att taxikunden inte får betala till taxiföretaget utan ska betala för taxiresan till en tillståndspliktig beställningscentral – ger förutsättningar för taxibranschen att använda modern teknik i verksamheten. Det ger samtidigt Skatteverket förbättrade möjligheter till en effektiv skattekontroll. Det blir en uppgift för Transportstyrelsen att utforma de närmare kraven som behöver regleras i

myndighetsföreskrifter. Skatteverket understryker vikten av att skattekontrollintresset beaktas vid utformningen av dessa föreskrifter.

Ändrade regler för samåkning mellan privatpersoner

Skatteverket tillstyrker förslaget till ändrade regler för samåkning mellan privatpersoner som har tillkommit för att främja en ökad samåkning i samhället. Utredningen föreslår en ändring av 1 kap. 3 § 1 taxitrafikförordningen (2012:238) som innebär en utökad definition av sådan samåkning som inte ska anses vara taxitrafik. Skatteverket anser att det i lagtexten ska framgå tydligt att samåkning förutsätter att såväl bilföraren som passagerarna ska till samma resmål eller åt samma håll. Av lagtexten bör också framgå att kostnaderna ska delas till självkostnadspris.

Utredningens förslag till utökad definition av vad som inte utgör taxitrafik innebär nya skattekontrollproblem för Skatteverket. Detta beror på att samåkning kan organiseras via Internet på olika plattformar, som t.ex. Facebook, som inte har någon uppgiftsskyldighet till Skatteverket. På sådana plattformar kan samåkningen också organiseras i slutna grupper, vilket ytterligare försvårar Skatteverkets kontroll. Utredningen diskuterar om det behövs regler om skyldigheter för plattformarna att lämna ut uppgifter till Skatteverket om sådan organiserad samåkning. Utredningen lägger dock inte fram något förslag om detta men anser att krav på förmedlare kan övervägas på nytt om utvecklingen skulle visa på problem med olaglig taxitrafik.

Skatteverket instämmer i nödvändigheten att följa utvecklingen på området och behovet av ytterligare utredning. Det bör här nämnas att regeringen uppdrog åt Skatteverket att kartlägga och analysera delningsekonomis påverkan på skattesystemet och skatteintäkterna över tid. Uppdraget har rapporterats i en rapport 2016-10-31 Delningsekonomi (dnr. 131 129 651-16/113). I rapporten sägs (avsnitt 6.4.2) att "Skatteverket anser att det bör utredas och analyseras hur system för en ökad rapportering från exempelvis tillhandahållare, betalningsförmedlare eller utförare skulle kunna utformas och införas."

2.2 Sanktioner mot tillverkare av särskild utrustning

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon. Förutom krav på teknisk utrustning, teknisk kontroll och användning omfattar bemyndigandet även möjligheten att ställa krav på certifiering av särskild utrustning. Eftersom det inte föreslås något lagkrav på att den särskilda utrustningen ska vara certifierad ger det utrymme för Transportstyrelsen att välja en lägre nivå av produktsäkerhet än certifiering. På s. 36 i betänkandet framförs att det kan vara tillräckligt att den särskilda utrustningen t.ex. ska vara tillverkardeklarerad. Skatteverket delar uppfattningen att det kan vara tillräckligt att den särskilda utrustningen kan vara tillverkardeklarerad, helt eller delvis. En nackdel som uppkommer med detta är dock att det regelverk som gäller för certifiering inte gäller för tillverkardeklarerade produkter. Det innebär att det inte finns något certifieringsorgan som kan återkalla ett certifikat om en produkt inte uppfyller föreskrivna krav. Skatteverket anser därför att det behövs en lagbestämmelse som ger Transportstyrelsen möjlighet att förelägga en tillverkare att åtgärda en tillverkardeklarerad särskild utrustning

som inte uppfyller föreskrivna krav. Hur en bestämmelse om t.ex. föreläggande kan utformas behöver övervägas närmare.

2.3 Val av kontrollutrustning i taxifordonet

Utredningen föreslår att den som bedriver taxiverksamhet med fordon som inte har taxameterutrustning är skyldig att ansluta fordonet till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler samt att förse fordonet med särskild utrustning för taxifordon. I den föreslagna författningstexten är det uttryckt med att ett taxifordon ska ha en taxameterutrustning (första stycket) eller en särskild utrustning (andra stycket), 5 kap. 1 § förslag till ändring i taxitrafikförordningen (2012:238). Den föreslagna utformningen reser frågan om ett taxifordon både får ha en taxameterutrustning och en särskild utrustning. I betänkandet finns inte några närmare kommentarer till denna fråga. I författningskommentarerna på s. 467 sägs dock att den föreslagna ändringen innebär att en särskild utrustning utgör ett alternativ till taxameterutrustning i taxifordon. Skatteverket anser att författningstexten bör förtydligas så att det klart framgår att ett taxifordon antingen ska vara utrustat med en taxameterutrustning eller en särskild utrustning. Anledningen till detta är att ett tillåtande av två parallella system i ett taxifordon avsevärt skulle försvåra Skatteverkets kontrollverksamhet, men försvårar också hanteringen för föraren i ett taxifordon. Skatteverket skulle tvingas att lägga ihop uppgifter både från beställnings- och redovisningscentraler för taxitrafik för ett och samma fordon och tidsperiod. En sådan sammanläggning av uppgifter skulle vara resurskrävande för Skatteverket, men helt nödvändig för att kunna kontrollera att taxiföretagen redovisar alla sina inkomster för taxitrafiken. För taxiföretagen ökar risken för misstagsfel.

