

Lagrådsremiss

En ny kategori av taxitrafik

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 mars 2018

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss föreslås lagändringar för att införa en ny kategori av taxitrafik. Den nya kategorin ska vara befriad från krav på taxameter men ska i gengäld vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och att förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon. Beställningscentralen ska ta emot och fördela beställningar av köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till centralen. Den ska också samla in, lagra och på begäran av Skatteverket lämna ut uppgifter till verket för skattekontroll.

Den nya kategorin av taxitrafik ska bara få utföra köruppdrag som är förbeställda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens medverkan. Det ska krävas tillstånd för att få driva en beställningscentral. Tillstånd ska bara få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den nya kategorin av taxitrafik syftar till att ersätta den möjlighet till dispens från kravet på taxameter som för närvarande finns.

Lagändringarna i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och lagen (2001:558) om vägtrafikregister föreslås träda i kraft den 1 september 2020. Lagändringarna i taxitrafiklagen (2011:211) och fordonslagen (2002:574) föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Innehållsförteckning

1	Beslut	5
2	Lagtext	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	6
2.2	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	9
2.3	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	11
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik	16
3	Ärendet och dess beredning	24
4	En ny kategori av taxitrafik utan krav på taxameter	24
4.1	Historisk regelutveckling av taximarknaden	24
4.2	Taxitrafik tillhandahåller en viktig transporttjänst	25
4.2.1	Taxitrafikmarknadens karaktär	25
4.2.2	Transportpolitisk måluppfyllelse och andra viktiga syften med regeländringar	26
4.2.3	Skyddsintressen avseende taxi	27
4.2.4	Ordning och reda på taximarknaden	28
4.2.5	Ny kategori av taxitrafik utan krav på taxameter	29
5	Överväganden och förslag	31
5.1	Allmänna utgångspunkter	31
5.2	Tillståndspliktiga beställningscentraler	37
5.2.1	Beställningscentralens funktion	37
5.2.2	Vilka uppgifter ska samlas in	39
5.2.3	Skatteverkets rätt att få ut lagrad information	43
5.2.4	Rätten för innehavaren av taxitrafiktillståndet att ta del av den lagrade informationen	45
5.2.5	Informationssäkerhet	46
5.3	Innehavare av taxitrafiktillstånd och taxifordon	48
5.3.1	Anslutning till en beställningscentral och särskild utrustning för taxifordon	48
5.3.2	Kontroll av särskild utrustning för taxifordon	52
5.3.3	Straffbestämmelser	52
5.3.4	Privat användning av taxifordon	53
5.3.5	Omhändertagande av registreringsskylt	54
5.3.6	Prisinformation	55
5.4	Beställningscentralens verksamhet	56
5.4.1	Definition och betalning	56
5.4.2	Fast pris och bevis om pris	59
5.4.3	Säkring av uppgifter vid dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd	63

	5.4.4	Uppgifternas offentlighet.....	64
5.5		Tillstånd för beställningscentraler	66
	5.5.1	Tillstånd och lämplighetskrav.....	66
	5.5.2	Verksamhetsansvarig samt lämplighetsprövning	69
	5.5.3	Tillståndsmyndighet och tillsyn.....	70
	5.5.4	Återkallelse och varning.....	71
	5.5.5	Dödsfall och konkurs.....	73
	5.5.6	Överklagande och verkställighet	74
5.6		Uppgifter i vägtrafikregistret	75
5.7		Taxifordon med taxameterutrustning	76
5.8		Nya förutsättningar för aktörer med taxameterdispens	78
5.9		Vissa bemyndiganden.....	81
5.10		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	81
6		Förslagens förenlighet med EU-rätten	84
6.1		Tillståndsplikt och EU-rätten.....	84
	6.1.1	Etablering och tjänst	84
	6.1.2	Etablering	85
	6.1.3	Tjänst	85
	6.1.4	EU-fördragen och Gebhard-testet.....	88
7		Konsekvenser	88
7.1		Allmänna utgångspunkter för konsekvensbedömningen.....	88
7.2		Effekterna om regeringens förslag inte genomförs samt alternativa lösningar	89
7.3		Effekter för skattekontrollen.....	90
7.4		Effekter på berörda företags kostnader.....	91
7.5		Effekter för konsumenterna	96
7.6		Effekter för innehavare av taxitrafiktillstånd.....	97
7.7		Effekter på marknad och konkurrens.....	97
7.8		Effekter på små och medelstora företag	99
7.9		Effekter i olika regioner.....	100
7.10		Effekter på ny teknik	105
7.11		Effekter på arbetsvillkoren i taxinäringen	105
7.12		Effekter på miljö och klimat	106
7.13		Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter.....	107
7.14		Effekter på skatteintäkterna	109
7.15		Effekter för taxiförare.....	109
8		Författningskommentar	110
8.1		Förslaget till lag om ändring i lag om vägtrafikregister (2001:558).....	110
8.2		Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	112
8.3		Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	113
8.4		Förslaget till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.....	118

Bilaga 1	Utredningens författningsförslag.....	128
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	144

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen om vägtrafikregister (2001:558),
2. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
3. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211),
4. lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5, 6 och 8 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik.

6 §²

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som

² Senaste lydelse 2014:1021.

avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

8 §³

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3 och 7 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3, 7 och 8 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret, om uppgifterna avser honom eller henne själv.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

2.2 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § och 2 kap. 14 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordon last,

3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

2 kap.

14 §

Vägkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller

Vägkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller

¹ Senaste lydelse 2015:794.

liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen *skall* utföras av en polisman eller en bilinspektör.

liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen *ska* utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Första stycket ska tillämpas på motsvarande sätt på fordon som är försedda med sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

2.3 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom förskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 2 kap. 17 §, 2 a kap. 1 § och 5 kap. 8 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 2 b kap., och en ny paragraf, 7 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

17 §¹

Den som *har* taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *han eller hon tillämpar*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som *har* taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Den som *innehär* taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *tillämpas*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som *innehär* taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell

¹ Senaste lydelse 2014:1396.

grundavgift. Med fast pris avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

2 a kap.

1 §²

Den som innehar taxitrafiktillstånd är från och med att *ett fordon* anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning* är från och med att *fordonet* anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som är eller har varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten.

2 b kap. Skyldighet att ansluta till beställningscentral

1 §

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning* är från och med att *fordonet* anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta det till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

Tillståndshavaren ska se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon.

2 §

Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen bestämmer anmäla den eller de beställningscentraler som varje taxifordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till.

3 §

Beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon som avses i 1 § får bara göras till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget till tillståndshavaren. Betalningen får inte göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

Beställningscentralen är inte skyldig att ta emot betalningen i sedlar eller mynt.

4 §

Vid sådan taxitrafik som avses i 1 § ska ett fast pris lämnas av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid under vilken fordonet står till beställarens förfogande.

Beställningscentralen är skyldig att före färden lämna ett skriftligt bevis om priset till beställaren. I beviset ska även den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå till beställarens förfogande anges.

Om ett köruppdrag förändras efter det att det påbörjats, ska beställningscentralen så snart som möjligt uppdatera beviset, dock senast innan köruppdraget avslutats.

5 §

Bestämmelserna i 4 § gäller inte för taxitrafik som omfattas av lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, lagen (1997:736) om färdtjänst, lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och skollagen (2010:800).

5 kap.

8 §³

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag *och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter* får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, *eller*

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av *någon* annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 §

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, *eller*

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

7 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

dels att rubriken till lagen samt 1–3, 5–10, 12, 14 och 15, 17 och 18, 22–25, 28, 29 och 31 §§ och rubriken närmast före 23 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Lag om redovisningscentraler för taxitrafik

Föreslagen lydelse

Lag om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

1 §

Denna lag gäller redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag gäller redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

2 §

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en beställningscentral avses en verksamhet som

1. tar emot beställningar och betalningar samt fördelar körupdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd, och

2. har till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

3 §

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*.

5 §

Hos redovisningscentralen ska det finnas en eller flera personer

Hos redovisningscentralen *eller beställningscentralen* ska det

som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

6 §

En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral är verksamhetsansvarig.

En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* är verksamhetsansvarig.

7 §

Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

8 §

Tillstånd att driva en redovisningscentral får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd att driva en redovisningscentral får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

Tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

En beställningscentral får inte inneha taxitrafiktillstånd.

9 §

För tillstånd att driva en redovisningscentral krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

För tillstånd att driva en beställningscentral krävs att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter som avses i 31 § andra stycket sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

10 §

Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral. Om sökanden är en juridisk person ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*. Om sökanden är en juridisk person, ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, *insamling*, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

12 §

Om någon av dem som anges i 11 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

Redovisningscentralen är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Redovisningscentralen *eller beställningscentralen* är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

14 §

Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

Ett tillstånd att driva redovisningscentral *eller beställningscentral* gäller tills vidare.

15 §

Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet.

Tillståndet gäller, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Hos en redovisningscentral ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denna ska 8 § första stycket tillämpas.

Hos en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denna ska 8 § första stycket tillämpas.

17 §

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter

När ett tillstånd *att driva en redovisningscentral* har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde,

som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till en annan beställningscentral.

18 §

Om det i driften av redovisningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om det i driften av redovisningscentralen eller beställningscentralen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

22 §

När ett tillstånd har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

När ett tillstånd att driva en redovisningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de

tidigare verksamhetsansvariga väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till annan beställningscentral.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första eller andra stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Redovisningscentralens skyldigheter

Redovisningscentralens och beställningscentralens skyldigheter

23 §

Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211) under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.

När uppgifter med stöd av 17 § eller 22 § överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

När uppgifter med stöd av 17 § första stycket eller 22 § första stycket överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

23 a §

Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade.

När uppgifter med stöd av 17 § andra stycket eller 22 § andra stycket överförs till en ny beställningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

24 §

En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *taxameteruppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En redovisningscentral eller en *beställningscentral* ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *uppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 eller 23 a §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen eller *beställningscentralen* inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen eller *beställningscentralen* att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En beställningscentral ska även på begäran av polisman lämna ut uppgift om huruvida en viss färd påbörjats efter beställning hos centralen.

25 §

Redovisningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Beställningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut sådana uppgifter som samlats in och lagrats om tillståndshavarens verksamhet

med stöd av denna lag. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

28 §

Redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central får inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.

Första stycket ska också gälla för sådana uppgifter som en beställningscentral samlat in och lagrat med stöd av denna lag.

För det allmännas verksamhet gäller offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

29 §

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler eller beställningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas *ett* sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas *ett* sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

31 §

Regeringen eller den myndighet som Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer får meddela som regeringen bestämmer får
föreskrifter om meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,
2. tillsyn enligt denna lag, och
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer kan med
stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen
meddela närmare föreskrifter om
vilka uppgifter som ska samlas in
och lagras av en beställnings-
central enligt 23 a § samt på vilket
sätt dessa ska samlas in.*

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

3 Ärendet och dess beredning

Riksdagen har beslutat att tillkännage för regeringen att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18 punkt 1b, rskr. 2013/14:375). Tillkännagivandet behandlas även i avsnitt 4.2.4. Den 23 juli 2015 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och lämna förslag till nya regler på taxiområdet samt att se över och föreslå förtydliganden för de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. Utredningen antog namnet Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning.

I november 2016 överlämnade utredningen sitt betänkande, Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Betänkandets lagförslag finns i *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2016/07415/MRT).

I denna lagrådsremiss behandlas förslag som avser införandet av en ny kategori av taxitrafik.

4 En ny kategori av taxitrafik utan krav på taxameter

4.1 Historisk regelutveckling av taximarknaden

Taxitrafik med motordrivna vägfordon har funnits i Sverige sedan början av 1900-talet. Särskilt de senaste 30 åren har taxibranschen i Sverige varit föremål för en rad översyner och förändringar av regelverket. Före år 1990 var tillträdet till den svenska taximarknaden betydligt mer begränsat än vad som gäller i dag. Bland annat skulle trafiktillstånd lämnas för taxi endast om det fanns behov av trafiken. Tillstånden skulle ange det högsta antal fordon som fick användas i trafiken och det högsta antal passagerare som fick transporteras med varje fordon. Det område som fick trafikeras skulle också anges i tillståndet. Om det behövdes kunde tillståndsmyndigheten även bestämma om uppställningsplats inom trafikområdet. Dessutom var prissättningen reglerad.

År 1990 slopades behovsprövningen och prissättningen släpptes fri. Samtidigt inlemmades den s.k. hyrverkstrafiken i begreppet taxitrafik. Med hyrverkstrafik menades yrkesmässig trafik med personbil som endast kunde förbeställas. Omregleringen innebar också att det beslutades om nya krav. Bland annat infördes skärpt lämplighetsprövning, uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet, regler om kvittoskrivande och registrerande taxametrar samt krav på upplysning om taxan före färden.

År 1997 kom Branschsaneringsutredningen (SOU 1997:111) emellertid fram till att trots en förhållandevis grundlig lämplighetsprövning för att få bedriva taxitrafik så var problemen med ekonomisk brottslighet stora

inom taxibranschen. Det hade enligt utredningen framkommit att många innehavare av taxitrafiktillstånd använde relativt avancerade system för att dölja oredovisade intäkter, exempelvis att originalrapporter från taxametrarna ersattes av särskilt framställda rapporter där intäkterna minskats.

Fram till år 2012 fanns taxitrafikreglerna i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779). Därefter separerades taxitrafikreglerna från yrkestrafikreglerna och den nu gällande taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) infördes. Syftet var främst att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till EU:s trafiktillståndsförordning som omfattar godstrafik på väg och persontrafik med buss. I taxitrafiklagen infördes bland annat en definition av begreppet taxiförarlegitimation.

Sedan den 1 januari 2015 är det obligatoriskt att lämna en bindande prisuppgift före färd med taxi om jämförpriset, det vill säga priset för en färd om 10 km som tar 15 minuter, överstiger 500 kronor.

Den 1 januari 2017 trädde lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik i kraft. En redovisningscentral ska ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar. Innehavare av taxitrafiktillstånd blev från och med den 1 maj 2017 skyldiga att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentraler som i sin tur är skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Syftet med lagen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll.

4.2 Taxitrafik tillhandahåller en viktig transporttjänst

4.2.1 Taxitrafikmarknadens karaktär

Taxitrafik är en viktig del av transportsystemet. Eftersom denna trafik erbjuder en transporttjänst med förare och fordon som varken är linjelagd eller trafikeras efter en annonserad tidtabell är tjänsten mycket flexibel. Den anpassas efter de resebehov som finns för stunden. Den bidrar därmed till att öka tillgängligheten för många personer. Taxitransporten är ofta en del av en resekedja med flera andra trafikslag och är därför betydelsefull för att hela färden från start till mål ska fungera tillfredställande. Vad gäller utförandet av sociala tjänster med taxifordon i form av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor (så kallade särskilda persontransporter) är det av stor vikt för de personer som har behov av sådana transporttjänster.

Taxibranschens aktörer på utförarsidan kan i huvudsak delas in i följande tre kategorier. Den första kategorin är beställningscentralerna, som är vanligt förekommande även om det i dagsläget är frivilligt att tillhöra en sådan. De tar emot beställningar och fördelar kunder mellan dem som utför taxitjänsterna. Den andra kategorin är innehavarna av taxitrafiktillstånd, som driver taxiverksamhet och utför köruppdragen. Den tredje kategorin är taxiförarna, som kör fordonen.

Taximarknaden är inte homogen utan består av flera olika segment. I mitten av 2000-talet genomförde den s.k. Regelutredningen på regeringens

uppdrag en stor utvärdering av de regelreformer som dittills skett inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaden (SOU 2005:4). Utredningen gjorde följande indelning av taximarknaden:

- 1) taxibilar som stannas på gatan,
- 2) taxibilar som anlitas vid en taxikö eller uppställningsplats,
- 3) taxibilar som beställs via telefon eller internet, och
- 4) taxibilar där pris och tillgänglighet förhandlas fram i förtid via olika typer av långa kontrakt (inklusive särskilda persontransporter utförda med taxifordon och hyrverksverksamhet).

Den svenska taximarknaden kan även delas upp i taxifordon som har taxameter med tillhörande prisinformationsdekal och taxiskyltar och taxifordon som har dispens från dessa krav. Taxitrafik är även en näringsverksamhet och som alla näringsverksamheter är det angeläget att den fungerar tillfredställande och därmed bidrar positivt till samhälls-ekonomin. Dessutom bidrar taxibranschen till att erbjuda arbetstillfällen, ofta till personer som är nya på den svenska arbetsmarknaden.

4.2.2 Transportpolitisk måluppfyllelse och andra viktiga syften med regeländringar

Regeländringar av taxiverksamhet bör naturligtvis syfta till att uppnå transportpolitisk måluppfyllelse. Ett annat viktigt syfte, vilket är det primära syftet med regeringens förslag, är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Det ingår i regeringens kontinuerliga arbete med att främja en välfungerande taximarknad som präglas av ordning och reda. Det har inte minst betydelse för att kunderna ska känna sig trygga med att använda sig av taxitjänster.

För att kunna utveckla taximarknaden behövs en kontinuerlig översyn av befintliga regler. Det gäller särskilt i perioder av snabb teknikutveckling. Sensorer, avancerad databehandling och annan informationsteknik utvecklas för närvarande i snabb takt och de möjligheter som därmed uppstår bör i möjligaste mån bejakas. Vidare bör regleringen i så stor omfattning som möjligt vara teknikneutral för att undvika en omotiverad lösning till en viss teknisk lösning.

Digitalisering och automatisering kommer att göra det möjligt att tillhandahålla helt nya produkter och tjänster på transportområdet. Transporterna och de berörda aktörerna kommer att kunna samverka på en helt ny nivå. Eftersom det går att samla in och hantera enorma mängder data på mycket kort tid kommer nya typer av tjänster att kunna tillhandahållas. Vidare kommer framförandet av fordon delvis att bli automatiserat. Teknikutvecklingen gör att taxitrafik kommer att stå inför nya möjligheter och utmaningar. Det finns därmed starka skäl att se över lagstiftningen för att optimera taxitrafikens roll i transportsystemet.

Vid utformningen av nya regler är det dock angeläget att ta hänsyn till de skyddsintressen som redovisas i nästa avsnitt.

4.2.3 Skyddsintressen avseende taxi

Skydd för skattebasen och förutsättningar för en god skattekontroll

Flera statliga kommittéer och myndigheter har återkommande framfört att det finns påtagliga problem med skatteundandragande i taxibranschen. Exempelvis ansåg utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) att taxinäringen är särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet. Därmed utgör skatteundandragandet i taxibranschen sannolikt en högre andel av branschens totala omsättning än i många andra branscher. Föraren ska vid avfärd välja om taxametern ska sättas på fast eller rörligt pris. Polismyndigheten och Skatteverket uppger att det ganska ofta förekommer att taxiförare gör avsteg från de regler som handlar om hur registreringar ska ske i taxametern. Ett avsteg kan vara att taxametern ställs på ledig, trots att ett fast pris överenskommits. Ett annat problem kan vara att förare som har dispens från att köra med taxameter, tar uppdrag som inte innefattas i villkoren för dispensen.

Att företag inte betalar skatt i enlighet med regelverket skapar ojämna konkurrensförhållanden mellan dem. Skatteintäkterna till det offentliga blir lägre än vad riksdagen beslutat. Vidare är annan brottslighet vanlig i branscher med relativt stort skatteundandragande. Det är därför angeläget att minska skatteundandragandet. Vid färd med taxi ska priset registreras i taxametern.

Skatteverket behöver ges goda möjligheter att bedriva en kontroll av att innehavarna av taxitrafiktillstånd och taxiförarna betalar rätt skatt. Detta innebär att uppgifter om körningar och vem som kör bör kunna samlas in på ett säkert sätt, att Skatteverket snabbt ska få uppgifter om det behövs och att de uppgifter som skickas till Skatteverket ska vara enkla att behandla för myndigheten. Vidare krävs att uppgifterna ska vara oförvanskade och på andra sätt korrekta.

Under 2017 infördes kravet för taxifordon som har taxameter att vara anslutna till en redovisningscentral. Centralernas huvudsakliga uppgift är att ta emot, lagra och lämna ut taxameteruppgifter. Detta innebär en kostnad för anslutningen. Det innebär även att Skatteverkets skattekontroll blir bättre, eftersom det är svårare att undanhålla de uppgifter som taxametern innehåller.

Skydd för beställare av taxitjänster

Beställare av taxitjänster kan antingen välja att betala ett fast pris eller ett pris på löpande räkning. Det totala priset för ett köruppdrag på löpande räkning beror på storleken på startavgiften, färdens längd och den tid färdens tar. Vid avtal om rörligt pris är taxametern en trygghet för resenären som löpande under färdens kan se prisets utveckling samt känna förtroende för att priset för tjänsten blir i enlighet med vad som avtalats. Regelverket anger att en tillsatsanordning måste vara ansluten till taxametern som möjliggör att kvitton kan skrivas ut på papper och överlämnas till passageraren vid färdens slut.

Brukare av särskilda persontransporter som utförs av taxifordon – färdtjänst, sjukresor och skolskjuts – betalar inget till innehavaren av taxitrafiktillståndet, men i vissa fall betalar de en egenavgift till den kommunala myndighet som ansvarar för dessa transporttjänster. För

passagerare som reser med hyrverkstrafik är resorna fakturerade och priserna fasta per färd eller per tidsenhet. För särskilda persontransporter och hyrverksverksamhet är personerna i fordonet ofta inte den part som ingår avtalet med innehavaren av taxitrafiktillståndet och behovet av konsumentskydd ser därför annorlunda ut.

Under en taxifärd är passageraren förhållandevis utlämnad till en främmande förare som har kontroll över fordonet. Detta förhållande är av särskilt stor betydelse när det gäller färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor där det ofta rör sig om transport av personer som är utsatta, till exempel barn, äldre och sjuka. Det är ett viktigt intresse att de personer som kör fordonen inte utsätter passagerarna för brottslighet. Dessa intressen har hanterats genom regler om att relevanta domar och beslut ska skickas till Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för sin tillsyn ska kunna återkalla ett tillstånd om en aktör inte längre är lämplig.

Av trafiksäkerhetsmässiga skäl besiktigas taxifordon oftare än andra fordon för att säkerställa att fordonet är trafiksäkert.

Skydd för försämrade arbetsvillkor för förarna

Lönsamheten inom taxibranschen är låg. Om skatteundandragande leder till låga marginaler för företag som följer gällande regler, leder det i sin tur till incitament att hålla ner kostnaderna för personal i så stor utsträckning som möjligt. Även för företag som på grund av låg upptäcktsrisk inte betalar skatter och avgifter för sin personal gäller att de totala kostnaderna för personal kan hållas nere. Med andra ord kan minskade möjligheter till skatteundandragande förväntas bidra till bättre villkor för taxiförarkollektivet.