I sammanhanget noterar Skatteverket att utredningens förslag innebär att ett taxifordon med taxameterutrustning får lov att ta ett köruppdrag från en tillståndspliktig beställningscentral och ska då registrera körningen i taxameteren. Däremot får inte ett taxifordon med särskild utrustning ta några andra köruppdrag än de som kanaliseras via en tillståndspliktig beställningscentral. Skatteverket instämmer med utredningen att den beskrivna ordningen är ändamålsenlig.

2.4 Ikraftträdande – direktåtkomst till uppgifter om redovisningscentraler för taxitrafik

Utredningen föreslår en ändring i 5 § punkt 8 lagen (2001:558) om vägtrafikregister med innebörd att det i registret får föras in uppgifter för skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. Det föreslås också en ändring av 8 § i lagen om vägtrafikregister med innebörd att Transportstyrelsen får medge direktåtkomst till de uppgifter som införs i vägtrafikregistret i enlighet med 5 § punkt 8. Utredningen föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2020. Eftersom uppgifterna i 5 § punkt 8 också avser redovisningscentraler för taxitrafik och skyldigheten för ett taxiföretag att föra över taxameteruppgifter till en redovisningscentral träder i kraft den 1 maj 2017 anser Skatteverket att den föreslagna ändringen av 8 § lagen om vägtrafikregister bör träda i kraft så snart som möjligt och inte samtidigt med reformen med tillståndspliktiga beställningscentraler.

2.5 Uppgifter om särskild utrustning för taxifordon i vägtrafikregistret

Utredningen föreslår att bilaga 9 i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister kompletteras med uppgifter om särskild utrustning i taxifordon. Det blir därmed samma krav som gäller idag för vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret om taxameterutrustning. De uppgifter som föreslås föras in i registret är bland annat vilken särskild utrustning som är installerad och i vilket fordon. Det föreslås emellertid inte någon bestämmelse som reglerar hur dessa uppgifter ska komma in i vägtrafikregistret. Detta kan förklaras med att den närmare utformningen av kraven på särskild utrustning för taxifordon inte är bestämd utan kommer att utformas av Transportstyrelsen. En möjlighet är att Transportstyrelsen föreskriver om installation och besiktning av den särskilda utrustningen. En skyldighet att rapportera om installation och besiktning till tillsynsmyndigheten bör regleras i lag. En sådan skyldighet finns idag för den som utför installation och besiktning av taxameterutrustning, 26 § lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

3 Konsekvenser för Skatteverket

3.1 Ekonomiska effekter för Skatteverket

Kostnader av engångskaraktär beräknas till totalt 4 miljoner kronor varav 2,5 miljoner kronor avser utveckling och anpassning av IT-system för att kunna hämta in information från beställningscentralerna och 1,5 miljoner kronor avser kostnader för regelutveckling, informations- och utbildningskostnader m.m.

Årlig kostnad de första fem åren efter avslutat utvecklingsarbete beräknas till 400 000 kronor varav 150 000 kronor avser personalkostnader och 250 000 kronor avser löpande driftskostnader för systemunderhåll.

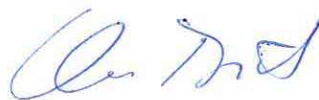
3.2 Effekter för kontrollen

Genom att möjligheten till undantag från kravet på taxameterutrustning tas bort och att det införs en ny kategori för personbefordran utan obligatoriskt taxameterkrav innebär detta att förutsättningarna för en effektiv skattekontroll förbättras. Skatteverket anser att utredningen därmed väl har uppfyllt det primära syftet med utredningsuppdraget. Däremot innebär förslaget till ändrade regler för samåkning mellan privatpersoner en risk för att olaglig taxitrafik kan öka och därmed ökar Skatteverkets kontrollproblem. Skatteverkets möjligheter att hantera detta inom ramen för det befintliga regelverket är begränsade och Skatteverket kommer därför att följa utvecklingen på området och vid behov föreslå ändringar i regelverket.

Detta remissvar har beslutats av generaldirektören Ingemar Hansson och föredragits av rättsliga experten Urban Bjergert. Vid den slutliga handläggningen har också följande deltagit: tillförordnade överdirektören Lars Åke Leijkvist, rättschefen Gunilla Hedwall, enhetscheferna Eva Mårtensson och Anders Bäck, sektionschefen Åsa Dahlqvist, verksamhetsutvecklaren Rebecca Filis och projektledaren Lise Pripp.



Ingemar Hansson



Urban Bjergert