4.2.4 Ordning och reda på taximarknaden

Riksdagen beslutade 2014 att tillkännage för regeringen att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18 punkt 1b, rskr. 2013/14:375).

Transportstyrelsen får medge tidsbegränsade dispenser, högst två år, från kravet på taxameter om det finns synnerliga skäl för det. Dispenser meddelas huvudsakligen för fordon inom hyrverksverksamhet och särskilda persontransporter och taxifordon som utför kollektivtrafik. I dag har närmare vart tionde taxifordon dispens från kravet att ha taxameter. Den 1 januari 2017 trädde lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik i kraft. Införandet av redovisningscentraler innebär att Skatteverkets kontroll av de fordon som har taxameter blir bättre, men samma reform kan också skapa bördor för innehavarna av taxitrafiktillstånden i form av kostnader för anslutning samt viss administration. Samtidigt bör det framhållas att skattekontrollen i sig inte kommer att bli mer betungande för tillståndshavaren eftersom Skatteverket har bättre urvals- och kontrollmaterial och därför i högre utsträckning kan rikta sina kontroller mot de tillståndshavare som inte uppfyller sina åtaganden. De ökade kostnaderna kan emellertid innebära att taxifordon med dispens får ytterligare konkurrensfördelar. Detta innebär att skillnaden i kontrollerbarhet mellan taxifordon med eller utan taxameter ökar. Att ta bort möjligheten till dispens skulle leda till att

obalansen försvinner. Obalansen gäller inte bara graden av kontrollerbarhet utan även kostnader förknippade med taxameterutrustningen. Även skillnaderna jämfört med serviceverksamheter som lyder under reglerna om kassaregister skulle minska.

Ett ytterligare skäl mot den nuvarande ordningen att medge vissa taxifordon dispens från kravet på taxameter är att de aktörer som vill få ny eller fortsatt dispens måste gå igenom ett ansökningsförfarande. Både det initiala ansökningsförfarandet och eventuella förnyelser innebär en osäkerhet. Ett system där relevanta aktörer inte är beroende av tidsbegränsade beslut skulle kunna bidra till en mer stabil marknad. Detta skulle i sin tur bidra till att beslutande myndighet avlastas från dessa periodiskt återkommande beslut.

4.2.5 Ny kategori av taxitrafik utan krav på taxameter

Taxametern är vid rätt användning ett bra instrument för kontroll av intäkter. Uppgifterna från taxametern är ett bra underlag för kontroll av den beskattningsbara inkomsten. Samtidigt finns potentiellt andra tekniska lösningar som skulle kunna utgöra utrustning för kontroll av taxifordon och deras rörelser. Dagens reglering medger dock inte sådana alternativ, vilket på ett omotiverat sätt kan begränsa marknaden. Parallellt med att dispensmöjligheten tas bort har det därför varit rimligt att överväga om det finns andra tekniska alternativ som kan tillgodose taximarknadens skyddsintressen men också de intressen som motiverar dispensmöjligheten.

Den billigaste taxameter som kan överföra taxameteruppgifter trådlöst till en redovisningscentral kostar 22 500 kronor. Andra taxametrar kan kosta upp till 45 000 kronor. Kostnaden för att installera en taxameter i ett fordon uppgår till mellan 4 000 och 10 000 kronor. Till detta kommer en kostnad för besiktning och underhåll av taxametern på mellan 1 500 och 3 100 kronor per år. Möjligen kan ny teknik leda till lägre kostnader för taxibranschen vilket är av betydelse på en marknad som anser att de totala kostnaderna är höga.

Det är inte självklart att taxametern är nödvändig i alla verksamhetsgrenar som omfattas av taxitrafiklagstiftningen. Det kan exempelvis vara fallet när en innehavare av taxitrafiktillstånd endast utför transporter som faktureras eller som är överenskomna genom avtal om en mängd transporter. Taxametern fyller i dessa fall inte samma funktion, bl.a. för att personen som transporteras med taxin saknar behov av att se hur priset löpande räknas upp.

Om ett krav på obligatorisk taxameter införs, utan någon sorts undantagsmöjlighet, kommer det att innebära att aktörer som för närvarande har dispens måste skaffa taxameterutrustning, prisinformationsdekal och taxiskylt. Detta innebär ökade kostnader samt administrativa bördor för dem. Ett exempel är köruppdrag i hyrverksverksamhet. De hyrverksföretag som utredningen var i kontakt med utför endast transporter som är avtalade i förväg. Även priset är överenskommet på förhand och betalning sker endast mot faktura. Mot bakgrund av detta finns det inte något behov av taxameter för att resenären ska vara trygg med att priset för färden är rätt räknat. Representanter för hyrverksverksamheten har vidare uppgett

att det inte finns någon marknad för dem om de omfattas av skyldigheten att ha taxameter i fordonet.

De aktörer som endast utför särskilda persontransporter har likheter med hyrverksverksamhet på så sätt att passageraren inte är beroende av taxametern som ett instrument för att beräkna priset för färden. Resenären betalar ofta en egenavgift och för den finns det endast några olika tariffer fastställda av den myndighet som ansvarar för den särskilda persontransporten. Vidare är den huvudsakliga avtalsparten en myndighet som har en relativt stark ställning och det kan i stället antas att parterna fritt kan avtala på vilket sätt de vill beräkna priset och om vilken modell för kontroll av detta de vill ha.

För det fall det inte finns något alternativ till obligatorisk taxameter för dem som vill bedriva taxiverksamhet skulle det kunna medföra inläsnings-effekter och utgöra ett hinder för ny teknik och andra affärsformer än sådana där taxametern är anpassad till verksamheten. Som utredningen redogör för finns det tekniska lösningar som utan att vara en taxameterutrustning ger vissa kontrollmöjligheter. Om dessa tekniklösningar uppfyller uppställda krav, är det en fördel om de också kan godtas som kontrollutrustning.

Andra fördelar med att införa en ny kategori av taxitrafik är att regelverket görs mer teknikneutralt än tidigare. Taxitrafiken måste då inte använda sig av en enda tekniklösning. Det möjliggör en breddning av taximarknaden och kan underlätta för fler företag att etablera sig.

Ett tekniskt system för kontroll av den skattepliktiga omsättningen bör dock inte försämra myndigheternas kontrollmöjligheter. Det bör även försvåra för mindre seriösa innehavare av taxitrafiktillstånd att undanhålla intäkter från redovisningen jämfört med en taxameter. För att uppnå dessa syften förutsätts att systemet registrerar de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna kontrollera att tillståndshavare redovisar rätt intäkter som underlag för sin beskattning. Det är även av betydelse att polisen kan göra kontroller av att innehavaren av taxitrafiktillståndet har tagit emot ett visst köruppdrag på rätt sätt.

Det är viktigt att uppgifterna bevaras säkert och att de på ett enkelt sätt kan göras tillgängliga för kontrollerande myndigheter. Det tekniska systemet ska inte gå att manipulera och uppgifterna ska inte gå att förändra utan att det upptäcks vid en kontroll. Om det är förenat med svårigheter att undgå en korrekt beskattning samtidigt som myndigheternas kontrollmöjligheter är goda, får ett sådant tekniskt system också en preventiv effekt. Eftersom tekniken hela tiden förändras bör merparten av kraven på det tekniska systemet inte anges i lag utan i föreskrifter.

5 Överväganden och förslag

5.1 Allmänna utgångspunkter

Regeringens förslag: Möjligheten till s.k. taxameterdispens ska avskaffas. I gengäld ska det införas en ny kategori av taxitrafik som ska vara befriad från kravet på taxameter. Fordon i sådan taxitrafik ska i stället vara försedda med en särskild utrustning för taxifordon och vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler.

Reglerna om tillståndspliktiga beställningscentraler ska inarbetas i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och den lagens namn ska ändras till lag om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Beställningscentralerna ska ta emot beställningar och betalningar samt fördela körupdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd som är anslutna till dem. De ska också ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden. Beställningscentralernas insamling, lagring och utlämnande av uppgifter ska ske med hjälp av särskild teknisk utrustning i beställningscentralen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har i huvudsak inga invändningar mot den reform som förslaget om en ny kategori av taxi och tillståndspliktiga beställningscentraler innebär. Många av dem ger dock uttryck för vissa invändningar och lämnar synpunkter i olika sakfrågor som kommer att behandlas i de följande avsnitten. *Datainspektionen* avstyrker förslaget av skäl som behandlas särskilt i avsnitten 5.2.2 och 5.3.1. *Kommerskollegium* välkomnar att förslagen utgått från flexibla och teknikneutrala principer. *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* tillstyrker att det införs en ny kategori av taxitrafik utan krav på taxameter. Skatteverket menar att detta förbättrar verkets möjligheter till skattekontroll av taxibranschen. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ser positivt på möjligheten att använda en billigare teknologi än taxameter men menar att det är svårt att avgöra om det är motiverat att helt avskaffa dispensmöjligheten då så stor andel av den trafiken är samhällsbetald och där är behovet av taxameter inte uppenbart. *Tillväxtverket* ställer sig bakom förslaget om en ny typ av beställningscentral under förutsättning att kraven sätts så att innovationer gynnas och skattefusk hindras. En slopad dispensmöjlighet riskerar dock att leda till en ökad regelbörda. Trafikförvaltningen vid *Stockholms läns landsting* ser positivt på att avskaffa taxameterdispenserna för att uppnå likabehandling och motverka skatteundandragande men saknar ett resenärsperspektiv och ett landstingskommunalt perspektiv på förslaget. Landstinget invänder mot utredningens användning av orden taxiföretag och beställningscentral. Taxiföretagen borde kallas taxiåkerier. Beställningscentralen är endast en del av funktionen i ett taxiföretag som även innefattar trafikledning och åkeriservice. *Svensk Kollektivtrafik* anser att avskaffandet av dispensmöjligheten är missriktat då det är kostnadsdrivande och riktar sig mot en delmarknad där problemet med skatteflykt

är litet. Alltför mycket av de tekniska ramarna överlämnas till föreskrivande myndighet. Det bör framgå att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska kunna upphandla de olika funktionerna trafikledning och redovisningscentral separat. *Svenska Taxiförbundet* stödjer förslaget förutsatt att möjligheterna till kontroll av regelefterlevnad blir lika goda som för taxifordon med taxameter. Förbundet har inga invändningar mot att det nya regelverket i princip följer det som gäller för redovisningscentraler. *Sveriges kommuner och landsting* har inget att invända i sak mot att dispenstrafiken åläggs ett krav på en ny särskild utrustning men framhåller att problemet med skatteundandragande i den samhällsbetalda taxitrafiken är litet. *Frognе* är positiva till förslaget om en ny kategori av taxitrafik men menar att beskrivningen av den särskilda utrustningen är alltför otillräcklig för att kunna ta ställning till. *Frognе* varnar för namnförvirring mellan det som i dag är beställningscentraler och de föreslagna tillståndspliktiga beställningscentralerna. *Svenska Färdtjänstföreningen* anser att en avskaffad dispensmöjlighet leder till fördyringar men också ökade kontrollmöjligheter och en rättvisare konkurrenssituation. *Megtax* påpekar att den nya tekniska utrustningen behöver specificeras bl.a. när det gäller vilken information som ska sparas, var den ska komma från, hur den ska genereras, hur den ska överföras och till vem. *Uber Sweden* avstyrker förslaget eftersom det innebär krav på överdrivna kontrollfunktioner som är ineffektiva, onödigt dyra och komplicerade. Flera frågor är olösta, t.ex. vem som ska utveckla tekniken och till vilken kostnad. *Uber Sweden* föreslår i stället en ny typ av taxitrafik där taxiförarens lämplighet kontrolleras utan taxiförarlegitimation och utan teknisk utrustning i fordonen. *Samtrans* är positiva till förslaget om en ny kategori av taxi men eftersom deras verksamhet redan fungerar på det föreslagna sättet skulle en ny teknisk lösning bli en onödig pålaga och därmed snedvrída konkurrensen.

Skälen för regeringens förslag

En ny kategori av taxitrafik

Med taxitrafik avses enligt 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL, trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. I 1 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238), förkortad TTF, finns vissa undantag angivna när sådan trafik inte ska anses som taxitrafik. I 2 kap. TTL finns regler om sådant taxitrafiktillstånd som krävs av den som bedriver taxiverksamhet. Taxitrafikstillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. Enligt 7 kap. 3 § 2 TTL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Enligt 5 kap. 1 § TTF får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 1 § i samma förordning. Transportstyrelsen kan dock med stöd av 5 kap. 2 § TTF medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning (taxameterdispens) om det

finns synnerliga skäl för det. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.

Under 2017 trädde lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT, i kraft. Syftet med denna reform var att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Genom reformen blev den som innehar taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med fordon med taxameterutrustning skyldig att från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik överföra vissa taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Inträdet av skyldigheten för varje enskilt fordon är dock knutet till den årliga taxameterbesiktningen eller en annan tidigare taxameterbesiktning. Detta innebär att samtliga taxifordon med taxameterutrustning kommer att omfattas senast den 30 april 2018.

Införandet av redovisningscentraler innebär att skillnaden i kontrollerbarhet mellan taxitrafik med taxameter och taxitrafik utan taxameter ökar. Om dispensmöjligheten togs bort skulle det leda till att den taxitrafik som för närvarande verkar under en dispens skulle bli lättare att kontrollera. På så sätt skulle en viktig obalans mellan de två slagen av taxitrafik minska. Samtidigt är det som utredningen anmärkt inte självklart att taxametern är nödvändig i alla grenar av den verksamhet som omfattas av TTL, t.ex. vid fakturerade köruppdrag eller andra köruppdrag där resenären inte har något intresse av att kunna se hur priset löpande räknas upp. Det finns således en risk för att ett absolut krav på taxameter leder till onödiga kostnader och onödigt regelkrångel.

Regeringen bedömer att införandet av en ny kategori av taxitrafik med obligatorisk anslutning till en tillståndspliktig beställningscentral, vid sidan av reformen om redovisningscentraler, är ett lämpligt sätt att hantera den nyss beskrivna avvägningen. Genom krav på anslutning till en tillståndspliktig beställningscentral kommer skattekontrollen att förbättras samtidigt som regelverket blir mer förutsägbart för taxibranschen. Innehavare av taxitrafiktillstånd kommer att kunna inrätta sig efter de regler som gäller i respektive kategori av taxitrafik utan att vara beroende av myndighetsbeslut om dispenser som dessutom är tidsbegränsade.

Mot den nyss tecknade bakgrunden kommer det att finnas skäl att avskaffa möjligheten till dispens från kravet på taxameter. Några remissinstanser, t.ex. *VTI* och *Tillväxtverket*, varnar för negativa konsekvenser av detta. Risken för en ökad regelbörda för en del av taxibranschen måste dock vägas mot de ovan anförda skälen för förslaget. *Sveriges kommuner och landsting* och *Svensk Kollektivtrafik* framhåller att problemet med skatteundandragande är litet i den delen av taxibranschen som utför köruppdrag som bekostas av det allmänna. Regeringen vill dock även framhålla möjligheterna till att den nya kategorin av taxitrafik kan bli ett alternativ även för dem som bedriver taxiverksamhet med taxameter och att något som kan kallas ett nytt marknadssegment kan växa fram, se avsnitt 4.2.

Trafikförvaltningen vid *Stockholms läns landsting* är kritisk mot utredningens användning av ordet taxiföretag och menar att det borde vara taxiåkeri. Den näringsidkare som bedriver taxitrafik beskrivs i TTL som innehavare av taxitrafiktillstånd. Det kan konstateras att ordet taxiföretag visserligen används i 2 kap. 14 § fordonslagen (2002:274) men inte i TTL. Uttrycket innehavare av taxitrafiktillstånd kommer därför att användas för

den näringsidkare som utför den beställda taxitjänsten och ordet taxiförare för den fysiska person som framför taxifordonet.

Utredningen använder uttrycket beställningscentral men tar själv upp problemet med att detta redan är vedertaget på taximarknaden. Utredningen gör dock bedömningen att beställningscentral ger en god bild av vad den föreslagna verksamheten ska bestå i gentemot beställarna och väljer därför att använda det uttrycket. *Frogné* och Stockholms läns landsting varnar för detta men regeringen tar i denna fråga fasta på utredningens argument. Genom att använda uttrycket tillståndspliktig beställningscentral är det dessutom möjligt att särskilja dem från verksamheter som redan förekommer i beställningscentraler och som inte är tillståndspliktiga. Liksom Stockholms läns landsting tar upp sysslar dessutom de inrättningar som redan i dag kallas för beställningscentraler med mycket annat som inte är omedelbart förknippat med beställningen av köruppdraget.

Regeringen vill redan här ta upp ytterligare några frågor om ord och uttryck. När de relationer som finns på taximarknaden ska beskrivas måste det beaktas att den som beställer ett köruppdrag inte nödvändigtvis är den som resenär som ska medfölja i taxifordonet. Av det skälet kan ordet taxikund bli missvisande eftersom det kan avse såväl beställaren som resenären. Försättningsvis kommer därför ordet beställare att användas för att beskriva den som faktiskt gör själva beställningen och ordet resenär för att beskriva den som faktiskt medföljer i taxifordonet. Det är även beställaren som är skyldig att betala för taxitjänsten snarare än resenären. Det som beställs kan dessutom avse såväl en viss färd från en startpunkt till en slutpunkt som att ett taxifordon ska stå till förfogande under en viss tid. Ordet köruppdrag kommer att användas som en samlande beteckning på båda dessa fall och de nyss nämnda uttrycken när det finns skäl att särskilja dem.

Den nya kategorin av taxitrafik kommer att skilja sig från taxitrafik med taxameter i vissa avseenden. För de tillståndshavare som utför taxitjänsten införs en skyldighet att ansluta taxifordonen till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler. De ska inte heller få ta emot beställningar och betalningar, vilket innebär att de inte längre kommer att vara avtalspart med den som beställt taxitjänsten. I andra avseenden kommer samma regler att gälla, t.ex. ska de fortfarande inneha taxitrafiktillstånd och förarna ska inneha taxiförarlegitimation.

Det behöver införas nya lagregler om de tillståndspliktiga beställningscentraler som innehavarna av taxitrafiktillstånd ska ansluta taxifordonen till. Dessa centraler kommer på många sätt att likna redovisningscentraler och reglerna kommer i många avseenden att vara likadana eller motsvara dem som gäller för redovisningscentraler. Regeringen anser därför att de nya lagreglerna bör inarbetas i LRT.

Lagtekniskt föreslås detta ske genom att beställningscentraler läggs till i lagens rubrik och i 1 § LRT som anger lagens tillämpningsområde. Vissa av de övriga paragraferna i LRT behöver anpassas genom att ordet beställningscentraler läggs till där det uttryckligen talas om redovisningscentraler. I andra fall behövs inte det eftersom redovisningscentraler inte nämns i paragrafen och ändringen av 1 § LRT därför medför att de är tillämpliga. I några fall kommer också paragrafer som bara ska vara tillämpliga på beställningscentraler eller redovisningscentraler att läggas

till eller ändras så att de får rätt tillämpningsområde. Dessa förhållanden kommer att beröras närmare i de följande avsnitten allteftersom de aktualiseras.

Beställningscentralerna ska ta emot beställningar och betalningar och fördela köruppdrag till de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit sina taxifordon till dem. De ska också, liksom redovisningscentralerna, ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter, bl.a. sådana som härrör från en ny särskild utrustning för taxifordon. Det bör inte införas några hinder mot att taxifordonet är anslutet till flera beställningscentraler samtidigt eftersom det ökar flexibiliteten för innehavaren av taxitrafiktillståndet.

Det övergripande syftet med förslaget är att uppgifter för skattekontroll av all taxitrafik, det vill säga även den som i dag har dispens från kravet på taxameterutrustning, ska lagras och lämnas ut av redovisningscentraler eller beställningscentraler. När Skatteverket vill genomföra kontroller av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare kan verket enkelt få tillgång till relevanta uppgifter om all taxitrafik. Det finns ingen avsikt att resa hinder av det slag som Svensk Kollektivtrafik tar upp, dvs. hinder att upphandla trafikledning från annat håll än den tillståndspliktiga beställningscentralen.

Teknisk utrustning för en likvärdig skattekontroll

Den tekniska utrustning som ska krävas för den nya kategorin av taxitrafik ska användas för att samla in, lagra och lämna ut uppgifter för skattekontroll. Schematiskt kan utrustningen delas in i utrustning som ska finnas hos beställningscentralen och utrustning som ska finnas i taxifordonet. Den senare utrustningen benämns i utredningens förslag med uttrycket särskild utrustning för taxifordon. Beställningscentralens tekniska utrustning kan i sin tur delas upp i olika beståndsdelar där det finns en del som ska avse insamling av uppgifter och en del som ska avse lagring och utlämnande av uppgifter.

Fråga uppkommer om vilka närmare uppgifter som ska samlas in, lagras och lämnas ut. Utredningen anser att den frågan inte kan besvaras inom ramen för utredningens förslag utan att detta i stället bör utvecklas i myndighetsföreskrifter. Utredningen uttalar dock att den tekniska utrustningen totalt sett ska vara lika säker eller säkrare än en taxameterutrustning vilken är kopplad till en redovisningscentral eftersom det annars finns en risk för att valet av taxikategori kommer att styras av möjligheten att kunna undanhålla intäkter från beskattning. Regeringen delar utredningens uppfattning om att den tekniska utrustningen inom den nya kategorin av taxitrafik ska vara lika säker som den som används inom taxitrafik som bedrivs med fordon som är försedda med taxameter. När det gäller frågor om anmälningsplikt av tekniska krav enligt EU-rättsliga åtaganden, se avsnitt 5.10.

I avsnitt 7 i betänkandet redovisas olika tekniska möjligheter som kan tjäna som utgångspunkt för en bedömning av hur taxitrafik kan kontrolleras på andra sätt än med hjälp av taxameter. Utredningen anser att det inte är lämpligt att i lagstiftningen ställa upp de närmare tekniska specifikationer som ska gälla för utrustningen. Dels kan kraven komma att ändras allteftersom framsteg görs på teknikområdet, dels har myndigheter

med specialkompetens bättre förutsättningar att avgöra vad som är en ändamålsenlig teknisk lösning utifrån olika relevanta intressen.

Megtax, *Frogne* och Svenska Kollektivtrafik har riktat kritik mot detta ställningstagande med motiveringen att det gör det svårt att ta ställning till förslaget och dess konsekvenser. Regeringen kan ha viss förståelse för detta. Å andra sidan bedömer regeringen att de argument som utredningen fört fram har fog för sig. En reform som innefattar användning av nya tekniska lösningar som ännu inte finns tillgängliga på marknaden torde typiskt sett besväras av just denna svårighet. Att i stället avvakta uppkomsten av nya tekniska lösningar innan en reglering påbörjas bedöms vara en svårframkomlig väg. Teknikutveckling i skattekontrollerande syfte behöver anpassas till regleringsintresset snarare än tvärtom.

Regeringen delar *Svenska Taxiförbundets* mening att ambitionen vid den närmare utformningen av kraven ska vara att kontrollmöjligheterna ska vara lika goda som för taxitrafik med taxameter. *Samtrans* invändning om att ny teknisk utrustning skulle vara en onödig pålaga för dem som redan fungerar i enlighet med det föreslagna systemet torde samtidigt innebära att de kommer att ha lättare att anpassa sig. Men att helt undvika kostnader vid införandet av ett nytt generellt kontrollsystem torde inte vara möjligt.

Sammanfattningsvis kan det föreslagna systemet beskrivas på följande sätt. Beställningscentralerna ska samla in, lagra och lämna ut uppgifter till Skatteverket för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Insamlingen kan ske via uppgifter som kommer till beställningscentralen från beställare av taxitjänster, genom uppgifter som beställningscentralen skapar och genom uppgifter som härrör från särskild utrustning för taxifordon. En schematisk uppställning kan göras på följande sätt:

- 1) En förare loggar in i beställningscentralens kommunikationssystem vid starten av ett körpass och registrerar där sin förarkod från taxiförarlegitimationen och fordonets registreringsnummer. I beställningscentralens register kopplas fordonet samman med rätt innehavare av taxitrafiktillstånd, så att också uppgift om tillståndshavaren blir registrerad för varje körpass.

- 2) En beställare av ett köruppdrag kontaktar beställningscentralen och de träffar ett avtal om köruppdrag och priset. Beställningscentralen samlar då in uppgifter om köruppdraget och priset och lagrar dem.

- 3) Beställningscentralen fördelar köruppdraget till en innehavare av taxitrafiktillstånd och avtalar om köruppdraget och pris. Beställningscentralen samlar in uppgifter om köruppdraget och priset och lagrar dem.

- 4) Taxiföraren får information via beställningscentralens kommunikationssystem om köruppdraget, accepterar och genomför det med taxifordonet. Den särskilda utrustningen för taxifordon registrerar färdlängd och tidpunkter. Beställningscentralen samlar in dessa uppgifter från den särskilda utrustningen för taxifordonet och lagrar dem.

- 5) Beställaren av köruppdraget betalar till beställningscentralen. Beställningscentralen samlar in och lagrar uppgifter om betalningen.

- 6) Beställningscentralen betalar innehavaren av taxitrafiktillståndet för det utförda köruppdraget. Beställningscentralen samlar in och lagrar uppgifter om fakturering från och utbetalning till tillståndshavaren.

Det kan noteras att det för Skatteverkets kontroller inte finns något behov av att beställningscentralen ska lagra personuppgifter om vare sig

beställaren eller resenären. Beställningscentralen bör därför inte åläggas att lagra sådana uppgifter. Det kan vidare noteras att utredningens lagförslag inte talar om överföring av uppgifter från den särskilda utrustningen så som är fallet när det gäller taxametrar och redovisningscentraler. I stället åläggs beställningscentralen alltså att samla in uppgifter vilket också lämnar utrymme för olika sätt att samla in uppgifterna från utrustningen.

5.2 Tillståndspliktiga beställningscentraler

5.2.1 Beställningscentralens funktion

Regeringens förslag: Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillstånd inträffade.

Den paragraf som innehåller motsvarande skyldighet för redovisningscentraler ska ändras så att det framgår att den bara är tillämplig på sådana centraler.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag använder dock ordet taxiföretag i stället för innehavare av taxitrafiktillstånd och anger inte uttryckligen vilken affärshändelse som avses.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I föregående avsnitt beskrevs att de tillståndspliktiga beställningscentralerna ska samla in och lagra uppgifter som gäller den nya kategorin av taxitrafik. Uppgifterna ska sedan kunna användas inom ramen för Skatteverkets skattekontroller. På detta sätt kommer beställningscentralernas verksamhet att likna redovisningscentralernas. När det gäller redovisningscentralerna så är det taxifordonens s.k. körpassrapporter som samlas in och lagras av redovisningscentralen. Dessa innehåller de uppgifter som Skatteverket behöver för sin skattekontroll.

När det gäller tillståndspliktiga beställningscentraler är situationen annorlunda eftersom uppgifterna inte enbart kommer att samlas in från en och samma källa, dvs. en taxameter. De uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral kommer att härröra från tre olika källor. För det första uppgifter från fordonet, dvs. de uppgifter som ska samlas in med hjälp av den särskilda utrustningen för taxifordon. För det andra uppgifter från beställningar och betalningar som gjorts av beställaren. Dessa uppgifter kommer beställningscentralen att samla in i sin egen verksamhet med hjälp av den tekniska utrustning som kommer att krävas i dess verksamhet. För det tredje uppgifter om köruppdrag och betalningar från beställningscentralen till innehavaren av taxitrafiktillståndet. Även dessa uppgifter kommer att samlas in av beställningscentralen med hjälp av utrustning som kommer att krävas i dess verksamhet.

Taxitrafiktillståndshavarnas samtliga intäkter från uppdrag inom den nya kategorin av taxitrafik kommer således att betalas ut till dem av de tillståndspliktiga beställningscentralerna. Det kommer inte att finnas några körpassrapporter i bokföringen som det gör för taxitrafik med taxameterutrustning. Fakturorna eller avräkningarna mellan tillståndshavarna och beställningscentralerna behöver därför delvis innehålla sådana uppgifter som när det gäller taxitrafik med taxameter finns i körpassrapporterna.

Beställarens betalning till en beställningscentral för en taxitjänst utgör en affärshändelse för centralen enligt 1 kap. 2 § 7 bokföringslagen (1999:1078), förkortad BFL. Av 5 kap. 6 § första stycket BFL följer att det ska finnas en verifikation för varje affärshändelse. Enligt 1 kap. 2 § 8 BFL utgör en verifikation de uppgifter som dokumenterar en affärshändelse eller en justering som gjorts i bokföringen. Enligt 5 kap. 7 § första stycket BFL ska en verifikation bl.a. innehålla uppgift om när den sammanställts, när affärshändelsen har inträffat, vad denna avser, vilket belopp den gäller och vilken motpart den gäller. En beställare ska få ett kvitto av beställningscentralen för betalningen av taxitjänsten och detta kvitto utgör för beställningscentralen uppgifter från affärshändelsen och behöver endast innehålla de uppgifter som ska finnas i en verifikation enligt 5 kap. 7 § BFL. När det gäller avräkningar som görs mellan en beställningscentral och en innehavare av taxitrafiktillstånd får en gemensam verifikation för likartade affärshändelser användas, se 5 kap. 6 § tredje stycket första meningen BFL.

De uppgifter som ska finnas i en verifikation enligt BFL är inte tillräckligt detaljerade för att Skatteverket ska kunna genomföra en effektiv skattekontroll av taxibranschen. Detta innebär att krav behöver ställas på att beställningscentralen ska samla in och lagra även andra uppgifter än de som ska finnas i taxitrafiktillståndshavarens bokföring. I BFL ställs krav på hur räkenskapsinformation bl.a. ska sparas i elektronisk form samt på att uppgifter i vissa fall ska kunna lämnas ut till Skatteverket. Detta möter dock inte behovet av att ytterligare krav i dessa avseenden ställs på beställningscentralerna.

Beställningscentralernas skyldighet att samla in och lagra uppgifter bör därför anges i en särskild paragraf som tas in i LRT. Den bör placeras i en ny paragraf omedelbart efter 23 § LRT som innehåller motsvarande skyldigheter för redovisningscentraler. Hur insamlingen och utlämnandet närmare ska gå till, med avseende på t.ex. informationssäkerhet och teknik, är lämpligare att reglera i förordning eller myndighetsföreskrifter med stöd av det föreslagna bemyndigandet i 31 § 1 LRT. Den paragraf som innehåller motsvarande skyldighet för redovisningscentraler ska ändras så att den uttryckligen bara är tillämplig på sådana centraler. Frågan om beställningscentralernas skyldighet att lämna ut uppgifterna tas upp i avsnitt 5.2.3.

Av 7 kap. 2 § första stycket BFL framgår att räkenskapsinformation ska bevaras fram till och med sju år efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades. De uppgifter som lagras i beställningscentralerna ska kunna jämföras med intäktsredovisningar och sparad räkenskapsinformation. Regeringen anser därför att lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade.

Med detta avses då beställningscentralen skickar en likvidavräkning eller då tillståndshavaren fakturerar beställningscentralen.

5.2.2 Vilka uppgifter ska samlas in

Regeringens förslag: Det ska införas en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen kan meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag utformas som ett bemyndigande att meddela föreskrifter och inte som en upplysningsbestämmelse om verkställighetsföreskrifter.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* avstyrker förslaget om en ny kategori av taxitrafik eftersom det inte gjorts någon utredning och analys av förslagets inverkan på den enskildes personliga integritet. Inspektionen framför att utredningen inte anger vilka personuppgifter som ska bli aktuella att behandla och att konsekvenserna för den personliga integriteten då inte kan bedömas. Även om det i utredningens betänkande anges att det inte finns skäl att samla in uppgifter om resenärerna är det svårt att förstå hur beställningscentralerna då ska kunna fungera som avtalspart. Utgångspunkten måste vara att uppgifterna inte går att koppla till andra uppgifter som beställningscentralen har som gör att resenärerna kan identifieras. För att de personuppgifter som hör till beställningen inte ska sammanblandas med de uppgifter som ska samlas in i kontrollsyfte, är det viktigt att överväga vilka uppgifter som ska samlas in och att nödvändiga begränsningar klargörs. De begränsade rättsliga och praktiska förutsättningarna till sambearbetning som regeringen hänvisade till i propositionen som låg till grund för införandet av redovisningscentraler är inte för handen eftersom uppgifterna kommer att finnas i samma aktörs hand. Inspektionen delar inte utredningens uppfattning att vilka uppgifter som ska samlas in kan läggas fast i myndighetsföreskrifter eftersom det då inte går att bedöma om behandlingen enligt 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen måste regleras i lag. Inspektionen framhåller att personuppgiftslagen upphör att gälla i och med att EU:s nya dataskyddsförordning börjar tillämpas den 25 maj 2018. *Transportstyrelsen* menar att det är mest lämpligt att Skatteverket bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lagras och hur de ska överföras till verket. *Svensk Kollektivtrafik* understryker vikten av att bedöma EU:s dataskyddsförordning då det handlar om hantering av uppgifter som direkt eller indirekt kan röja sjukdomstillstånd och funktionsnedsättningar. *Uber Sweden* anser att föreskrivande myndighet inte ska föreskriva på vilket sätt uppgifterna ska samlas in utan att detta i stället bör lösas av marknaden själv. *Samtrans* framhåller att datamängden är kostnadsdrivande.

Skälen för regeringens förslag

Förekomsten av personuppgifter

I föregående avsnitt berördes frågan om vilka skyldigheter en tillståndspliktig beställningscentral ska ha. Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Fråga uppkommer om vilka närmare uppgifter som Skatteverket ska kunna få tillgång till och som därför ska omfattas av beställningscentralernas skyldighet att samla in och lagra. Utredningen föreslår att denna fråga ska regleras i myndighetsföreskrifter med stöd av ett bemyndigande.

Av 1 § personuppgiftslagen (1998:204) följer att syftet med lagen är att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks genom behandling av personuppgifter. Lagen har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om behandling av det fria flödet av sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet). Dataskyddsdirektivet syftar till att garantera en hög och i alla medlemsstater likvärdig skyddsnivå när det gäller enskilda personers fri- och rättigheter med avseende på behandling av personuppgifter.

Den 27 april 2016 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), kallad EU:s dataskyddsförordning. Dataskyddsförordningen kommer från och med den 25 maj 2018 att ersätta det nuvarande dataskyddsdirektivet och utgöra grunden för generell personuppgiftsbehandling inom EU.

Utredningen framhåller att det inte finns skäl att samla in personuppgifter om beställarna utan att uppgifterna ska avgränsas så att de endast avser sådant som Skatteverket behöver för sin kontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförarna. De uppgifter som kommer att finnas i beställningscentralernas tillståndspliktiga verksamhet kommer således inte att innehålla uppgifter som direkt kan hänföras till en taxiresenär, som namn eller adress. Det står emellertid klart att det inte kan uteslutas att vissa av uppgifterna indirekt kommer att kunna hänföras till en resenär. Det är t.ex. tänkbart att uppgifter som en beställningscentral får tillgång till, men som inte ska samlas in, under viss begränsad tid tillsammans med de uppgifter som ska samlas in skulle göra det möjligt att ta reda på vem som gjort en viss taxifärd. Detta skulle emellertid förutsätta en sambearbetning av uppgifter från olika uppgiftssamlingar. En sådan sambearbetning torde vara en sådan behandling av personuppgifter som inte är förenlig med de ändamål för vilka personuppgifterna samlades in och som därmed är otillåten, se artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen.

De uppgifter som ska samlas in, som förvisso inte självständigt kommer att kunna härledas till en resenär, men som möjligen tillsammans med andra uppgifter kan göra det, anses vara personuppgifter. Till att börja med kan det konstateras att det av artikel 5.1 a i dataskyddsförordningen framgår att personuppgifter får behandlas om det är lagligt. Det är lagligt att behandla personuppgifter bl.a. om behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig skyldighet, se artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

Av lagförslagen framgår att beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för Skatteverkets skattekontroll. Vidare framgår att uppgifterna på Skatteverkets begäran ska lämnas ut till verket. Hanteringen av uppgifterna hos beställningscentralerna har således sin grund i en rättslig skyldighet. Behandlingen av uppgifterna är dessutom nödvändig eftersom det inte skulle gå att få ett tillräckligt bra underlag för skattekontroll av taxibranschen om de uppgifter som ska samlas in inte fick användas.

Datainspektionen riktar kritik mot utredningens förslag eftersom det inte gjorts någon utredning och analys av förslagets inverkan på den enskildes personliga integritet. Regeringen konstaterar att kritiken tar sin utgångspunkt i att utredningen valt att överlämna detaljutformningen till föreskrivande myndighet. Detta innebär att det inte av utredningens lag- eller förordningsförslag framgår närmare vilka personuppgifter som kan komma att behandlas. Regeringen kan dock konstatera att det kommer att falla på den föreskrivande myndigheten att göra de överväganden om den personliga integriteten, inklusive 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen, som *Datainspektionen* efterlyser. Det kan, för övrigt i linje med *Samtrans* påpekande om datamängd, också förutsättas att föreskrivande myndighet kommer att begränsa kraven på vad som ska samlas in till vad som är nödvändigt för Skatteverkets intressen. Dessa intressen omfattar inte uppgifter om beställare och resenär.

Datainspektionen betonar särskilt vikten av att lagstiftningen klargör att personuppgifter som tas emot i samband med beställningen inte sammanblandas med dem som ska samlas in i kontrollsyfte. Regeringen kan konstatera att en beställning av ett köruppdrag med nödvändighet kommer att leda till att personuppgifter om resenären kommer att behandlas av beställningscentralen, t.ex. namn och adressuppgifter. Så är förstås fallet redan i dag och det har inte framkommit några indikationer på att verksamheten i redan befintliga beställningscentraler skulle vara oförenlig med skyddet av den personliga integriteten. Den behandlingen är nödvändig för att fullgöra avtalet med beställaren eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås (artikel 6.1 b i dataskyddsförordningen). Det följer dessutom av artikel 5.1 e att beställningscentralen inte får förvara dessa uppgifter längre än nödvändigt för de ändamål för vilka de behandlas, dvs. genomförandet av köruppdraget samt eventuell efterföljande reglering av betalningen, t.ex. fakturerings. De uppgifter som kommer att behandlas i den nya tillståndspliktiga delen av beställningscentralens verksamhet bedöms därför inte kunna innebära någon nämnvärd försämring av skyddet för den personliga integriteten. Regeringen finner därför att det tämligen begränsade integritetsintrång som den föreslagna regleringen medför uppvägs av det starka allmänna intresset av att förbättra Skatteverkets skattekontroller och att innehavarna av taxitrafiktillstånd inte oriktigt undandrar sig att betala skatt.

Det kan i övrigt även konstateras att Skatteverket för en effektiv skattekontroll har intresse av uppgifter om innehavare av taxitrafiktillstånd men också om taxiförare. Vid kontroll av tillståndshavare utreder Skatteverket i första hand om tillståndshavarens uppgifter i exempelvis inkomst-, mervärdesskatte- och arbetsgivardeklarationer samt kontrolluppgifter är korrekta. Vid en utredning av om tillståndshavarens lämnade

kontrolluppgifter omfattar alla förare är uppgift om förarnas identitet nödvändig. I det fall Skatteverket kan konstatera att det finns oredovisade inkomster är det av intresse att utreda om det finns helt eller delvis oredovisade löner. I en djupare utredning av löneredovisningen krävs uppgift om förarnas identitet. På förarens taxiförarlegitimation finns en sexsiffrig förarkod. I ett taxifordon med taxameter ska förarkoden registreras vid start av ett körpass, finnas med på utskrifter av kvitton och körpassrapporter från taxameterutrustningen och lagras hos den anlitade redovisningscentralen för taxitrafik. Vad som ska lagras hos en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik kommer att bestämmas i myndighetsföreskrifter, men det kan redan här konstateras att det är viktigt att förarkoden omfattas, så att Skatteverket kan identifiera de förare som utfört körupdrag för tillståndshavaren. Uppgift om vilken person som innehar den aktuella förarkoden kan Skatteverket få tillgång till från Transportstyrelsen. Några personuppgifter om föraren utöver förarkoden är det därför inte nödvändigt att samla in till och lagra hos beställningscentralen.

Föreskrifter som får meddelas av regeringen

Med normgivningsmakt avses rätten att besluta om rättsregler, dvs. sådana regler som är bindande för enskilda och myndigheter och som gäller generellt. I regeringsformen kallas sådana regler föreskrifter. Normgivningsmakten regleras huvudsakligen i 8 kap. regeringsformen, förkortad RF, och delas i första hand in i riksdagens primärområde, det s.k. primära lagområdet, och regeringens primärområde. Föreskrifter meddelas av riksdagen genom lag och av regeringen genom förordning. Föreskrifter kan också, efter bemyndigande av riksdagen eller regeringen, meddelas av andra myndigheter än regeringen och av kommuner. Ett bemyndigande att meddela föreskrifter ska alltid ges i lag eller förordning (8 kap. 1 § RF).

Föreskrifter som ska meddelas genom lag är bl.a. föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna, under förutsättning att föreskrifterna gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden (8 kap. 2 § första stycket 2 RF). Riksdagen kan bemyndiga regeringen att meddela sådana föreskrifter som avses i bl.a. 8 kap. 2 § första stycket 2. Föreskrifterna får dock inte avse, såvitt nu är av intresse, annan skatt än tull på införsel av varor (8 kap. 3 § RF).

När riksdagen delegerar normgivningsmakt till regeringen i ett visst ämne, kan riksdagen också medge att regeringen bemyndigar en förvaltningsmyndighet eller en kommun att meddela föreskrifter i ämnet (8 kap. 10 § RF). Vidare kan regeringen inom sitt primärområde delegera normgivningsmakt till myndigheter under regeringen och, med vissa undantag, till riksdagens myndigheter (8 kap. 11 § RF).

Till föreskrifter om skatt i den mening som detta uttryck används i 8 kap. RF hör inte enbart sådana bestämmelser om vem som är skattskyldig, på vad skatten ska utgå, skattesats och dylikt som direkt reglerar skattens tyngd och fördelning utan även de regler som gäller grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet (se prop. 1973:90 s. 302, RÅ 1987 ref. 21 och 1988 ref. 146). Är den enskilda bestämmelsen att hänföra till

grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet ses den som en föreskrift om skatt. Delegation är då inte möjlig.

Även om det rör sig om betungande föreskrifter får regeringen emellertid utan något bemyndigande från riksdagen med stöd av 8 kap. 7 § första stycket 1 RF meddela föreskrifter om verkställighet av lag (verkställighetsföreskrifter).

Som framgått tidigare ska det i lag anges en skyldighet för tillståndspliktiga beställningscentraler att samla in och lagra uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Dessa uppgifter ska samlas in av beställningscentralen själv och med hjälp av den särskilda utrustning för taxifordon som ska krävas för den nya kategorin av taxitrafik. De närmare bestämmelser som behövs för att precisera vilka uppgifter som ska samlas in kommer att ha karaktären av verkställighetsföreskrifter. I sådana föreskrifter kan det i detalj läggas fast vilka uppgifter som ska samlas in och lagras. I utredningens förslag finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter i ovan berörda frågor, se utredningens förslag till 31 § 4 LRT. Regeringen anser dock att det i stället ska införas en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela verkställighetsföreskrifter, jfr den nuvarande bestämmelsen i 2 a kap. 1 § tredje stycket TTL. Bestämmelsen ska i motsats till sin motsvarighet beträffande redovisningscentraler placeras i LRT eftersom den berör förhållanden som riktar sig mot beställningscentralen och inte innehavaren av taxitrafiktillstånd.

Utredningen för ett resonemang om vilken myndighet som bör tilldelas uppgiften att meddela de nu aktuella föreskrifterna. Utredningen pekar på likheter och skillnader i förhållande till LRT. Regeringen avser att överväga denna fråga i samband med kommande förordningsändringar.

5.2.3 Skatteverkets rätt att få ut lagrad information

Regeringens förslag: En beställningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana uppgifter som den är skyldig att lagra.

Om beställningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, ska verket få förelägga centralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande ska få förenas med vite.

En beställningscentral ska även på begäran av polisman lämna ut uppgift om huruvida ett visst köruppdrag påbörjats efter beställning hos centralen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag till 24 § fjärde stycket LRT har dock ett vidare tillämpningsområde. Redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten* menar att även deras rätt att få ut uppgifter från en beställningscentral bör övervägas. *Polismyndigheten* menar att det är viktigt att den valda tekniska lösningen fortsättningsvis gör det möjligt att utföra de kontroller som i dag kan göras med hjälp av taxameter.

Skälen för regeringens förslag: En redovisningscentral ska enligt 24 § första stycket LRT på begäran av Skatteverket lämna ut sådana taxameteruppgifter som centralen är skyldig att lagra. Det övergripande

syftet med detta är att taxameteruppgifterna ska kunna användas i Skatteverkets skattekontrollerande verksamhet. Detta syfte gäller även för de tillståndspliktiga beställningscentralerna. För att uppnå syftet måste det vara möjligt för Skatteverket att enkelt kunna få ut de lagrade uppgifterna från beställningscentralen. Det bör också, liksom är fallet med redovisningscentralerna, vara möjligt att hantera om en beställningscentral av ett eller annat skäl inte följer en begäran om utlämnande.

Beställningscentralerna bör vara skyldiga att lämna ut sådana uppgifter som de är skyldiga att samla in och lagra. För att uppnå önskad effektivitet bör reglerna i 24 § andra stycket LRT om tidsfrist och Skatteverkets möjlighet att rikta ett med vite förenat föreläggande mot redovisningscentralen ges en motsvarighet även för beställningscentraler. Däremot har utredningen inte föreslagit någon motsvarighet till uppgiftslämnandet enligt 24 § första stycket andra meningen och tredje stycket LRT om uteblivna överföringar av taxameteruppgifter. Regeringen kan inte heller se att en sådan motsvarighet behövs då det uppgiftslämnandet är knutet till taxameterförhållanden. Då regleringen föreslås motsvara den som gäller för redovisningscentraler bör den inarbetas i 24 § LRT.

Utredningen har även föreslagit att polisman eller bilinspektör ska ha rätt att begära ut uppgifter som behövs för att kontrollera att en tillståndshavare som bedriver taxitrafik inom ramen för den nya kategorin gör det enligt gällande bestämmelser. *Polismyndigheten* tar också upp vikten av att den valda tekniska lösningen fortsättningsvis gör det möjligt att utföra de kontroller som i dag kan göras med hjälp av taxametern.

Regeringen kan dock konstatera att detta förslag reser en del obesvarade frågor. Utredningen uttalar t.ex. att detta kan aktualiseras när en kontroll genomförs vid vägkanten men det framgår inte närmare hur man tänkt sig att utlämnandet ska ske, t.ex. om det ska kunna göras på plats och i så fall hur eller i efterhand. Vidare kommenteras inte varför det inte föreslås regler om tidsfrister och förelägganden som motsvarar dem som gäller för Skatteverket. I utredningens författningskommentar anges att kontrollen ska kunna avse att beställning verkligen skett från en tillståndspliktig beställningscentral och att någon betalning inte skett i fordonet. Regeringen kan inte se att beställningscentralen kan bidra till en kontroll i det sistnämnda fallet. Utredningen nämner också kontroller av den särskilda utrustningen för taxifordon men detta torde i första hand ankomma på de kontroller som avses i avsnitt 5.3.2. Frågan om huruvida det finns ett behov av sekretess hos den mottagande myndigheten motsvarande den som kommer att gälla hos Skatteverket enligt 27 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) berörs inte heller.

Regeringen finner att utredningens förslag till 24 § fjärde stycket LRT inte är fullt ut färdigberett och därför inte bör genomföras. När det särskilt gäller frågan om huruvida beställning verkligen gjorts från en beställningscentral med tillstånd är dock bilden klarare. Beställningscentralen har tillgång till denna uppgift och den kan lämnas ut formlost vid vägkanten genom ett telefonsamtal eller i efterhand på annat sätt. Uppgiften bedöms inte heller behöva någon sekretess. Den bedöms inte heller kräva sådana regler om tidsfrist och föreläggande som gäller för att effektivisera Skatteverkets begäran. Mot bakgrund av detta anser regeringen att en beställningscentral på begäran av polisman ska lämna ut uppgift om huruvida en viss färd påbörjats efter beställning hos en

beställningscentral. Det är sedan möjligt att låta uppgiften lämnas vidare till en annan myndighet, jfr 6 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238). Uppgiften är inte av den fordonstekniska arten att en bilinspektör bör kunna begära ut den.

Ekobrottsmyndigheten menar att även deras rätt att få ut uppgifter från en beställningscentral bör övervägas. Regeringen konstaterar att det för närvarande saknas tillräckligt underlag för att bedöma det lämpliga i en sådan ordning.

5.2.4 Rätten för innehavaren av taxitrafiktillståndet att ta del av den lagrade informationen

Regeringens förslag: Beställningscentralen ska på begäran av en innehavare av taxitrafiktillstånd lämna ut uppgifter som tidigare samlats in och lagrats med stöd av taxitrafiklagen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag innehåller dock en hänvisning till 25 § första stycket LRT.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Redovisningscentraler ska enligt 25 § LRT på begäran av en tillståndsinnehavare för taxitrafik lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförs av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Denna regel infördes eftersom innehavaren av taxitrafiktillståndet kan behöva tillgång till sina egna taxameteruppgifter för att fullgöra sina bokförings- och redovisningsskyldigheter.

Samma intresse gör sig även gällande för den tillståndshavare som kommer att bedriva taxitrafik utan taxameter i fordonen. Reglerna om en ny kategori av taxitrafik förändrar inte de skyldigheter en innehavare av taxitrafiktillstånd har enligt bokföringslagen (1999:1078) och därmed sammanhängande författningar. Tillståndshavarnas skyldigheter att bevara räkenskapsmaterial ska i och för sig gälla oberoende av en möjlighet att få ut de uppgifter som lagras av beställningscentralen om den egna verksamheten. I vissa situationer kan det emellertid vara av betydelse för tillståndshavarna att få del av de lagrade uppgifterna för att de ska kunna fullgöra sin bokföringsskyldighet. Så kan vara fallet om bokföringen förkommit vid brand eller någon annan olyckshändelse. Det är också i övrigt en rimlig regel att tillståndshavaren ska kunna begära ut de uppgifter om sin egna verksamhet som Skatteverket kan få ut.

När det gäller redovisningscentralerna är skyldigheten knuten till taxameteruppgifter och dessa har ju en omedelbar koppling till innehavaren av taxitrafiktillståndet själv. Däremot finns ingen rätt för tillståndshavaren att få ut andra uppgifter, t.ex. uppgifter som bara rör redovisningscentralens egna angelägenheter. Den rågången är inte lika tydlig när det gäller beställningscentraler eftersom dessa kommer att upparbeta en del kontrollinformation på egen hand, se avsnitt 5.1. Utredningen uttalar dock i motivtexten att vad som avses är uppgifter om tillståndshavarens egen

verksamhet. Även om detta skulle kunna sägas framgå av att den föreslagna regeln inleds med ordet ”motsvarande” finns det skäl att vara tydlig på denna punkt. Lagtexten bör därför kompletteras med en referens till tillståndshavarens egen verksamhet. Lagtekniskt blir detta enklast att åstadkomma genom att utforma en regel utan hänvisning till vad som gäller för redovisningscentraler.

Beställningscentraler bör sammanfattningsvis få en skyldighet som motsvarar den som gäller för redovisningscentraler. Frågan om huruvida innehavaren av taxitrafiktillståndet ska betala för att få ut uppgifterna från beställningscentralen får regleras i det civilrättsliga avtalet mellan tillståndshavaren och centralen.

5.2.5 Informationssäkerhet

Regeringens förslag: För tillstånd att driva en beställningscentral ska det krävas att insamling, lagring och utlämnande av sådana uppgifter som omfattas av beställningscentralens skyldigheter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag beskriver dock de uppgifter som avses med en annan hänvisning.

Remissinstanserna: *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* menar att certifiering av utrustningen under ackreditering bör användas för att säkerställa integriteten hos de nya tekniska lösningarna och den information de innehåller. Sverige kommer att vara förpliktat att godkänna utländsk utrustning som motsvarar den som ska användas i beställningscentralen. *Kommerskollegium* välkomnar att kraven på alternativet till taxameter utgår från flexibla och teknikneutrala principer. *Svenska Taxiförbundet* framhåller vikten av att informationen inte kan manipuleras och tillstyrker att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om kraven på utrustningen. *Uber Sweden* menar att frågan om huruvida certifiering ska användas bör överlämnas till beställningscentralerna själva. *Halda* anser att ett krav på certifiering kommer att förhindra innovationer. Utrustningen kommer inte att bli mer teknikneutral än en taxameter om den omfattas av föreskrifter och krav på certifiering.

Skälen för regeringens förslag: Det måste ställas krav på informations-säkerhet i fråga om den tekniska utrustning som ska finnas hos den tillståndspliktiga beställningscentralen. De krav som ställs på informationssäkerhet hos beställningscentralens utrustning bör i huvudsak motsvara de krav som ställs på den tekniska utrustning som krävs för att få driva en redovisningscentral. Hos en beställningscentral finns emellertid behov av ytterligare utrustning jämfört med hos en redovisningscentral. I en beställningscentral kommer nämligen en del av uppgifterna att upparbetas hos centralen själv snarare än att inhämtas från en taxameter eller annan utrustning i taxifordonet. Det är t.ex. frågan om uppgifter som genereras i samband med att beställarna av köruppdragen beställer och betalar för uppdragen. Detta slags uppgifter kommer inte att genereras av den särskilda utrustningen för taxifordon.

Det bedöms vara lämpligt att ställa vissa funktionskrav på den utrustning som ska finnas i beställningscentralen för att nå upp till en rimlig nivå av informationssäkerhet. Med informationssäkerhet avses hur information som samlas in, lagras och lämnas ut ska skyddas så att dess konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet inte kan påverkas av yttre faktorer med mindre än att det är spårbart. Informationssäkerheten är av stor betydelse för att uppgifterna ska kunna utgöra ett gott underlag för kontrollverksamhet. Den är också betydelsefull för att uppgifter som kan betraktas som affärshemligheter och som kan betraktas som känsliga i övrigt inte ska komma i orätta händer.

De krav som ställs på redovisningscentraler i detta ämne i 9 § LRT ska därför gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Att utrustningen uppfyller de i lag och andra föreskrifter uppställda kraven ska, liksom är fallet när det gäller redovisningscentraler, vara en förutsättning för att en beställningscentral ska få tillstånd, se avsnitt 5.5. När det gäller redovisningscentraler är kravet knutet till taxameteruppgifter vilket inte är möjligt när det gäller beställningscentraler. Utredningen har föreslagit att bestämmelsen ska hänvisa till ett bemyndigande som regeringen ovan bedömt ska omarbetas till en upplysningsbestämmelse, se avsnitt 5.2.2. Hänvisningen bör därför i stället göras till den upplysningsbestämmelse som föreslås i 31 § andra stycket LRT som i sin tur innehåller en hänvisning till 23 a § LRT.

Utredningen menar att utrustningen i beställningscentralen ska vara certifierad och föreslår att kravet tas upp i förordning, se förslaget till 6 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik. *Swedac* men inte *Halda* stödjer detta förslag. Regeringen konstaterar att om ett sådant krav ska ställas ska det under alla förhållanden inte tas upp i lag och frågan berörs därför inte vidare. Regeringen konstaterar dock samtidigt att ett sådant krav ryms inom det bemyndigande som föreslås i 31 § 1 LRT eftersom det kommer att omfatta föreskrifter om krav som avses i 9 § LRT även när det gäller beställningscentraler.

Regeringen delar *Swedacs* uppfattning att Sverige i princip kommer att vara förpliktat att godkänna utländsk utrustning som motsvarar kraven på den nya särskilda utrustningen för taxifordon. Som anmärktes i avsnitt 5.2.2 ankommer det på regeringen att överväga frågan om vilken myndighet som ska utses till föreskrivande myndighet.

5.3 Innehavare av taxitrafiktillstånd och taxifordon

5.3.1 Anslutning till en beställningscentral och särskild utrustning för taxifordon

Regeringens förslag: Den som innehar taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning ska från och med att fordonet anmälts för taxitrafik vara skyldig att ansluta det till en tillståndspliktig beställningscentral. Tillståndshavaren ska se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon.

Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen bestämmer anmäla den eller de beställningscentraler som varje fordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Den nuvarande regeln i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik om skyldighet att överföra taxameteruppgifter ska förtydligas så att den uttryckligen bara omfattar taxifordon som är försedda med taxameter.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag har dock en delvis annan lydelse och placering av bemyndigandet samt en annan lydelse av rubriken till det nya kapitlet 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL. Utredningens förslag till 2 b kap. 2 § TTL innehåller orden ”och som saknar taxameterutrustning”. Redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* framhåller att säkerhetsbestämmelserna i dataskyddslagstiftningen ska tillämpas på den personuppgiftsbehandling som utförs. Beroende på riskerna för den avsedda behandlingen, t.ex. känsligheten hos de uppgifter som ska behandlas, ställs olika krav på de säkerhetsåtgärder som ska vidtas. Det kan vara nödvändigt att redan vid utformningen av funktionskraven beakta vilka tekniska och organisatoriska åtgärder som är nödvändiga, t.ex. tekniska begränsningar som att endast nödvändiga uppgifter samlas in och lagras. Det kan ifrågasättas på vilket sätt positionering i realtid skulle vara nödvändig för de avsedda målen. *Kommerskollegium* välkomnar att förslagen utgått från flexibla och teknikneutrala principer. *Skatteverket* menar att en ny form av kontrollutrustning i kombination med att beställarens betalning ska göras till beställningscentralen ger verket förbättrade möjligheter till skattekontroll. De närmare kraven på utrustningen bör utformas av Transportstyrelsen. För det fall krav på certifiering då inte skulle krävas utan att det t.ex. skulle vara tillräckligt med s.k. tillverkardeklaration behövs en lagbestämmelse som gör det möjligt att förelägga en tillverkare att åtgärda en produkt som inte uppfyller föreskrivna krav. *Transportstyrelsen* anser att bemyndigandet om den särskilda utrustningen bör placeras bland de andra bemyndigandena i taxitrafiklagen. Styrelsen anser vidare att Skatteverket är bäst lämpat att meddela sådana föreskrifter. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* framhåller att förslagen om den särskilda utrustningen för taxifordon inte står i strid med EU:s

mätinstrumentdirektiv som visserligen innehåller krav på taxametrar men inga krav på att just sådana ska användas för att beräkna pris i taxitrafik. Sverige kommer i princip att vara förpliktat att godkänna utländsk utrustning som motsvarar den som ska användas i fordonen. Certifiering av utrustningen under ackreditering bör användas för att säkerställa integriteten hos de nya tekniska lösningarna. Trafikförvaltningen vid *Stockholms läns landsting* konstaterar att beskrivningen av den särskilda utrustningen i utredningen är otydlig. Utrustningen bör vara certifierad och plomberad. *Svensk Kollektivtrafik* menar att förslaget om särskild utrustning kopplat till beställningscentraler är ett moderniserande steg i rätt riktning i den del det riktar sig mot den kommersiella taximarknaden. Säkerheten för de tekniska lösningarna bör dock vara högre än i utredningens förslag. Även om detaljerna kan regleras i myndighetsföreskrifter så lämnar utredningens förslag över alltför mycket av ramarna till föreskrivande myndighet. Det saknas förslag om besiktning av den särskilda utrustningen. *Svenska Taxiförbundet* stödjer införandet av en särskild kontrollanordning som ett alternativ till taxameter. Förbundet menar dock att utredningen är mindre väl underbyggd när det gäller närmare tekniska beskrivningar om hur alternativet ska utformas. Teknikneutralitet är vällovt men skapar också osäkerhet om praktiska förhållanden. *Uber Sweden* menar att någon teknisk utrustning i fordonen inte behövs. Den tekniska regleringen bör inte göras alltför detaljerad utan detta bör i stället överlämnas till aktörerna eftersom det annars kan hindra tekniska innovationer. *Samtrans* anser att det bör vara upp till respektive beställningscentral att avgöra vilka tekniska lösningar som ska användas eftersom tillsyn kan säkerställa att kraven uppfylls. *Halda* menar att utredningen i alltför liten utsträckning tar ställning till de närmare tekniska kraven på den särskilda utrustningen. Innan arbetet med en ny teknisk lösning går vidare bör införandet av redovisningscentraler utvärderas. *Halda* menar också att det tillför en onödig komplexitet om det är tillåtet att fordonet är anslutet till flera beställningscentraler samtidigt.

Skälen för regeringens förslag: Som beskrivits tidigare ska beställningscentralerna utgöra ett led i en förbättrad skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Även redovisningscentralerna för taxitrafik infördes i detta syfte. En taxameter som används på föreskrivet sätt innehåller uppgifter som avspeglar den verkliga omsättningen. Redovisningscentralerna infördes därför för att säkra Skatteverkets tillgång till taxameteruppgifterna. Beställningscentralerna ska uppfylla en liknande funktion när det gäller taxifordon som saknar taxameterutrustning. De uppgifter som behövs för skattekontroll av taxiverksamhet utan taxameterutrustning bör vara lika lätta att komma åt som uppgifter som härrör från taxiverksamhet med taxameterutrustning.

Ett led i skattekontrollen av taxibranschen är att granska taxifordonens användning. Utredningen bedömer det som uteslutet att kunna göra det utan att det finns någon form av teknisk utrustning i taxifordonet som registrerar längden på körsträckor samt tidpunkter. Regeringen delar bedömningen men anser att det i sammanhanget är tillräckligt att utrustningen registrerar uppgifter som motsvarar fordonets vägmätarställning samt tidpunkter, se även avsnitt 5.1 om förarkod och registreringsnummer. Regeringen konstaterar under alla förhållanden att taxifordon som inte har taxameterutrustning ska ha en särskild utrustning för taxifordon.

Regeringen anser därför att det ska införas en skyldighet för den som innehar taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning att ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral. Skyldigheten ska inträda från och med att fordonet anmälts för taxitrafik, jfr 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238), förkortad TTF. För att underlätta Skatteverkets tillgång till insamlade och lagrade uppgifter om taxiverksamheten, ska tillståndshavaren anmäla till den myndighet som regeringen bestämmer vilken eller vilka beställningscentraler taxifordonen med särskild utrustning för taxifordon är anslutna till.

Svenska Taxiförbundet menar att utredningen är bristfällig i fråga om närmare tekniska beskrivningar om hur den särskilda utrustningen för taxifordon ska utformas. *Svensk Kollektivtrafik* och *Halda* framför liknade synpunkter. I fråga om de närmare funktionskraven uttalar utredningen i avsnittet om den särskilda utrustningen för taxifordon (avsnitt 8.7) följande:

De närmare funktionskraven för särskild utrustning för taxifordon bör framgå i myndighetsföreskrift. Utifrån de tekniska förutsättningar som finns i dag kan det hållas för visst att den tekniska utrustningen som ska utgöra särskild utrustning för taxifordon ska vara fast monterad i taxifordonet. Om utrustningen kan förflyttas från fordonet kan underlaget för kontroll lättare bli felaktigt redovisat. För att undvika att utrustningen manipuleras bör det även övervägas om tekniken ska plomberas och/eller krypteras. I bestämmelsen framgår att regeringen eller bemyndigad myndighet *får* föreskriva om särskild utrustning för taxifordon. Detta innebär att det vid en teknisk utveckling där en sådan utrustning knuten till fordonet inte är nödvändig så behöver heller inte sådana föreskrifter meddelas.

Regeringen konstaterar att det alltså får bli en fråga för föreskrivande myndighet att lägga fast de närmare tekniska funktionskraven. Eftersom de närmare kraven ännu inte lagts fast gäller detsamma även vilken närmare teknisk kontroll som ska krävas, t.ex. certifiering eller sådan tillverkardeklaration som *Skatteverket* tagit upp. Det bedöms dock ogörligt att gå händelserna i förväg med sådana lagbestämmelser om förelägganden som Skatteverket tagit upp. Regeringen anser att det bör införas ett bemyndigande som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om nu berörda förhållanden.

Utredningen har föreslagit ett sådant bemyndigande, se utredningens förslag till 2 b kap. 3 § TTL. När utredningen använder bemyndigandet i sitt förslag till 8 kap. 2 a § TTF anges inte något om fastsättning, installation, plombering och besiktning som det gör i motsvarande reglering om taxametrar, se 5 kap. 1 och 3 §§ samt 8 kap. 1 § TTF. Utredningen uttalar dock i betänkandets avsnitt 7, om de tekniska möjligheterna att kontrollera taxi, att byte, besiktning, montering och plombering av kontrollutrustning är minst lika viktigt att beakta som kostnaden för inköp. Paragraferna om taxametrar har meddelats med stöd av bemyndigandet i 7 kap. 3 § 2 TTL som synes ha använts som utgångspunkt för förslaget till 2 b kap. 3 § TTL. Regeringen anser att bemyndigandet bör utformas i närmare anslutning till 7 kap. 3 § 2 TTL för att det tydligt ska omfatta föreskrifter i samma frågor som när det gäller taxametrar som beskrivits ovan men också i frågor om certifiering och liknande.

Med stöd av detta bemyndigande blir det möjligt för föreskrivande myndighet att beakta sådana önskemål om teknisk säkerhet och besiktning som Svensk Kollektivtrafik för fram. Regeringen delar *Transportstyrelsens* uppfattning att bemyndigandet bör placeras tillsammans med de andra bemyndigandena i 7 kap. TTL.

Det kan konstateras att *Uber Swedens* och *Samtrans* önskemål om att låta aktörerna själva hantera detaljerna i de tekniska kraven sätter fokus på en avvägning som föreskrivande myndighet kommer att behöva göra. Om den tekniska kravbilden lämnar alltför stort utrymme till sÄrlösningar, finns dock en risk att tillsynen kan försvåras. Regeringen delar inte Haldas Åsikt att arbetet med en ny teknisk lösning bör ske först sedan införandet av redovisningscentraler utvärderats.

Regeringen kan också konstatera att *Datainspektionens* påpekanden om funktionskrav och säkerhetsåtgärder är sådana som kommer att behöva beaktas av föreskrivande myndighet. Regeringen finner dock skäl att redan här särskilt ta upp inspektionens påpekande om positionering i realtid. Inledningsvis nämndes att utredningen menar att registrering av längden på körsträckor torde vara nödvändigt. Regeringen bedömer dock att det är tillräckligt med uppgifter som motsvarar fordonets vägmätarställning samt tidpunkter. Inget av dessa alternativ innefattar emellertid något behov av att samla in och lagra uppgifter om positionering, än mindre i realtid. Fordonets positioner kan visserligen komma att användas för att beräkna sträckor men det finns alltså ingen anledning att samla in och lagra sådana uppgifter.

Frågan kan även ses mot bakgrund av vad *Swedac* anfört om Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/32/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av mätinstrument (mätinstrumentdirektivet). *Swedac* har framhållit att förslagen om den särskilda utrustningen för taxifordon inte står i strid med mätinstrumentdirektivet som visserligen innehåller krav på taxametrar men inga krav på att just sådana ska användas för att beräkna pris i taxitrafik. Regeringen konstaterar att mätinstrumentdirektivets definition av en taxameter innefattar en anordning som mäter tid och beräknar avstånd men den förutsätter också att anordningen beräknar färdavgift baserat på dessa förhållanden. Eftersom priset för taxitjänsten inte ska beräknas med hjälp av den särskilda utrustningen för taxifordon kommer mätinstrumentdirektivets regler om taxametrar inte att vara tillämpliga på den. Regeringen delar *Swedacs* uppfattning att Sverige i princip kommer att vara förpliktat att godkänna utrustning från andra EU-länder som motsvarar kraven på den nya särskilda utrustningen för taxifordon.

För det fall uppgifter som motsvarar vägmätarställningen kommer att upparbetas med hjälp av positioneringsteknik finns skäl att kräva att den särskilda utrustningen inte kan lagra eller överföra några slags positioneringsuppgifter till beställningscentralen. I linje med *Datainspektionens* påpekande om säkerhetsåtgärder kan det finnas skäl att införa en sådan begränsning i förordning eller myndighetsföreskrift med stöd av bemyndigandet som föreslås i 7 kap. 4 § TTL.

Regeringen anser att orden ”och som saknar taxameterutrustning” i utredningens förslag till 2 b kap. 2 § TTL ska utgå. Det finns annars en risk att formuleringen uppfattas som ett stöd för att det ska vara tillåtet att utrusta ett taxifordon med såväl taxameter som särskild utrustning för

taxifordon, se vidare avsnitt 5.7. När det gäller Haldas kritik mot möjligheten att vara ansluten till flera beställningscentraler noterar regeringen att Skatteverket inte fört fram samma invändning och finner därför inte skäl att ändra utredningens förslag i denna del.

Nu berörda nya paragrafer bör tas in i ett nytt kapitel, 2 b kap., i TTL. Regeringen anser att rubriken bör vara ”Skyldighet att ansluta till beställningscentral”. Vidare ska 2 a kap. 1 § första stycket TTL ändras så att det bara är tillämpligt på redovisningscentraler. Som anmärktes i avsnitt 5.2.2 ankommer det på regeringen att överväga frågan om vilken myndighet som ska utses till föreskrivande myndighet.

5.3.2 Kontroll av särskild utrustning för taxifordon

Regeringens förslag: Paragrafen i fordonslagen om vilka slags kontroller den lagen innehåller bestämmelser om ska kompletteras med kontroll av den nya särskilda utrustningen för taxifordon och kontroll av användningen av sådan utrustning.

Sådana vägkontroller av taxametern som får utföras av en polisman eller bilinspektör i fordon som används i taxitrafik med taxameter ska gälla även för fordon som är försedda med en särskild utrustning för taxifordon.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att säkerställa att den nya särskilda utrustningen för taxifordon uppfyller de krav som kommer att ställas på den även sedan den tagits i bruk bör det införas vissa kontrollmöjligheter. Liksom utredningen finner regeringen att det bör införas bestämmelser om kontroll av utrustningen i fråga om montering, funktion och användning. Det bör ske genom att sådana s.k. vägkontroller beträffande taxametrar som regleras i fordonslagen (2002:574) görs tillämpliga även på den nya särskilda utrustningen för taxifordon. Detta föranleder ändringar av 1 kap. 1 § och 2 kap. 14 § fordonslagen.

Vägkontroll kommer då att kunna användas för att kontrollera att den särskilda utrustningen för taxifordon uppfyller sådana krav som ställs på den enligt sådana föreskrifter som kan meddelas enligt förslaget till 7 kap. 4 § TTL. Vilka förhållanden i fråga om utrustningen som kontrollerna ska omfatta kan alltså inte anges närmare här, utan kommer att framgå av föreskrifterna.

5.3.3 Straffbestämmelser

Regeringens bedömning: Befintliga straffbestämmelser i taxitrafiklagen kommer även att vara tillämpliga på taxiverksamhet som bedrivs med fordon som har särskild utrustning för taxifordon.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen gör bedömningen att det inte finns skäl till någon särreglering av straff när det gäller de som innehar taxitrafiktillstånd och driver taxiverksamhet med fordon med särskild utrustning för taxifordon eller förare som kör sådana fordon. De straffbestämmelser som redan finns i TTL är tillämpliga även på dem. Utredningen lämnar dock ett förslag till en straffbestämmelse i TTF när det gäller en tillståndshavare eller förare som använder ett fordon i strid med vad som föreskrivits i förordningen om särskild utrustning för taxifordon. Regeringen delar utredningens utgångspunkter. Till exempel är straffreglerna om olaga taxitrafik i 5 kap. 1–2 §§ TTL tillämpliga på alla som bedriver taxitrafik utan taxitrafiktillstånd.

Fråga uppkommer om vad som ska gälla för den som har taxitrafiktillstånd och verkar inom ramen för den nya kategorin av taxitrafik men som utför köruppdrag från en annan beställningscentral än den som tillståndshavaren har anmält, jfr 2 b kap. 2 § TTL. Utredningen har inte föreslagit någon straffregel för det regelbrottet men det kan å andra sidan konstateras att ett sådant regelbrott kan aktualisera återkallelse eller varning enligt 4 kap. 1 § TTL. Det kan i sammanhanget också framhållas att en innehavare av taxitrafiktillstånd som verkar i den nya kategorin och som överhuvudtaget inte ansluter sina fordon till en beställningscentral, jfr 2 b kap. 1 § första stycket TTL, eller inte anmäler en beställningscentral, jfr 2 b kap. 2 §, också kan komma att riskera återkallelse eller varning enligt 4 kap. 1 § TTL.

5.3.4 Privat användning av taxifordon

Regeringens bedömning: Det finns inte skäl att förhindra privat användning av taxifordon med särskild utrustning för taxifordon. Det finns inte heller skäl att förhindra användning av sådana fordon i annan näringsverksamhet.

Utredningens bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen tar dock inte upp frågan om användning i annan näringsverksamhet.

Remissinstanserna: *Uber Sweden* tillstyrker bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen tar upp frågan om privat användning av taxifordon och redovisar bl.a. följande överväganden:

I kommittédirektivet framgår att det bör övervägas om privat användning av taxifordon ska förbjudas avseende de fordon som inte har taxameterutrustning. Som noterats i kapitlet om taximarknaden (kapitel 5) har många taxiföretag endast något eller ett fåtal fordon. Företrädarna för dessa taxiföretag använder ofta taxifordonen även som sina privata fordon. Det innebär att frågor om beskattning för bilförmån samt för drivmedelsförmån uppkommer.

Om taxifordon får användas privat kan det vara förenat med en risk att fordonet används i svarttaxiverksamhet vilket i sin tur kan vara svårt att kontrollera. Med nu föreslagen reform kommer Skatteverket att få kontrollinstrument som bidrar till en mer effektiv skattekontroll. Detta torde innebära att risken för att undkomma en

korrekt beskattning minskar. Det är dessutom viktigt att optimera användningen av befintliga resurser. Det är inte kostnadseffektivt för den som bedriver taxiverksamhet att bara kunna använda fordonet inom arbetstid. Det är heller inte önskvärt ur ett miljöperspektiv att införa en regel som förhindrar privat användning av taxifordon och därigenom bidra till att fler antal fordon måste användas. Trots risken att fordonen används i svarttaxiverksamhet anser därför utredningen att det inte finns tillräckliga skäl för att hindra privat användning av dem.

Regeringen instämmer i huvudsak med utredningens överväganden och finner att det för närvarande inte bör införas något förbud av sådan användning som beskrivs ovan. Regeringen vill även lägga till att det inte heller finns skäl att förhindra användning i annan näringsverksamhet.

5.3.5 Omhändertagande av registreringsskylt

Regeringens förslag: Bestämmelsen i taxitrafiklagen om att en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik får tas om hand av en polisman ska ändras så att den inte innefattar något undantag för fordon med dispens från taxameterkravet. Den ska också kompletteras med en regel som innebär att en särskild registreringsskylt får tas om hand av polisman om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller för den.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skäl för regeringens förslag: En av följderna av det nu aktuella förslaget är att möjligheten till undantag från kravet på taxameter ska avskaffas. Detta kommer att ske genom att 5 kap. 1 § TTF tas bort. Detta leder till att alla fordon som omfattas av taxitrafiklagstiftningen kommer att ha en särskild registreringsskylt (taxiskylt) eller personlig fordonsskylt.

Av 5 kap. 8 § TTL följer att en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt TTL och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter, får tas om hand av en polisman om ett antal olika alternativa förutsättningar är uppfyllda. Utredningen menar att bestämmelsen behöver justeras så att den inte längre lämnar utrymme för något undantag för fordon som undantagits från skyldigheten att ha taxameter. Regeringen finner den ändringen vara följdriktig.

I avsnitt 5.8 tas frågan om s.k. hyrverkstrafik upp och där sägs att det bör vara möjligt för taxifordon i den nya kategorin av taxi att använda sig även av vanliga registreringsskyltar utan kännetecken för taxi. För det fall en särskild registreringsskylt valts så kommer denna skylt att kunna omhändertas men inte om en vanlig registreringsskylt valts. Omhändertagande av en vanlig registreringsskylt i dessa fall skulle medföra att fordonet inte skulle kunna användas privat vilket enligt regeringens bedömning skulle föra för långt. Det kan i sammanhanget noteras att utredningens förslag till ändring av 7 kap. 2 § TTF om straff för den som bryter mot föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon inte påverkas av valet av skylt.

Paragrafen ska även kompletteras med en ny grund för omhändertagande som motsvarar den som gäller för taxametrar i 5 kap. 8 § 5 TTL. Regeringen anser att den ska vara tillämplig även för det fall den särskilda utrustningen för taxifordon, som måste finnas när taxifordonet är anslutet till en beställningscentral, inte uppfyller de krav som meddelats i anslutning till taxitrafiklagen.

5.3.6 Prisinformation

Regeringens förslag: Bestämmelsen i taxitrafiklagen om skyldigheten att lämna uppgift om tillämpad taxa, att lämna prisuppgift om jämförpriset överstiger 500 kronor samt förse taxifordonet med en prisinformationsdekal ska ändras så att den endast omfattar taxifordon som är försedda med taxameterutrustning.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I 2 kap. 17 § första stycket TTL finns bestämmelser om att den som innehar taxitrafiktillstånd ska vara skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar. I 7 kap. 3 § TTL finns dessutom ett bemyndigande som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. prisinformation. Även bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift om jämförpriset för färden överstiger 500 kronor hänger samman med detta, se 2 kap. 17 § andra stycket TTL. Vid prissättning i fråga om ett taxifordon med särskild utrustning för taxifordon kommer beställningscentralen att bestämma ett fast pris, se avsnitt 5.4.2. Det innebär att den nu berörda bestämmelsen bör ändras så att den endast omfattar fordon med taxameterutrustning.

5.4 Beställningscentralens verksamhet

5.4.1 Definition och betalning

Regeringens förslag: Med en tillståndspliktig beställningscentral ska avses en verksamhet som består i att ta emot beställningar och betalningar samt att fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd. Därutöver ska centralen ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som ska krävas för taxifordon som saknar taxameterutrustning.

Beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon som saknar taxameterutrustning ska bara få göras till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik. Betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget till tillståndshavaren. Betalningen ska inte få göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

Beställningscentralerna ska inte vara skyldiga att ta emot betalningen i sedlar eller mynt.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen använder dock orden "taxiföretag" i stället för "innehavare av taxitrafiktillstånd" och "transportuppdrag" i stället för "köruppdrag" i lagtextens lydelse. Vidare saknar utredningens förslag ett förtydligande om att betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget. Redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* framför att utredningen inte analyserat om förbudet mot kontant betalning i fordonet kan leda till tillgänghetsbrister om den nya kategorin av taxitrafik blir dominerande. Detsamma gäller förhållandet att fordonen måste beställas i förväg som kan leda till en minskning av möjligheterna till sådan spontan och snabb persontransport som taxitrafik med taxameter kan erbjuda. *Svenska Taxiförbundet* framhåller att frånvaron av kontanthantering i fordonet får en säkerhetshöjande effekt.

Skälen för regeringens förslag

Definition

Beställningscentralerna kommer att ha en funktion som på många sätt påminner om redovisningscentraler för taxitrafik när det gäller att samla in, lagra och lämna ut uppgifter. Beställningscentralen ska dessutom ha till uppgift att ta emot beställningar och betalningar samt fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd som har taxifordon som är anslutna till den. Fordonen ska vara utrustade med en särskild utrustning för taxifordon. Dessa frågor har berörts i avsnitt 5.1, 5.2.1 och 5.3.1. Regeringen bedömer att det i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT, bör införas en definition av vad som ska avses med en beställningscentral som ger uttryck för detta. Regeringen

anser att ordet ”transportuppdrag” i utredningens förslag till lagtext i 2 § LRT, ska ersättas med ”köruppdrag, jfr avsnitt 5.1.

Utredningen har i och för sig på ett ställe lämnat det öppet om det alls ska föreskrivas om särskild utrustning för taxifordon. Detta kan framstå som motsägelsefullt eftersom det lämnas författningsförslag som förutsätter att sådan utrustning ska finnas, se förslagen i 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL. Regeringen är dock av uppfattningen att reformen förutsätter att krav på en särskild utrustning för taxifordon införs när det gäller den nya kategorin av taxitrafik.

Betalning av köruppdrag

Möjlighet till betalning i ett taxifordon utgör i sig självt en risk för svarttaxiverksamhet och därmed skatteundandragande. I utredningen antecknas följande exempel som ett sätt att undanhålla intäkter genom att ha flera betalterminaler i ett taxifordon. Den ena betalterminalen är kopplad till ett konto vars inkomster sedermera redovisas och deklarerar på ett korrekt sätt. Den andra betalterminalen är däremot kopplad till ett annat konto och betalningar till det kontot redovisas och deklarerar inte. Likaså kan hantering av kontanter i fordonen innebära en risk att föraren inte uppger att den utförda körningen ägt rum och behåller kontanterna utan redovisning eller deklaration.

För att undvika sådana situationer bör inte innehavarna av taxitrafiktillståndet eller förarna hantera betalningen. Detta kan innebära praktiska svårigheter för vissa aktörer men torde minska risken för skatteundandragande och skapar samtidigt en tydlig rågång mellan de två olika kategorierna av taxitrafik. Det bör därför i 2 b kap. 3 § TTL införas en regel som innebär att beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon med särskild utrustning bara får göras till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik. Utredningens förslag bör förtydligas så att det uttryckligen anges vilken beställningscentral som ska ha betalningen.

Utredningens förslag till lagtext anger också att betalning inte ska få göras genom medverkan från föraren eller innehavaren av taxitrafiktillståndet. Fråga uppkommer bland annat om vad som ska gälla vid betalning med hjälp av kortläsare som finns i fordonet. Skulle kortläsaren vara kopplad till taxiförarens eget konto uppfylls inte kravet på att betalning ska göras till beställningscentralen. Om kortläsaren är ansluten till beställningscentralen kan det vara svårt för den som ska betala att veta om så verkligen är fallet.

Regeringen bedömer att reformens bakomliggande intressen blir bäst tillgodosedda om betalningar som görs i eller i anslutning till fordonet och som kräver utrustning som tillhandahålls av föraren eller tillståndshavaren inte tillåts. All betalning ska alltså göras till beställningscentralen efter anvisning till beställaren från centralen utan förarens eller tillståndshavarens medverkan. Detta innebär däremot inte något hinder mot att en beställare, som genom avtal med beställningscentralen valt en elektronisk betalform, verkställer sin betalning i fordonet under färden, så länge detta sker helt utan förarens eller tillståndshavarens medverkan. Det skulle exempelvis kunna vara nödvändigt för en resenär att göra en sådan betalning via sin mobiltelefon enligt avtalet med beställningscentralen för

det fall en resplan justeras under färden och ett tilläggsbelopp därför ska betalas. Det finns sammanfattningsvis många andra alternativ än kortläsare i fordonet som medger en enkel betalning, t.ex. faktura, att ett betalkort registrerats hos beställningscentralen från vilket betalning dras eller annan elektronisk betalning.

I sammanhanget kan det också anmärkas att detta också innebär att betalning av eventuella egenavgifter vid särskilda persontransporter eller kollektivtrafikresor med taxifordon inte heller kan göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan. Det är fullt möjligt för den som upphandlar köruppdraget att lösa den frågan på annat sätt än att taxiföraren ska ta emot egenavgiften, t.ex. med hjälp av faktura.

Den nya kategorin av taxitrafik kommer alltså att kännetecknas av att den som beställer ett köruppdrag träffar en överenskommelse med beställningscentralen om uppdraget och dess närmare villkor. Därefter ska beställaren betala det överenskomna priset till beställningscentralen. Detta innebär att det är beställningscentralen som i förhållande till beställaren svarar för att köruppdraget utförs i enlighet med överenskommelsen även om det i praktiken är en innehavare av taxitrafiktillstånd som utför uppdraget.

Det blir således beställningscentralen som säljer köruppdraget. Vid reklamation och andra liknande frågor är det därför till beställningscentralen som beställaren ska vända sig. Om någon i dag stoppar en taxi på gatan för ett köruppdrag torde det inte vara ovanligt att resenären efteråt inte vet vilken innehavare av taxitrafiktillstånd som utförde transporten. Vid beställning via en beställningscentral kan beställaren lättare hålla sig till ett visst varumärke, vilket torde göra reklamationer enklare. Det kommer sannolikt även att leda till att beställningscentralen har ett incitament att se till att köruppdraget utförs väl. På detta sätt kan därför konsumenternas ställning komma att stärkas. I det sammanhanget finns också skäl att nämna den av *Svenska Taxiförbundet* nämnda säkerhets-höjande effekt som frånvaron av kontanthantering i taxifordonet innebär.

Det finns vanligtvis inte några skäl att reglera om betalning av en tjänst ska göras med sedlar och mynt, betalkort eller på något annat sätt. Det kan dock på goda grunder antas att beställningscentralerna inte kommer att vilja hantera kontanta betalningar. Kontant betalning kommer att vara mycket opraktiskt eftersom beställningscentralen bara i undantagsfall kommer att vara belägen i närheten av beställaren. Det ovan berörda kravet på att betala till beställningscentralen medför att det blir mycket opraktiskt att betala kontant. Merparten av alla betalningar skulle därför under alla förhållanden ske på annat sätt.

Det framstår som opraktiskt att beställningscentraler ska vara skyldiga att ta emot sedlar och mynt. Att förarna inte heller ska kunna ta emot kontant betalning på beställningscentralens vägnar har berörts ovan. Regeringen anser därför att en bestämmelse om att beställningscentralen inte ska vara skyldig att ta emot betalning i sedlar eller mynt ska införas i TTL. Konsekvensen av en sådan regel avviker ändå inte från vad som till följd av praktiska realiteter ändå typiskt sett skulle bli fallet. *Trafikanalys* framför att utredningen inte analyserat om förbudet mot betalning i fordonet kan leda till tillgänghetsbrister om den nya kategorin av taxitrafik blir dominerande. Regeringen bedömer denna risk som liten men den är förstås möjlig att följa upp i framtiden.

Enligt 5 kap. 1 § andra stycket lagen (1988:1385) om Sveriges riksbank är sedlar och mynt lagliga betalningsmedel. Detta har i rättspraxis uttolkats så att en borgenär i princip är skyldig att ta emot betalning med sedlar eller mynt. Parterna kan emellertid avtala om vilket betalningsmedel som ska användas, jfr 7 § lagen (1936:81) om skuldebrev och Svea hovrätts beslut av den 11 mars 2011 i ärende ÖÅ 1269-11. Det kan även i lag finnas undantag från bestämmelsen i lagen om Sveriges riksbank för vissa offentligrättsligt reglerade avgifter, se t.ex. 62 kap. 2 § skatteförfarandelagen (2011:1244). I utredningens författningskommentar talas om att göra ett undantag för egenavgifter vid särskilda persontransporter eller kollektivtrafikresor med taxifordon men något författningsförslag i den delen har inte ha lämnats. Regeringen är hur som helst av uppfattningen att något undantag inte behövs eftersom det är fullt möjligt för den som upphandlar köruppdraget att lösa den frågan på annat sätt, t.ex. via faktura till resenären. I annat fall får den upphandlade enheten kräva att taxifordonet har taxameterutrustning.

5.4.2 Fast pris och bevis om pris

Regeringens förslag: Vid taxitrafik med ett fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon ska ett fast pris lämnas av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid som fordonet ska stå till beställarens förfogande.

Beställningscentralen ska vara skyldig att före färden lämna ett skriftligt bevis om priset till beställaren. I beviset ska även den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå till beställarens förfogande anges.

Om ett köruppdrag förändras efter att det påbörjats ska beställningscentralen så snart som möjligt uppdatera beviset, dock senast innan köruppdraget avslutats.

Detta ska inte gälla i fråga om taxitrafik som omfattas av lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen om riksfärdtjänst, lagen om färdtjänst, kollektivtrafiklagen och skollagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag innehåller dock en särskild definition av samhällsbetalda resor som regeringen i stället inarbetat i den relevanta bestämmelsen. Utredningen använder uttrycket samhällsbetalda resor i stället för särskilda persontransporter och sådan kollektivtrafik som utförs med taxifordon. Utredningens förslag anger inte heller till vem beviset ska lämnas och saknar också en regel om situationer där köruppdraget ändras sedan det påbörjats. Utredningens förslag använder ordet passageraren i stället för beställaren. Redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: *Tillväxtverket* anser att fasta priser underlättar prisjämförelser. *Konsumentverket* är positivt till fasta priser då det ökar pristryggheten för konsumenten. *Trafikanalys* menar att definitionen av samhällsbetalda resor är ofullständig då den saknar anropsstyrd trafik med buss och sjötaxi och att undantaget skulle omfatta ”kollektivtrafik och taxitrafik i avtal med det allmänna”. *Trafikanalys* menar att ett fast pris

leder till s.k. suboptimering eftersom ett sådant pris måste ta höjd för risken att kostnaden blir högre än intäkten. Detta innebär dyrare resor. *Svensk Kollektivtrafik* saknar ett kundperspektiv på frågan om kvitto för resenärer som inte vill hantera elektroniska kvitton. *Svenska Taxiförbundet* tillstyrker utredningens förslag om fast pris då det bidrar till pristransparens. När det gäller skriftligt bevis bör dock ordet färden bytas ut mot slutdestination eftersom färden i meningen färdväg saknar betydelse vid fast pris. *Samtrans* menar att definitionen även behöver omfatta skolresor, handikappomsorgsresor och äldreomsorgsresor. *Lunds universitet* ställer sig bakom definitionen av samhällsbetalda resor. *Mora kommun* tillstyrker undantaget från kravet på fast pris m.m. för samhällsbetalda resor.

Skälen för regeringens förslag

Fast pris och bevis om pris

En av taxameterens huvudfunktioner är att försäkra resenären om att priset beräknas på ett korrekt sätt. I den nya kategorin av taxi ska det inte krävas något mätinstrument i fordonet som löpande räknar upp priset. För att kompensera beställarens och resenärernas intresse i detta avseende föreslår utredningen att det införs ett krav på ett fast pris och att uppgift om detta pris lämnas före färden. Priset ska avse en viss i förväg fastställd färd eller en viss tid som taxifordonet står till beställarens förfogande. Det saknas också behov av prisinformationsdekal.

Det får ur konsumentperspektiv också anses vara viktigt att det finns en dokumentation av avtalets centrala innehåll. Det finns annars en risk för bevissvårigheter och otydlighet i fråga om vad som har överenskommits. Det bör därför införas en skyldighet för beställningscentralen att innan köruppdraget påbörjas lämna ett bevis om avtalets centrala innehåll, nämligen priset och den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå till förfogande. Ett bevis om detta ska därför lämnas. Regeringen konstaterar att det av utredningens förslag till lagtext inte framgår till vem beviset ska lämnas. Beställaren och resenären är ofta samma fysiska person men behöver inte vara det. Regeringen är av uppfattningen att beviset ska lämnas till beställaren och lagtexten ska därför förtydligas i detta avseende.

Flera remissinstanser, t.ex. *Tillväxtverket*, *Konsumentverket* och *Svenska Taxiförbundet*, är positiva till förslaget om ett fast pris. *Trafikanalys* menar dock att ett krav på fast pris leder till högre priser. Regeringen konstaterar under alla förhållanden att ett fast pris utgör en viktig rågång mellan de två kategorierna av taxitrafik och om det leder till dyrare köruppdrag kommer taxifordon med taxameter att gynnas.

Utredningen föreslår att beviset ska vara skriftligt och uttalar att med skriftligt bevis kan avses bevis på papper, sms, fax eller e-post. Regeringen delar denna uppfattning och konstaterar att ordet skriftligt inte innefattar något annat formkrav än att det inte är muntligt och att det därför går att behålla, jfr 2 kap. 17 § andra stycket TTL. Bevisets närmare utformning kan regleras i myndighetsföreskrifter.

Vidare har utredningen valt uttrycket ”den överenskomna färden” i författningstexten. *Svenska Taxiförbundet* anser dock att ”den överenskomna slutdestinationen” skulle vara att föredra. Av utredningens motiv framgår att den med färd avser en resa mellan en startpunkt och en slutdestination. Båda förhållandena bör framgå av beviset. Regeringens uppfattning är att ordet köruppdrag ska användas när såväl färd som en avtalad tid avses. Det kan noteras att ordet färd också används i 2 kap. 17 § TTL.

Fråga uppkommer om vad som ska gälla i fråga om det fasta priset om en resenär behöver ändra sin resplan sedan köruppdraget påbörjats och priset därför måste justeras, t.ex. önskemål om en mellandestination eller ändrad slutdestination. Frågan är visserligen i första hand en civilrättslig sak mellan beställaren och beställningscentralen men den påverkar samtidigt kraven på att betalning ska göras till beställningscentralen samt att ett fast pris och ett bevis om detta ska lämnas innan köruppdraget påbörjas, se avsnitt 5.4.1. Situationen uppkommer bara om taxiföraren, med hänsyn till andra köruppdrag, har möjlighet att acceptera ändringen. Situationen torde dessutom i praktiken oftast uppkomma om köruppdraget blir dyrare än vad som ursprungligen avtalats. Sedan avtal om köruppdraget slutits behöver beställningscentralen inte acceptera ett lägre pris med mindre än att det avtalats.

Beställaren kommer att vara skyldig att ändra beställningen genom att kontakta beställningscentralen. Beställningscentralen kan räkna om priset och kommunicera ett prisförslag till beställaren som denne kan acceptera. Beställaren får samtidigt information om hur betalning kan göras, t.ex. via faktura eller med ett betalkort som är registrerat hos beställningscentralen. Taxiföraren får i sitt kommunikationssystem ett meddelande från beställningscentralen om att ändringen är avtalad och kan utföra det ändrade köruppdraget. Ordningen kan tyckas komplicerad men är en oundviklig konsekvens av den rågång som ska gälla mellan de två kategorierna av taxitrafik. Samtidigt ska inte komplikationsgraden överdrivas eftersom de olika stegen kan utföras med hjälp av elektronisk kommunikation.

Om beställaren, som ska betala, och resenären inte är samma person kan situationen lösas genom ett avtalsrättsligt standardvillkor där beställaren kan medge att resenären får ändra resplanen upp till en viss prisförhöjning. Även motsatsen kan förstås avtalas men då får resenären själv ta ansvar för den förnyade beställningen. Saken behöver under alla förhållanden inte regleras utan kan hanteras inom ramen för parternas avtal.

Om det i stället är frågan om en förlängning av den tid under vilken taxifordonet ska stå till förfogande, blir resenären på motsvarande sätt skyldig att åstadkomma en ändring av avtalet. Situationen uppkommer förstås bara sedan köruppdraget påbörjats eftersom det annars blir frågan om att boka om köruppdraget.

De nu beskrivna situationerna med ändringar i påbörjat köruppdrag kräver ingen ändring av utredningens förslag till 2 b kap. 3 § TTL eftersom taxiföraren inte heller vid sådana ändringar blir inblandad i vare sig beställningen eller betalningen. När det gäller 2 kap. 4 § TTL finns dock skäl att göra ett tillägg. Regeringen anser att det ska framgå att om en ursprunglig beställning av ett köruppdrag ändras under pågående uppdrag är det tillräckligt att ett uppdaterat bevis lämnas snarast möjligt men senast innan köruppdraget avslutats.

Undantag för särskilda persontransporter och taxitrafik som omfattas av kollektivtrafiklagen

Regeringen anser att uttrycket särskilda persontransporter och taxitrafik som omfattas av kollektivtrafiklagen (2010:1065) bör användas i stället för samhällsbetalda tjänster, se avsnitt 4.2. Särskilda persontransporter är helt eller delvis finansierade av offentliga medel och beställs av behöriga myndigheter. Mot bakgrund av den behöriga myndighetens starka marknadsställning gör sig de skyddsintressen som berördes under föregående underrubrik inte gällande med samma styrka. Inte heller resenärernas intresse motiverar en reglering om fast pris eller bevis om priset eftersom resenärerna vid särskilda persontransporter inte är avtalspart.

Även för taxitrafik som omfattas av kollektivtrafiklagen finns skäl att undanta den från bestämmelserna om fast pris och bevis om pris. Kollektivtrafikresor erbjuds inte med annat än fast pris. Antingen betalar resenären per resa eller för resor under en viss tidsperiod. Vidare har kollektivtrafik ett annat sätt att informera om prissättning än vad som behövs för taxiresor som inte omfattas av kollektivtrafiklagen.

Regeringen kan konstatera att den definition av samhällsbetalda resor som utredningen föreslagit enbart kommer till användning i ett undantag från de nu berörda kraven på fast pris och bevis om pris. Eftersom bestämmelsen bara är relevant i förhållande till förslaget till 2 b kap. 4 § TTL torde det saknas skäl för en egen definition och innehållet i regeln kan i stället placeras tillsammans med undantaget.

Trafikanalys synpunkt om att definitionen av samhällsbetalda resor är ofullständig tas om hand genom att definitionen inte kommer att användas. Regeringens uppfattning är att sådan taxitrafik som omfattas av lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst (1997:735), lagen (1997:736) om färdtjänst, kollektivtrafiklagen (2010:1065) och skollagen (2010:800) ska undantas från bestämmelsen om fast pris och bevis om pris. Regeringen konstaterar att *Samtrans* synpunkt att skolresor, handikappomsorgsresor och äldreomsorgsresor bör omfattas av undantaget från fast pris och bevis om pris omhändertas delvis genom att skollagens bestämmelser om skolresor omfattas av undantaget. Vad gäller de övriga två begreppen som *Samtrans* uppmärksammar saknas beredningsunderlag.

Svensk Kollektivtrafik tar upp frågor om det vanliga kvittot. Kvittot kan lämnas på annat sätt än som ett sedvanligt kvitto som lämnas i taxifordonet, t.ex. e-post eller i någon annan elektronisk form. Att denna omständighet skulle hindra upphandlingen av särskilda persontransporter bedöms som osannolikt. Den upphandlande enheten är fri att ställa krav på hur betalda beställningar ska kvitteras och den egenavgift som resenären ibland ska betala ska ju betalas till beställaren.

5.4.3 Säkring av uppgifter vid dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd

Regeringens förslag: Bestämmelsen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar överföring av uppgifter till en ny redovisningscentral i händelse av dödsfall eller konkurs ska vara tillämplig på beställningscentraler.

Bestämmelsen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar överföring av uppgifter till en ny redovisningscentral i händelse av återkallelse ska vara tillämplig på beställningscentraler.

När uppgifter överförs till en ny beställningscentral ska den centralen lagra uppgifterna så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som om uppgifterna inte hade överförts.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Hos beställningscentralen kommer det att finnas lagrade uppgifter om innehavarna av taxitrafiktillstånd och deras taxiförare, dvs. sådana uppgifter som den enligt förslaget till 23 a § LRT ska vara skyldiga att samla in och lagra. I avsnitten 5.5.4 och 5.5.5 behandlas frågor om hur en beställningscentralens verksamhet kan upphöra till följd av dödsfall, konkurs eller att tillståndet har återkallats. När ett tillstånd att bedriva beställningscentral har upphört eller återkallats måste de innehavare av taxitrafiktillstånd som varit knutna till centralen tämligen omgående avtala med en ny beställningscentral om framtida lagring av uppgifter eftersom anslutning till en beställningscentral är en förutsättning för att få bedriva taxitrafik med särskild utrustning för taxifordon.

När beställningscentralens verksamhet upphör eller tillståndet återkallas, behöver även de uppgifter som lagras hos centralen på ett eller annat sätt säkras och överföras till någon annan som kan lagra uppgifterna. När det gäller redovisningscentralerna så uppkommer motsvarande situationer. Där har frågan lösts genom att dödsboet eller konkursboet ska överföra de taxameteruppgifter som lagras till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar. Om det är fråga om ett återkallat tillstånd ska tillståndshavaren anvisa vilken annan redovisningscentral den eller de verksamhetsansvariga för den tidigare redovisningscentralen ska överföra de lagrade uppgifterna till. Om det inte går att utverka en anvisning ska dödsboet, konkursförvaltaren eller verksamhetsansvarig välja redovisningscentral. Uppgifterna ska överföras inom sex veckor.

Regeringen finner i likhet med utredningen att en motsvarande ordning bör gälla när det gäller tillståndspliktiga beställningscentraler vars verksamhet upphör till följd av dödsfall, konkurs eller återkallelse. Eftersom regleringarna kommer att vara så lika varandra kan de nya reglerna inarbetas i 17 och 22 §§ LRT genom att ett nytt andra stycke om beställningscentraler läggs till. De första styckena i de båda paragraferna ska ändras så att de bara gäller redovisningscentraler.

Den tid under vilken taxameteruppgifter ska lagras av en redovisningscentral har bestämts till sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde och en motsvarighet till detta för beställningscentralernas del har föreslagits i 23 a § första stycket LRT. I de nu aktuella situationerna är det viktigt att den sammanlagda lagringstiden inte förkortas. Detta har för redovisningscentralernas del lösts genom ett krav på den mottagande centralen att lagra uppgifterna så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma, se 23 § andra stycket LRT. En motsvarande regel bör därför införas i 23 a § andra stycket LRT.

I utredningens betänkande finns överväganden om huruvida en redovisningscentral för taxitrafik ska få lagra uppgifter som en beställningscentral för taxitrafik har samlat in. Utredningen gör dock bedömningen att olika detaljer i de olika slagen av verksamhet gör att det inte skulle vara lämpligt. Regeringen delar den bedömningen. Någon särskild regel för att hindra detta behövs inte om man genomgående anger vilket slags central som överföringen ska ske till.

5.4.4 Uppgifternas offentlighet

Regeringens förslag: Beställningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central ska inte obehörigen få röja sådana uppgifter som den har samlat in och lagrat, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.

Regeringens bedömning: Uppgifter som Skatteverket begär in kommer att omfattas av sekretess hos verket.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens förslag beskrivs dock uppgifterna bara med att de samlats in. Redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: De uppgifter som ska samlas in och lagras av beställningscentralerna kommer att innehålla uppgifter om ekonomiska förhållanden hos innehavaren av taxitrafiktillståndet. Det är inte osannolikt att sådana uppgifter skulle kunna vara av intresse för konkurrenter. I samband med införandet av redovisningscentraler uttalade regeringen i propositionen att det behövde förtydligas vad som skulle gälla i fråga om taxameteruppgifter och konkurrenter (se prop. 2013/14:223, s. 76 f.). Regeringen uttalade vidare:

I 26 § revisorslagen (2001:883) finns en särskild bestämmelse om tystnadsplikt. Enligt regeringens mening kan den obligatoriska överföringen av taxameteruppgifter till redovisningscentraler i viss mån jämföras med överlämnande av räkenskapsinformation. I jämförelse med ett bolags fullständiga räkenskapsinformation är det här förvisso ett mer begränsat antal uppgifter som är obligatoriska att överföra till en redovisningscentral. Uppgifterna kommer emellertid att vara av känslig natur då de innehåller uppgifter som rör taxibolagens affärs- eller driftsförhållanden. Regeringen anser att det finns starka skäl för att föreslå en särskild regel om tystnadsplikt i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

Tystnadsplikten ska omfatta redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central att inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att taxiföretaget som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Att lämna uppgifter till Skatteverket eller i vissa fall till en annan redovisningscentral ska däremot inte anses som obehörigt röjande eftersom redovisningscentralerna har att fullgöra en sådan uppgiftsskyldighet. Detsamma gäller om uppgifterna begärs ut av den tillståndshavare som överfört uppgifterna till redovisningscentralen.

Regeringen konstaterar att liknande intressen gör sig gällande när det gäller uppgifter som kommer att ha samlats in och lagrats av tillståndspliktiga beställningscentraler. Regeln om tystnadsplikt som finns i 28 § LRT ska därför göras tillämplig även på dem.

När Skatteverket hämtar in uppgifter från beställningscentralerna så kommer uppgifterna att finnas tillgängliga i myndighetens verksamhet. Av 27 kap 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, följer bl.a. att sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt för uppgifter om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Sekretessen är absolut. De uppgifter som Skatteverket hämtar in kan komma att utgöra underlag för bestämmande av taxiverksamhetens skatt. Själva syftet med att kunna inhämta uppgifterna är att Skatteverket med stöd av dessa ska kunna kontrollera taxiverksamhetens intäktsredovisning och upptäcka undandragande av skatt. Som tidigare framgått är det frågan om uppgifter som avser taxiverksamhetens ekonomiska förhållanden. Sammanfattningsvis kan det konstateras att den sekretess som följer av 27 kap. 1 § OSL kommer att bli tillämplig på uppgifterna från beställningscentralen när Skatteverket hämtar in dem.

5.5 Tillstånd för beställningscentraler

5.5.1 Tillstånd och lämplighetskrav

Regeringens förslag: Det ska krävas tillstånd för att få driva en sådan beställningscentral till vilken en innehavare av taxitrafiktillstånd måste vara ansluten för att få bedriva taxitrafik med ett fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon.

Tillstånd att driva en beställningscentral ska endast få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Tillstånd ska inte få ges till en ideell förening eller stiftelse. En beställningscentral ska inte få inneha taxitrafiktillstånd.

Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska få ges tillstånd att driva beställningscentral. Om sökanden är en juridisk person ska den ha sitt säte inom EES. För tillstånd ska det krävas att den tekniska utrustning som ska användas för insamling, lagring och utlämnande av uppgifter ska finnas inom EES.

Ett tillstånd att driva beställningscentral ska gälla tills vidare.

Regeringens bedömning: Paragrafen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar vad som ska avses med gott anseende bör vara tillämplig på beställningscentraler. Dess lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. Den blir därför tillämplig på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras. Motsvarande bedömning görs angående paragrafen om tillståndsmyndighet.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Taxiförbundet* stödjer kravet på bosättning eller säte inom EES. *Samtrans* menar att förbudet för en beställningscentral att inneha taxitrafiktillstånd inte är tillräckligt belyst då det riskerar att drabba beställningscentraler på landsbygden som vill bedriva egen taxitrafik.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Tillstånd och krav på lämplighet

I propositionen Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223, s. 57) konstaterade regeringen att det skulle ställas krav på certifiering av den tekniska utrustning som skulle användas i redovisningscentralen. Regeringen konstaterade samtidigt att detta endast var en del av den kravbild som skulle ställas på redovisningscentralerna. Det infördes även andra krav, t.ex. på lämplighet. Regeringen menade därför att det fanns skäl att ställa krav på ett mer övergripande myndighetsgodkännande i form av ett tillstånd.

Det kan konstateras att utredningen har föreslagit att regleringen om beställningscentraler inarbetas i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT. Många av de föreslagna bestämmelserna föreslås få liknande och ibland identiska motsvarigheter till vad som gäller för redovisningscentralerna. Detta gäller inte minst frågor om vilka krav som ska ställas på beställningscentralerna. Det övergripande intresse som föranleder kravbilden på såväl redovisningscentralerna som beställningscentralerna är detsamma, nämligen en förbättrad skattekontroll. Mot denna bakgrund delar regeringen utredningens uppfattning om att det finns skäl för att införa ett krav på myndighetsgodkännande i form av ett tillstånd. Detta föranleder justeringar av 3 § LRT. Bestämmelsen ska ange att det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral och en beställningscentral.

Av 4 § LRT följer att en ansökan om tillstånd ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Eftersom denna bestämmelse inte innehåller någon språklig avgränsning till redovisningscentraler behöver den inte ändras för att bli tillämplig även på redovisningscentraler. Detta följer av den ändring som föreslås i 1 § LRT.

Eftersom beställningscentralerna kommer att ha en funktion som på många sätt liknar redovisningscentralernas, bör kravbilden i allmänhet, t.ex. krav på lämplighet, också kunna utformas på ett likartat sätt. De krav på lämplighet med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende som gäller för redovisningscentraler enligt 8 § första stycket LRT bör därför gälla även för beställningscentraler. I bestämmelsens andra stycke finns ett förbud mot att ideella föreningar och stiftelser ges tillstånd att driva en redovisningscentral som bör gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Det finns nämligen inte samma möjligheter till insyn i en ideell förening eller stiftelse som i exempelvis ett aktiebolag.

I 13 § LRT, som utformats med ledning av 2 kap. 11 § taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL, finns en precisering av vad som ska avses med gott anseende. Den paragrafen ska också vara tillämplig på beställningscentraler men behöver till följd av sin lydelse inte ändras för att så ska bli fallet, jfr. vad som anförts om 4 § LRT ovan.

Det finns inga skäl att tidsbegränsa ett tillstånd. Ett tillstånd ska gälla tills vidare och 14 § LRT behöver därför justeras för att den ska bli tillämplig även på beställningscentraler.

Krav på bosättning och säte

I den ovan nämnda propositionen om redovisningscentraler uttalade regeringen att det inte kunde uteslutas att utomlands bosatta fysiska personer och juridiska personer med säte och verksamhet utomlands kan visa sig vilja driva redovisningscentraler. I den promemoria som låg till grund för propositionen hade det föreslagits att tillstånd bara skulle få ges till den som var bosatt i Sverige eller, om det var frågan om en juridisk person, som hade sitt säte i Sverige. Promemorian innehöll vidare ett förslag som innebar att den tekniska utrustningen i redovisningscentralen skulle finnas i Sverige.

Promemorian förslaget föranledde dock remisskritik med hänsyn till Sveriges EU-rättsliga åtaganden angående fri rörlighet för tillhanda-

hållande av gränsöverskridande tjänster. Regeringen bedömde att promemorians förslag inte kunde genomföras men väl att man kunde ställa samma krav fast med avseende på Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En regel med detta innehåll infördes i 10 § LRT och gäller alltså för redovisningscentraler. Regeringen gör liksom utredningen bedömningen att bestämmelsen ska göras tillämplig även på tillståndspliktiga beställningscentraler. *Svenska Taxiförbundet* stödjer för övrigt detta förslag. Termen beställningscentraler bör därför läggas till i första stycket och det andra stycket kompletteras med ordet "insamling" för att alla aspekter av såväl redovisningscentralernas som beställningscentralernas verksamhet ska finnas med.

Intressegemenskap

Utredningen reser frågan om det bör införas ett förbud mot intressegemenskap mellan tillståndspliktiga beställningscentraler och innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit fordon till beställningscentralen. Om det finns en intressegemenskap mellan den som ska lagra uppgifter för skattekontroll och den som ska kontrolleras, kan det antas att det finns en förhöjd risk att kontrollvärdet av de uppgifter som samlas in och lagras minskar. Utredningen tar dock bl.a. fasta på att det finns ett stort antal befintliga beställningscentraler vars ägare också är tillståndshavare som utför taxitjänster i beställningscentralens verksamhet. Utredningen antar att befintliga beställningscentraler kommer att ansöka om att få bli tillståndspliktiga beställningscentraler och att dessa befintliga strukturer bör tas till vara i samband med att man inför ett nytt system. I detta sammanhang noterar också utredningen att det inte har införts några regler som hindrar intressegemenskap mellan redovisningscentraler och innehavare av taxitrafiktillstånd med anslutna fordon. Utredningen föreslår därför inget förbud mot intressegemenskap. Regeringen delar denna bedömning men konstaterar också att det i framtiden kan visa sig finnas skäl att se över frågan.

Regeringen finner dock, i likhet med utredningen, att det bör införas en regel som innebär att tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik inte får ha taxitrafiktillstånd. Skälet för det är att det är väsentligt att upprätthålla en åtskillnad mellan de olika juridiska eller fysiska personerna som utgör ett led i kontrollen av innehavarna av taxitrafiktillstånd och tillståndshavarna själva. Om de är organiserade som olika rättssubjekt, kommer de att ha olika bokföring och årsredovisning och det uppkommer då ingen risk för sammanblandning av uppgifter om transaktioner. *Samtrans* invänder visserligen mot detta med hänsyn till landsbygdsintressen men regeringen anser att de intressen som talar för ett förbud väger alltför tungt för att inte ges genomslag.

5.5.2 Verksamhetsansvarig samt lämplighetsprövning

Regeringens förslag: Hos beställningscentralen ska det finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som ska gälla för verksamheten (verksamhetsansvarig).

En fysisk person som har tillstånd att driva en beställningscentral ska vara verksamhetsansvarig. Hos juridiska personer som har tillstånd att driva beställningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

Om någon av dem som ska prövas byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas. Beställningscentralen ska vara skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Regeringens bedömning: Paragrafen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar vilka personer vars lämplighet ska prövas bör vara tillämplig på beställningscentraler. Dess lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. Den blir därför tillämplig på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget eller bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I föregående avsnitt föreslogs tillståndskrav för beställningscentraler som i många avseenden liknar de krav som redan gäller för redovisningscentraler. I den där nämnda propositionen om redovisningscentraler för taxitrafik restes också frågan om vem som ska uppfylla de krav som ställs. I propositionen gjordes en jämförelse med de krav som redan gällde för taxitrafiktillstånd, dvs. lämplighetskrav som innefattar hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende.

I de fall en enskild näringsidkare för egen räkning ansöker om tillstånd för att driva en beställningscentral ska lämplighetsprövningen, liksom är fallet med redovisningscentraler, förstås inriktas på den enskilda näringsidkaren personligen. Om sökanden i stället är en juridisk person, t.ex. ett aktiebolag, blir prövningen mer komplicerad eftersom man behöver identifiera någon eller några av den juridiska personens funktionärer.

I detta avseende finns likartade behov av reglering för såväl redovisningscentraler som beställningscentraler. Beställningscentralerna kommer, liksom redovisningscentralerna, att spela en viktig roll i Skatteverkets skattekontroller. Det är därför viktigt att de personer som är ansvariga för beställningscentralens verksamhet och de som på något sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten kan bedömas vara lämpliga.

Valet av personkrets ska ha samma inriktning som när det gäller redovisningscentraler. De regler i 5 § LRT om att det ska finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar (verksamhetsansvarig) för att verksamheten utövas i enlighet med gällande föreskrifter ska därför gälla även för beställningscentraler. Detsamma gäller den lagens 6 och 7 §§ om

att en fysisk person som har tillstånd ska vara verksamhetsansvarig och att en juridisk person ska utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga. Detsamma gäller även 11 § LRT om vilka personer som ska prövas vid sidan av den eller de verksamhetsansvariga, t.ex. den verkställande direktören. Till sist finns i 12 § LRT en regel som innebär att om någon av dem som anges i 11 § byts ut eller det tillkommer någon sådan person så ska den nya personens lämplighet prövas och de ändrade förhållandena anmälas till tillståndsmyndigheten.

Alla de ovan berörda paragraferna i LRT bör gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Detta föranleder tillägg av orden ”eller beställningscentraler” i flertalet av dem, dock inte när det gäller 11 § som kommer att vara tillämplig till följd av ändringarna i 1 § LRT eftersom den inte innehåller någon språklig avgränsning till redovisningscentraler.

Som framgår av den föreslagna lagtexten innefattar lämplighetsprövningen inte bara funktionärer som verkar i den juridiska personen utan också den juridiska personen i sig. En juridisk person kan inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person ha skatteskulder eller vara belastad med annan relevant problematik. Det kan t.ex. vara frågan om olika former av likvidationsförfaranden, t.ex. sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation eller sådan likvidationsgrund som avses i 2 kap. 25 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Den närmare betydelsen av sådana omständigheter för tillståndet får avgöras från fall till fall. Sådana faktorer som är relevanta för den juridiska personen torde bara mera sällan bli aktuella att bedöma i samband med ansökan om tillstånd men de kan oftare bli aktuella att bedöma när återkallelse aktualiseras under den löpande tillsynen av verksamheten.

5.5.3 Tillståndsmyndighet och tillsyn

Regeringens bedömning: Paragrafen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar tillsyn bör vara tillämplig på beställningscentraler. Dess lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. Den blir därför tillämplig på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanser: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Av 4 § LRT följer att en ansökan om tillstånd ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten). Bestämmelsen kommer att gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler, se avsnitt 5.5.1. När det gäller redovisningscentralerna har regeringen bestämt att Transportstyrelsen ska vara tillståndsmyndighet. Av 27 § LRT framgår dessutom att tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att lagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till den följs. Med andra ord ligger alltså tillståndsgivningen och tillsynsansvaret i samma myndighets hand.

Även när det gäller tillståndspliktiga beställningscentraler kommer tillståndsgivningen och tillsynen att vara nära förbundna med varandra. Det kommer att finnas ett behov av att tillståndsmyndigheten fortlöpande kontrollerar att beställningscentralerna alltjämt uppfyller de krav som ställs. Tillsynen kan t.ex. avse att beställningscentralen lagrar uppgifter på ett sådant sätt att de inte riskerar att gå förlorade. Tillsynen kan också avse att de personer som omfattas av regler om lämplighetsbedömning alltjämt är lämpliga eller att kraven i övrigt för tillstånd att driva beställningscentral alltjämt är uppfyllda. Det framstår därför som lämpligt att tillståndsmyndigheten utövar tillsynen även när det gäller tillståndspliktiga beställningscentraler.

Det kan anmärkas att 27 § LRT inte innehåller någon referens till just redovisningscentraler. Paragrafen blir därför tillämplig även på tillståndspliktiga beställningscentraler genom de ändringar som föreslås i 1 § LRT. Liksom är fallet med redovisningscentraler finns i utredningen inga förslag som innebär att tillsynsmyndigheten ges några speciella verktyg för sin tillsyn. Regeringen förutsätter att beställningscentralerna inför hotet om återkallelse eller varning kommer att följa tillsynsmyndighetens önskemål.

5.5.4 Återkallelse och varning

Regeringens förslag: Om det i driften av beställningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, ska i stället varning kunna meddelas.

Regeringens bedömning: Ytterligare ett antal paragrafer i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar olika aspekter av återkallelse och varning bör vara tillämpliga på beställningscentraler. Deras lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. De blir därför tillämpliga på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget eller bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Det ska alltså krävas tillstånd för att få driva en beställningscentral. För ett sådant tillstånd kommer det att ställas vissa krav på sökanden som inte bara är av teknisk art utan också krav på lämplighet. Det kan förstås efter att beslut om tillstånd meddelats visa sig att driften av beställningscentralen inte når upp till de krav som ställs. Det är därför naturligt att ett tillstånd under vissa förhållanden ska kunna återkallas.

De nu beskrivna utgångspunkterna överensstämmer med dem som gäller för redovisningscentraler. Bestämmelsen om återkallelse som finns beträffande redovisningscentraler i 18 § LRT bör därför göras tillämplig även på tillståndspliktiga beställningscentraler. Detta föranleder en justering av paragrafens första stycke.

Ett exempel på när det skulle kunna vara frågan om ett allvarligt missförhållande är om en tillståndshavare eller någon i den personkrets som är föremål för prövning enligt 11 § LRT gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelse mot skatterättsliga regler eller i övrigt visat sig obenägen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Att inte fullgöra sin uppgiftsskyldighet mot Skatteverket eller i förekommande fall till andra myndigheter kan också utgöra ett allvarligt missförhållande. Detsamma gäller om det skulle visa sig att beställningscentralen förvanskar de uppgifter som den är skyldig att hantera eller om den teknik som centralen använder inte fungerar på ett godtagbart sätt och detta inte rättas till.

Ett ytterligare exempel hör samman med förhållandet att beställningscentralerna får vara belägna inom hela EES. Detta kan medföra svårigheter att snabbt få den information som Skatteverket eller tillsynsmyndigheten vill ha tillgång till. Om en beställningscentral inte medverkar i dessa situationer kan även detta vara ett sådant allvarligt missförhållande som gör att det finns skäl att ifrågasätta tillståndet. Det kan också antecknas att om den som driver en beställningscentral för taxitrafik får ett taxitrafiktillstånd så ska tillståndet att driva beställningscentralen återkallas, eftersom det inte längre finns förutsättningar för tillstånd, jfr förslaget till 8 § tredje stycket LRT.

Varje enskild situation ska dock inte automatiskt föranleda återkallelse. För att en överträdelse ska vara skäl att återkalla tillståndet krävs att den är av viss dignitet. I förlängningen av detta bör det, liksom är fallet med redovisningscentraler, vara möjligt att i stället meddela en varning om missförhållandena inte är så allvarliga. Om varning meddelats vid flera tillfällen kan det bli aktuellt med en återkallelse av tillståndet även om varje enskild omständighet som föranlett en varning inte har medfört någon återkallelse. Någon ändring av 18 § andra stycket LRT behövs inte eftersom stycket inte innehåller någon avgränsning till redovisningscentraler, jfr förslaget till ändring av 1 § LRT.

Av 19 § LRT följer att ett ärende om återkallelse inte får avgöras utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en verksamhetsansvarig eller någon annan vars lämplighet ska prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas. Regeringen anser att denna ordning ska gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Regeringen anser också att de två särfall i 20 § LRT vid vilka tillståndet för en redovisningscentral ska återkallas av andra skäl än missförhållanden i verksamheten ska gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Några ändringar av 19 och 20 §§ LRT behövs dock inte eftersom de inte innehåller någon avgränsning till redovisningscentraler, jfr förslaget till ändring av 1 § LRT.

Tillståndsmyndighetens beslut om återkallelse eller varning är ett ingripande beslut och fattas efter skriftlig handläggning. Detta innebär att berörda parter inte har kännedom om vid vilken tidpunkt beslutet fattas. För en rättssäker handläggning bör därför ett beslut om återkallelse eller varning delges. Detta överensstämmer med vad som redan gäller för redovisningscentraler enligt 21 § LRT, som kommer att bli tillämplig på beställningscentraler genom den föreslagna ändringen i 1 § LRT.

5.5.5 Dödsfall och konkurs

Regeringens förslag: Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs ska tillståndet övergå till dödsboet respektive konkursboet. Om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, ska tillståndet gälla under högst sex månader från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Efter dödsfall eller konkurs ska en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig för beställningscentralen. I fråga om denne ska en lämplighetsbedömning göras.

Regeringens bedömning: Paragrafen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som behandlar vissa fall där tillståndet ska upphöra som har anknytning till föreståndaren bör vara tillämplig på beställningscentraler. Dess lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. Den blir därför tillämplig på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot förslaget eller bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I fråga om redovisningscentraler finns det regler som behandlar situationen när en tillståndshavare avlider eller försätts i konkurs. I propositionen Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223) uttalas om dessa situationer på s. 60 bl.a. följande.

Det är angeläget att verksamheten vid en redovisningscentral kan drivas vidare under viss begränsad tid när ett dödsfall som påverkar redovisningscentralen inträffar. Detsamma gäller i de fall innehavaren av tillståndet försätts i konkurs. De lagrade taxameteruppgifter som finns hos redovisningscentralen har stor betydelse för både den taxiverksamhet som överfört uppgifterna och för Skatteverkets kommande kontroll. Regeringen anser därför att det precis som är fallet vid dödsfall eller konkurser som träffar tillståndshavare vid taxiverksamhet bör föreligga en frist innan ett tillstånd att bedriva en redovisningscentral upphör. Den tid som ges möjliggör att bedöma om verksamheten vid redovisningscentralen har möjlighet att drivas vidare eller om taxameteruppgifterna ska överlämnas till en annan redovisningscentral, se avsnitt 5.10.5. Regeringen delar promemorians bedömning att vid utformningen av förslaget ska taxitrafiklagens bestämmelse fungera som förebild med de anpassningar som krävs för att göra motsvarande bestämmelse tillämplig på redovisningscentralernas verksamhet.

Samma utgångspunkter gör sig gällande även i fråga om tillståndspliktiga beställningscentraler. Nu aktuella förhållanden regleras i 15 § LRT och dess tredje stycke bör ändras så att paragrafen blir tillämplig även på beställningscentraler. Några ändringar av 15 § första och andra stycket LRT behövs dock inte eftersom de inte innehåller någon avgränsning till redovisningscentraler, jfr förslaget till ändring av 1 § LRT.

I 16 § LRT regleras upphörande av tillståndet för det fall en godkänd föreståndare inte anmälts inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet eller vad som ska gälla för det fall den som anmälts inte godkänns. Även denna paragraf ska vara tillämplig på tillståndspliktiga beställningscentraler men den behöver inte ändras på grund av den ändring som föreslås i 1 § LRT.

5.5.6 Överklagande och verkställighet

Regeringens förslag: Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om beställningscentraler ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut om föreläggande att utlämna uppgifter till verket.

Ett beslut som rör en fysisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall ska ett sådant beslut överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall ska ett sådant beslut överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Regeringens bedömning: Paragrafen i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik som innebär att beslut ska gälla omedelbart om inte annat förordnas bör vara tillämplig på beställningscentraler. Dess lydelse innehåller ingen avgränsning till redovisningscentraler. Den blir därför tillämplig på beställningscentraler genom den ändring som föreslås av lagens tillämpningsområde och behöver därför inte ändras.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens. Redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder mot förslaget eller bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Utredningen har föreslagit att samma regler om överklagande som gäller för beslut i frågor om redovisningscentraler ska gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler. Regeringen instämmer i detta och föreslår att 29 § LRT ändras i detta syfte genom att orden ”eller beställningscentraler” placeras efter ordet ”redovisningscentral” i paragrafens första stycke. Resterande stycken i paragrafen behöver inte ändras för att bli tillämpliga på grund av den ändring som föreslås i 1 § LRT. Förhållandet att den juridiska eller fysiska personens säte eller hemvist avgör vilken domstol som ska pröva beslutet i fråga verkar för att målen fördelas jämnare mellan domstolarna än om domstolsvalet hade styrts av var beslutsmyndigheten finns.

Av 30 § LRT framgår att ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Denna paragraf ska gälla även för tillståndspliktiga beställningscentraler, vilket blir fallet genom den ändring som föreslås av 1 § LRT. Det är angeläget att de beslut som kommer att fattas om beställningscentraler med stöd av LRT får genomslag direkt. Detta gäller särskilt tillstånd som är föremål för återkallelse på grund av att det finns allvarliga missförhållanden. Detta gäller dock inte utan undantag. När det gäller beslut som kan få mycket ingripande effekter eller som aktualiserar svåra bedömningar bör dock en möjlighet finnas att bestämma att beslutet ska gälla först när det har fått laga kraft.

5.6 Uppgifter i vägtrafikregistret

Regeringens förslag: Lagen om vägtrafikregister ska kompletteras så att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha som ändamål att tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

Det ska läggas till i lagen om vägtrafikregister att det i registret förs in uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

Det ska vara möjligt att medge direktåtkomst för sådana ändamål som anges ovan i enlighet med föreskrifter som meddelats av regeringen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket* påpekar att utredningens förslag när det gäller bilaga 9 i förordningen om vägtrafikregister innebär att uppgifter om särskild utrustning i taxifordon ska föras i vägtrafikregistret. Det behövs även en bestämmelse om att den som utför installation och besiktning rapporterar detta. Verket vill också få direktåtkomst enligt förslaget till 8 § lagen om vägtrafikregister så snart som möjligt eftersom det saknas skäl att vänta när det gäller redovisningscentraler. *Transportstyrelsen* framför samma synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: I utredningens betänkande föreslås att lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förkortad LVTR, kompletteras i vissa avseenden. För det första föreslås en komplettering av 5 § LVTR. Av denna paragraf följer att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha till ändamål att innehålla uppgifter för bl.a. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler. För det andra föreslås en komplettering av 6 § LVTR där det anges att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser bl.a. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

De föreslagna kompletteringarna innebär att vägtrafikregistret när det gäller beställningscentraler ska ha motsvarande ändamål och att det ska föras in motsvarande uppgifter i det som är fallet när det gäller redovisningscentraler. Genom dessa ändringar säkerställs en lagenlig behandling av förekommande personuppgifter, att det blir möjligt att registrera nödvändiga uppgifter och att uppgifterna ska kunna användas på avsett sätt. Utredningen innehåller också förslag om vilka närmare uppgifter som ska föras i vägtrafikregistret. Detta motsvarar i stora delar vad som gäller för redovisningscentraler för taxitrafik men också uppgifter om särskild utrustning för taxifordon. Detta föreslås dock införas i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och berörs därför inte vidare.

För en ändamålsenlig kontroll av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik bör det vara möjligt att ge t.ex. Skatteverket direktåtkomst till de uppgifter som införs i vägtrafikregistret för fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler eller

beställningscentraler för taxitrafik. Det bör därför göras en ändring i 8 § LVTR så att regeringen kan meddela föreskrifter om detta. När det gäller *Skatteverkets* och *Transportstyrelsens* förslag att denna ändring när det gäller redovisningscentraler kan träda i kraft så snart som möjligt så har regeringen i och för sig förståelse för det. Det är emellertid inte lagtekniskt möjligt att låta en och samma paragraf träda i kraft vid olika tillfällen i olika delar. Den måste i så fall delas upp i två paragrafer med olika datum för ikraftträdande. Det bedöms inte vara lämpligt att dela upp 8 § LVTR. Saken kan därför inte lösas i detta lagstiftningsärende.

Skatteverket tar upp frågan om en motsvarighet till 26 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT. Denna paragraf stadgar att den som utför installation och besiktning av taxameterutrustning ska lämna tillsynsmyndigheten uppgift om utförande av sådana åtgärder. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har meddelat föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning med stöd av 8 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) som i sin tur har stöd i 7 kap. 3 § 2 taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL. Utredningen har inte föreslagit någon motsvarighet till 26 § LRT. Måhända beror det på att när det gäller den nya särskilda utrustningen för taxifordon så finns i nuläget ingen reglering av installation och besiktning som motsvarar den för taxametrar att falla tillbaka på av det enkla skälet att utrustningen ännu inte finns på marknaden. En sådan uppgiftsskyldighet kan dock införas senare när det blir tydligare hur förhållanden om installation och besiktning ska regleras för den särskilda utrustningen för taxifordon. Detta behöver inte nödvändigtvis göras i lag utan kan lika gärna införas i förordning eller myndighetsföreskrift med stöd av bemyndigandet som föreslås införas i 7 kap. 4 § TTL.

5.7 Taxifordon med taxameterutrustning

Regeringens bedömning: Det bör inte införas något hinder mot att taxifordon med taxameterutrustning utför taxiuppdrag för de tillståndspliktiga beställningscentralerna.

Det bör inte vara tillåtet att i samma fordon ha såväl taxameter som den nya särskilda utrustningen för taxifordon.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket* anser att det är oklart om det ska vara tillåtet för ett taxifordon att ha såväl taxameter som särskild utrustning för taxifordon. Om det skulle vara tillåtet skulle det avsevärt försvåra verkets skattekontroll. Skatteverket instämmer dock i vad utredningen ansett om att ett taxifordon med taxameter ska få ta köruppdrag från en tillståndspliktig beställningscentral och då använda taxametern. *Svensk Kollektivtrafik* reser samma fråga men också frågan om huruvida det ska vara tillåtet med två olika särskilda utrustningar för taxifordon. *Svenska Taxiförbundet* anser att utredningen är oklar när det gäller frågan om huruvida taxifordon ska tillåtas ha såväl taxameter som den nya särskilda

utrustningen. Förbundet påpekar att om parallella system tillåts skulle det försvåra för myndigheter och kunder på olika sätt.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen gör bedömningen att taxifordon med taxameterutrustning också ska få ta köruppdrag från tillståndspliktiga beställningscentraler. Eftersom dessa fordon kommer att vara anslutna till en redovisningscentral kommer de ändå att uppfylla krav på kontrollerbarhet som motsvarar dem som ska gälla för den nya kategorin av taxitrafik. Det bör dock understrykas att taxameterutrustningen måste användas på avsett sätt för samtliga köruppdrag som utförs, även de som utförs för en tillståndspliktig beställningscentral. Detta skiljer sig för övrigt inte från vad som ändå redan gäller för det fall en i dag verksam beställningscentral förmedlar ett köruppdrag till ett taxifordon som är försett med en taxameter.

Tillståndspliktiga beställningscentraler kommer i dessa fall att fungera som beställningscentraler gör för närvarande utan några skyldigheter att samla in eller lagra information avseende fordon med taxameterutrustning. Denna aspekt av en tillståndspliktig beställningscentralers verksamhet kommer helt enkelt inte att vara tillståndspliktig vilket lagtekniskt framgår vid en läsning av 2 § andra stycket lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT, och dess hänvisning till 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL, som bara berör taxifordon som saknar taxameterutrustning. Fordonen kommer i stället att vara anslutna till en redovisningscentral enligt 2 a kap. 1 § LRT.

Utredningen har i detta sammanhang även uttalat att det ovan beskrivna scenariot förstås inte hindrar att beställning och betalning görs till den tillståndspliktiga beställningscentralen eller att överenskommelse om fast pris träffas vilket dokumenteras med skriftligt bevis. Det kan dock påpekas att något krav på att lämna bevis om fast pris inte gäller för det fall färden genomförs med en taxi som har taxameter. Ett sådant krav föreslås visserligen för den nya kategorin av taxi men för taxitrafik med taxameter gäller i denna del i stället 2 kap. 17 § TTL. Sammanfattningsvis ska alltså taxifordon med taxameterutrustning kunna verka över hela marknaden utan att vara underställda de begränsningar som gäller för fordon med särskild utrustning för taxifordon.

Skatteverket instämmer i de överväganden utredningen gjort i ovan behandlade frågor men lyfter samtidigt den näraliggande frågan om det ska vara tillåtet att i samma fordon ha såväl taxameter som den nya särskilda utrustningen för taxifordon. Regeringen kan konstatera att utredningen kan sägas vara oklar på denna punkt, se förslaget till 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) och s. 443 och 467 i utredningens betänkande. Regeringen är av uppfattningen att detta inte ska vara tillåtet eftersom det avsevärt skulle försvåra Skatteverkets skattekontroll. Ett förbud mot sådan användning av utrustningarna införs lämpligast i taxitrafikförordningen med stöd av bemyndigandena i 7 kap. 3 § 2 och förslaget till 7 kap. 4 § TTL. När det gäller *Svensk Kollektivtrafiks* fråga om två olika särskilda utrustningar för taxifordon i samma fordon kan regeringen i nuläget inte se varför ett sådant intresse skulle finnas. Frågan kan måhända påverkas av den närmare tekniska utformningen. Denna fråga om användningen av utrustningen kan under alla förhållanden regleras med stöd av det bemyndigande som föreslås i 7 kap. 4 § TTL.

5.8 Nya förutsättningar för aktörer med taxameterdispens

Regeringens bedömning: Nya förutsättningar kommer att gälla för innehavare av taxitrafiktillstånd som tidigare har haft dispens från kravet på taxameter.

Det är möjligt att i förordning införa en möjlighet för taxifordon som är anslutna till beställningscentraler att föras i taxitrafik både med och utan särskilda registreringsskyltar (taxiskyltar).

Utredningens bedömning: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen menar att all taxitrafik ska ha taxiskyltar.

Remissinstanserna: *Stockholms handelskammare* avstyrker att taxameterdispensen avskaffas eftersom den behövs för att bedriva s.k. hyrverkstrafik. Stockholm har en utpräglad huvudkontorsekonomi och ett internationellt näringsliv med ett starkt behov av hyrverkstjänster, både utifrån ett säkerhets- och diskretionsperspektiv, som efterfrågas av utländska beskickningar och besöksnäringen. Till skillnad från taxitrafik är dessa tjänster undantagslöst förbeställda, utförs till fasta priser och faktureras i efterhand. Skatteverkets kontrollmöjligheter är därför redan goda. Handelskammaren efterlyser en särskild reglering av hyrverkstrafiken där denna separeras från taxitrafik och fram till dess behöver dispensmöjligheten finnas kvar. *Freys Hyrverk* menar att hyrverkstrafiken bör ha en särlagstiftning och inte lyda under en dispensmöjlighet som i praktiken fungerar som ett permanent undantag. Kundkraven på diskretion, kunskap och servicenivå samt att körningarna undantagslöst förbeställs till fasta priser och faktureras gör att man inte behöver taxameter, taxiskylt eller prisinformationsdekal. Sådana krav skulle innebära att det inte längre finns någon marknad för hyrverkstrafik. Om hyrverksfordon tvingas ha taxiskyltar skulle intresset av diskretion förfelas. *Prestige Limousine* framför liknande synpunkter. *Svenska Hyrverksföreningen* framhåller att det på marknaden finns en stark förväntan att hyrverkstrafik kan erbjudas även i Sverige. Föreningen hänvisar till Freys Hyrverks synpunkter och tillägger att ett kriterium för att särskilja hyrverkstrafik kan vara ett krav på att beställningen måste göras senast två timmar innan färd. *Uber Sweden* anser att särpräglade registreringsskyltar är onödiga eftersom behoven som motiverar dem kan lösas med nya tekniska lösningar. *Samtrans* framhåller att avtalsstyrda samhällsbetalda persontransporter bör ses som en annan tjänst än taxi-transporter med betalning i fordonen och att det vore bra med en möjlighet till vanliga registreringsskyltar för trafik som inte är traditionell taxitrafik. *Sveriges Bussföretag* anser att konsekvenserna för hyrverkstrafiken behöver utredas ytterligare.

Skälen för regeringens bedömning

Särskilda persontransporter och kollektivtrafik som utförs med taxifordon

I mitten av 2016 hade enligt uppgift från Transportstyrelsen drygt 1 700 fordon dispens från taxameterkravet. Den större delen av dessa fordon kör

särskilda persontransporter och kollektivtrafik som utförs av taxifordon. Upphandlingarna kan ske genom att den upphandlande enheten träffar avtal med en beställningscentral som i sin tur anlitar en innehavare av taxitrafiktillstånd för att utföra taxitjänsterna eller genom att den upphandlande enheten träffar avtal direkt med innehavaren av ett taxitrafiktillstånd som använder sina egna fordon för att utföra taxitjänsterna.

Utredningen har övervägt om det ska införas ett undantag från kravet på att tillhöra en tillståndspliktig beställningscentral för tillståndshavare vars tjänster är upphandlade utan mellanhänder. Skälet för ett sådant undantag skulle vara att samtliga transaktioner som genomförs ändå bör gå att kontrollera eftersom det är en offentlig aktör som beställer alla taxitjänster och gör alla betalningar till innehavaren av taxitrafiktillståndet. Man kan därför argumentera för att kontrollen av sådana företag är tillräckligt god utan att de tillhör en beställningscentral eller att fordonen har särskild utrustning för taxifordon. Utredningen har emellertid kommit fram till att det antal fordon som skulle omfattas av ett sådant undantag inte är särskilt stort. Det är vidare av stor betydelse att regelsystemet inte har undantagsregler. Utredningens ställningstagande innebär att de fordon som i dag har dispens från taxameterkravet och som endast utför särskilda persontransporter och kollektivtrafik som utförs av taxifordon kommer att orsakas ökade kostnader med anledning av förslagen. Regeringen ansluter sig till utredningens bedömning.

Hyrverk

När det gäller hyrverkstrafik finns inte motsvarigheten till de oberoende beställare som berördes under föregående underrubrik. Hyrverksfordonen kan också sägas lämna sig för sedvanlig taxitrafik. Av de skälen har utredningen inte övervägt något undantag för deras del. Detta innebär att utredningen anser att aktörer inom hyrverkstrafiken antingen måste förse sina fordon med en taxameter, prisinformationsdekal och särskild registreringsskylt (taxiskylt) eller ansluta sina fordon till en tillståndspliktig beställningscentral och uppfylla kraven för den nya kategorin av taxitrafik och förse fordonen med taxiskylt. Någon prisinformationsdekal behövs dock inte, se avsnitt 5.3.6.

Utredningens bedömning har mött remisskritik från såväl hyrverksaktörer som *Stockholms handelskammare*. Remisskritiken tar sin utgångspunkt i att utredningen inte tagit hänsyn till hyrverkstrafikens speciella förutsättningar och då särskilt beställarnas och resenärernas intresse av diskretion. Den problematik med skattekontroll som motiverar utredningens förslag i stort menar man inte heller gäller för hyrverksverksamheten. De kritiska remissinstanserna efterlyser också en särlagstiftning.

Regeringen noterar att det saknas beredningsunderlag för en sådan samlösning men samtidigt att ingen av remissinstanserna egentligen lyckats föra fram något konkret som skulle särskilja deras verksamhet från vad som kommer att känneteckna den nya kategorin av taxi. *Freys Hyrverk* påpekar visserligen att deras tjänster till skillnad från taxitrafik undantagslöst är förbeställda, utförs till fasta priser och faktureras i efterhand. Detta motsvarar i stort sett vad som kommer att gälla även för den nya kategorin

av taxitrafik. Betalning kommer visserligen att kunna göras direkt till beställningscentralen men också med hjälp av faktura.

Svenska Hyrverksföreningen tar upp möjligheten att införa en karenstid efter beställningen efter vilken det inte skulle vara möjligt att påbörja en hyrverksfärd och föreslår två timmar. Regeringen konstaterar dock att det i avsaknad av närmare beredningsunderlag ter sig oklart om detta är en framkomlig väg. Även vanlig taxitrafik kan ju förbeställas god tid i förväg. Skiljelinjen synes i så fall dras på ett godtyckligt sätt.

Regeringen vill dock peka på ett antal förhållanden som kommer att innebära att konsekvenserna för den typiska hyrverksverksamheten sannolikt inte kommer att bli så omfattande som befarats. Det kan till att börja med konstateras, vilket utredningen också gjort, att det inte kommer att införas någon reglering som förhindrar intressegemenskap mellan innehavaren av taxitrafiktillståndet och den tillståndspliktiga beställningscentralen. Detta får till följd att en beställningscentral kan organiseras inom den egna bolagssfären.

Särskilda taxiskyltar motiveras av polisens möjligheter att kontrollera fordon som används i taxiverksamhet och potentiella resenärers möjlighet att identifiera ett taxifordon. De typiska användarna av hyrverkstjänster har inte det sistnämnda intresset och när det gäller polisens intresse håller situationen på att förändras. Många polisfordon har numera utrustning som gör att registreringsskyltar kan läsas av automatiskt och det går på så sätt att kontrollera om det är ett taxifordon eller inte. Det finns goda skäl att anta att andelen polisfordon med denna möjlighet kommer att stiga i framtiden.

Sedan den 1 april 2017 anges inte heller bokstaven T på taxiskyltar. Det finns mot denna bakgrund skäl att ifrågasätta utredningens bedömning om att taxiskyltar ska finnas på alla taxifordon. Förhållandet talar dessutom för att det inte är nödvändigt att taxiskylten ska vara gul, i vart fall inte med hänsyn till polisiära intressen. Regeringen anser därför att det, i linje med vad *Samtrans* fört fram, bör vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd som verkar i den nya kategorin av taxitrafik att kunna använda sig av vanliga registreringsskyltar. Denna fråga kan lösas genom en ändring av 7 kap. 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Vad som återstår är då att hyrverksverksamheten till skillnad från dagens situation kommer att få en skyldighet att vara försedd med en särskild utrustning för taxifordon. Det kan till att börja med hållas för visst att denna kan monteras på ett sådant sätt att intresset av diskretion inte förfelas. Då återstår bara besväret med och kostnaderna för att involveras i den nya kategorin av taxitrafik. Detta får dock anses uppvägas av de positiva effekter som antas följa av reformen i stort och den svårighet som trots allt finns att skilja ut vad som skulle vara hyrverkstrafik i förhållande till den nya kategorin av taxi.

5.9 Vissa bemyndiganden

Regeringens bedömning: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om tillståndspliktiga beställningscentraler i motsvarande avseenden och utsträckning som redan gäller för redovisningscentraler enligt lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med utredningens. En redaktionell skillnad finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna berör inte eller invänder inte mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen menar att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillståndspliktiga beställningscentraler i motsvarande avseenden och utsträckning som gäller enligt 31 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, förkortad LRT. Regeringen instämmer i detta. De ämnen som föreskrifterna kommer att beröra har i fråga om 31 § 1 LRT behandlats i avsnitt 5.2.5. Regeringen finner i likhet med utredningen dessutom att sådana bemyndiganden om tillsyn och avgifter som redan gäller för redovisningscentraler ska gälla även för beställningscentraler. I avsnitt 5.2.2. har dessutom ett nytt andra stycke i form av en upplysningsbestämmelse om verkställighetsföreskrifter i 31 § LRT behandlats särskilt och i avsnitt 5.3.1 har ett bemyndigande i taxitrafiklagen (2012:211) behandlats. Då 31 § LRT saknar avgränsning till en viss form av central kommer den att gälla även för beställningscentraler på grund av den ändring som föreslås i 1 § LRT.

5.10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Förslagen om ändring i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och lagen om vägtrafikregister ska träda i kraft den 1 september 2020.

Förslagen om ändring i taxitrafiklagen och fordonslagen ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Regeringens bedömning: Lagförslagen påkallar inga övergångsbestämmelser.

Utredningens förslag och bedömning: Utredningen föreslår den 1 januari 2020 respektive den 1 maj 2020 som datum för ikraftträdande och har satt det tidigare datumet även för ändringarna i fordonslagen. Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium* anser, angående anmälnings-skyldighet enligt det s.k. tjänstedirektivet, att direktivets undantag för transporttjänster kan vara tillämpligt på förslaget men att rättsläget är oklart sedan EG-domstolens avgörande i ett mål där besiktningstjänster ansågs falla inom undantaget. När det gäller anmälningsplikt enligt det s.k. anmälningsdirektivet delar kollegiet utredningens bedömning att framtida krav på certifiering som kan komma att ställas av myndigheter kommer att

behöva anmälas. När det gäller utredningens författningsförslag pekar kollegiet på tre förordningsändringar som kan behöva anmälas. Av de föreslagna lagändringarna skulle förslaget till ändring i fordonslagen (2002:574) om införandet av vägkontroll kunna behöva anmälas som ett sådant s.k. annat krav i anmälningsdirektivets mening eftersom det är tillämpligt på en produkt som släppts ut på marknaden. *Uber Sweden* är av uppfattningen att en ny kategori av taxitrafik i linje med deras förslag kan träda i kraft mycket tidigare eftersom nödvändig teknik redan finns på plats.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Ikraftträdande

Regelverket om redovisningscentraler för taxitrafik trädde i kraft vid två olika tidpunkter. De regler som avsåg redovisningscentraler trädde i kraft den 1 januari 2017 och de regler som avsåg skyldigheterna för innehavare av taxitrafiktillstånd den 1 maj 2017. Skälet till detta var att det av praktiska skäl måste finnas en tidsperiod mellan den tidpunkt då det är möjligt att få tillstånd att driva en redovisningscentral och den tidpunkt då skyldigheten att vara ansluten till en sådan central inträder. Den promemoria (Ds 2013:66) som låg till grund för propositionen Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223) lämnades drygt tre år före det att lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik trädde i kraft den 1 januari 2017.

En viktig skillnad mot införandet av redovisningscentraler är att där fanns en befintlig kontrollutrustning, i form av taxameterutrustning, att bygga reformen på. Den nu aktuella reformen innebär att en ny teknik som ännu inte tagits fram ska användas. Utveckling av särskild utrustning för taxifordon kommer sannolikt att ledas av aktörer på taximarknaden. Det kan antas ligga i branschens intresse att ta fram alternativ till taxameter till dess att möjligheten att få dispens från taxameter upphör. Men samtidigt innebär det förstås ett osäkerhetsmoment i fråga om en lämplig tidpunkt för ikraftträdande. Detta osäkerhetsmoment talar för att tidpunkten sätts med viss försiktighet.

Det har tidigare framgått att många förhållanden kommer att behöva överlämnas till föreskrivande myndighet att ta ställning till, t.ex. närmare vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av beställningscentralen och vilka närmare krav som ska ställas på den nya särskilda utrustningen för taxifordon. Den föreskrivande myndigheten kan komma att behöva låta andra myndigheter yttra sig över föreskrifterna. Myndighetsföreskrifterna bedöms sannolikt också kräva ett remissförfarande. Det kommer då helt säkert också bli aktuellt för föreskrivande myndighet att uppfylla sådana anmälningsskyldigheter som tas upp nedan.

Kommerskollegium tar upp anmälningsskyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/123/EG) om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) samt Europaparlamentets och rådets direktiv (2015/1535) om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet).

När det gäller tjänstedirektivet kan regeringen konstatera att utredningens slutsats att det inte är tillämpligt på grund av dess undantag för tjänster på transportområdet förstärkts sedan tillkomsten av ett nytt rättsfall från EU-domstolen, se vidare avsnitt 6. Någon anmälningsskyldighet enligt tjänstedirektivet bedöms därför inte finnas. När det sedan gäller anmälningsdirektivet torde det, liksom Kommerskollegium bedömt, bara vara ändringarna i fordonslagen (2002:574) som skulle kunna aktualisera anmälningsskyldighet. För att det ska röra sig om ett sådant krav som kollegiet tar upp krävs dock att föreskrifterna på ett väsentligt sätt kan påverka produktens sammansättning eller natur eller saluföringen av den. Regeringen konstaterar att de vägkontroller av den nya särskilda utrustningen för taxifordon som föreslås knappast kommer att bli styrande för sammansättningen eller naturen av dem eftersom de starkaste intressen som kommer att påverka detta är Skatteverkets intressen. Någon väsentlig påverkan på saluföringen kan det knappast heller bli frågan om eftersom vägkontrollerna är underordnade kravet på att utrusta ett taxifordon med utrustningen som kommer att gälla för att överhuvudtaget kunna bedriva taxitrafik i den nya kategorin. Regeringen bedömer därför att ändringen av fordonslagen inte behöver anmälas.

Det bör vara två olika datum för ikraftträdande av samma skäl som redogjordes för ovan beträffande införandet av redovisningscentralerna. Med beaktande av vad som nu anförts bedömer regeringen att tidpunkterna för ikraftträdande kan bestämmas i linje med vad utredningen föreslagit, dock med en smärre förskjutning. Regeringen anser att det saknas skäl att låta reglerna om vägkontroll enligt fordonslagen träda i kraft förrän skyldigheten för taxifordonen att vara anslutna till en beställningscentral inträder.

Övergångsbestämmelser

Utredningen har inte föreslagit några övergångsbestämmelser till de föreslagna lagändringarna. Utredningen har dock föreslagit en övergångsregel om att äldre föreskrifter ska gälla för beslut om dispens enligt 5 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) som har meddelats före det datum då skyldigheten att ansluta till en beställningscentral inträder. Eftersom skyldigheten om anslutning anges i lag kan det ifrågasättas om övergångsregeln kan meddelas genom förordning men detta bedöms vara möjligt mot bakgrund av att 7 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) ger regeringen en generell möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från taxitrafiklagen.

6 Förslagens förenlighet med EU-rätten

6.1 Tillståndsplikt och EU-rätten

6.1.1 Etablering och tjänst

Beställningscentraler kommer, utan annan närvaro i landet än genomförande av köruppdragen, att kunna bedriva sin verksamhet utom landets gränser. Om en beställningscentral inte anses etablerad inom landet kommer förslagen avseende beställningscentralen bedömas utifrån EU-rättens regler om tjänster och i annat fall utifrån regler om etablering. Eftersom reglerna om tjänster är subsidiära till reglerna om etablering kan det inte bli aktuellt att samtidigt tillämpa regler om etablering och tjänster. Med etablering avses ett mer eller mindre permanent utövande av verksamhet inom ett territorium.

Av EU-domstolens praxis framgår att etablering kan finnas i flera olika länder. I målet om advokaten Gebhard¹ kom EU-domstolen fram till att en advokat som kontinuerligt från en stadigvarande plats för affärsverksamhet från vilken han vände sig till invånare i landet innebar att han var etablerad i det landet. I de tyska försäkringsfallen² uttalade EU-domstolen att ett företag från en medlemsstat som upprätthåller en permanent närvaro i en annan medlemsstat omfattas av fördragets bestämmelser om etableringsrätt. Detta gäller även om närvaron inte består av en filial eller agentur utan endast av ett enkelt kontor som sköts av företagets egen personal, eller av en självständig person som har fullmakt att varaktigt företräda företaget på samma sätt som en agentur. I rättsfallet Schnitzer³ uttalade domstolen att huruvida det handlar om ett tillfälligt tillhandahållande av tjänster eller en etablering ska bedömas inte bara i förhållande till tjänstens varaktighet, utan även i förhållande till hur ofta den tillhandahållits och dess regelbundenhet och kontinuitet. Att verksamheten är tillfällig utesluter inte att den kan förse sig med en viss infrastruktur i värdmedlemsstaten (däri inbegripet ett kontor eller en byrå) i den mån det är nödvändigt för att kunna fullgöra den ifrågavarande tjänsten.

Det som nu sagts innebär således att det inte måste vara fråga om en etablering bara för att det finns viss infrastruktur i landet där tjänsten utövas. Detta ska skiljas från den situation då en medborgare i en medlemsstat som stadigvarande och kontinuerligt bedriver yrkesverksamhet i en annan medlemsstat, där han från en stadigvarande plats för affärsverksamhet vänder sig till, bland andra, medborgare i denna medlemsstat. Under dessa omständigheter blir i stället frågan om en etablering.

¹ EG-domstolens dom i mål C-55/94 mellan Reinhard Gebhard mot Consigtio dell'Ordine degli Avvocati e Procurati di Milano.

² EG-domstolens dom i mål C 205/84 mellan Europeiska gemenskapernas kommission mot Förbundsrepubliken Tyskland.

³ EG-domstolens dom i mål C-215/01 Bruno Schnitzer.

6.1.2 Etablering

Rätten till etablering innebär att en verksamhetsutövare får verka i etableringslandet på samma villkor som etableringslandet ställer på sina egna medborgare. Det råder alltså ett förbud mot diskriminering enligt artikel 49 i fördraget om den europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Regeln har direkt effekt vilket innebär att den kan åberopas av enskilda inför domstol. Rätten till etablering får begränsas med hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa. Detta har dock tolkats snävt i praxis.

Det kan antas att vissa av de aktörer som i dag är beställningscentraler också kommer ansöka om att bli tillståndspliktiga beställningscentraler. Dessa är i allmänhet svenska bolag med fasta driftsställen här i landet och därmed även etablerade här i landet. Samtidigt kan verksamhet i form av en beställningscentral bedrivas på den svenska marknaden utan att det finns någon fysisk närvaro här i form av kontor eller server. Detta kan särskilt antas gälla nya marknadsaktörer. Däremot kan tjänsterna komma att riktas mot landet och därmed i och för sig utövas här på en mer eller mindre permanent basis. Under sådana omständigheter kan det vara svårt att avgöra om en beställningscentral har en sådan närvaro i landet att den ska anses etablerad här. Detta får bedömas från fall till fall, men det kan tas för sannolikt att en beställningscentral inte är etablerad här om det inte finns någon annan fysisk närvaro än själva utförandet av köruppdragen. Dessa utförs ju strängt taget inte heller av beställningscentralen utan förmedlas bara till beställaren. Vid gränsöverskridande transaktioner kommer därför sannolikt oftast regler om tjänster behöva tillämpas.

Effekten av att en beställningscentral är etablerad i Sverige är att samma regler ska gälla för en utländsk som för en inhemsk aktör. Detta innebär att det inte finns några hinder att tillämpa de föreslagna reglerna på beställningscentraler i Sverige eftersom de inte är diskriminerande.

6.1.3 Tjänst

Ömsesidigt erkännande

Handelshinder på tjänsteområdet kan exempelvis bestå i tillståndsplikt. Principen om ömsesidigt erkännande innebär att en tjänsteleverantör, som lagligen erbjuder sina tjänster i ett land, ska kunna förmedla sina tjänster i andra medlemsstater utan att behöva anpassa sig till särskilda regler i varje enskild medlemsstat. I fråga om den föreslagna tillståndsplikten för beställningscentraler är innebörden att om en annan medlemsstat ställer krav på tillstånd för motsvarande typ av verksamhet, ska verksamhetsutövaren ha rätt att utöva verksamheten i Sverige utan att behöva uppfylla svenska regler.

De regler som nu föreslås har som ändamål att underlätta och förbättra Skatteverkets kontroll av att innehavaren av taxitrafiktillståndet redovisar sina intäkter korrekt. Såvitt känt finns inte något annat land inom den Europeiska unionen som har en tillståndsplikt för beställningscentraler på ett sätt som är jämförbart och likvärdigt med detta. Vidare så kommer verksamheten som ska beskattas till följd av taxiverksamhetens beskaffenhet så gott som uteslutande bedrivas i Sverige. Det kan också argumenteras för att kontrollformen är nödvändig för intresset att driva in skatter mot

bakgrund av att den svenska taximarknaden i så hög grad är avreglerad. Detta är en betydelsefull skillnad mellan den svenska marknaden och övriga länder inom den Europeiska Unionen. Regeringen bedömer därför att det inte torde bli aktuellt att beställningscentraler från andra länder inom EU med framgång kan åberopa principen om ömsesidigt erkännande och därmed undgå att uppfylla de svenska kraven för tillstånd.

Tjänstedirektivet och e-handelsdirektivet

Om det inte finns några motsvarande regler i etableringslandet kan det heller inte bli aktuellt med ömsesidigt erkännande. Då får i stället undersökas om Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (e-handelsdirektivet) är tillämpliga. Om så inte är fallet får det i stället undersökas vad som i övrigt följer av EU-fördragen och EU-domstolens praxis.

När det gäller tjänstedirektivet är utgångspunkten att tillförsäkra att de som tillhandahåller tjänster på ett enklare sätt ska kunna utnyttja de allmänna principerna om fri rörlighet för tjänsteverksamhet. Tjänster på transportområdet omfattas dock inte av tjänstedirektivet. Begreppet tjänster på transportområdet har uttolkats i ett avgörande från EU-domstolen⁴ om fordonsbesiktning i vilket domstolen kom till slutsatsen att sådan besiktning var en tjänst på transportområdet och därmed att direktivet inte var tillämpligt. I ett senare rättsfall⁵ ansågs en förmedlingstjänst för att komma i kontakt med förare som inte är yrkesförare angående persontransporter ha en så nära anknytning till transporttjänsten att de inte kunna särskiljas. Undantaget för tjänster på transportområdet i tjänstedirektivet ansågs därför vara tillämpligt. Tjänster på transportområdet får därmed anses vara ett vidare begrepp än rena transporter.

När det gäller e-handelsdirektivet är dess ändamål att undanröja hinder för den fria rörligheten för informationssamhällets tjänster. Med sådana tjänster avses tjänster som vanligtvis utförs mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare. Det omfattar en mängd näringsverksamheter som bedrivs online. Ett annat exempel på informationssamhällets tjänster, vilket kan vara av betydelse i fråga om beställningscentralers lagring av information, är vidarebefordran av information via kommunikationsnät genom att tillhandahålla tillgång till kommunikationsnät eller genom att fungera som värdtjänst för information från tjänstemottagaren. Från tillämpningsområdet undantas beskattning.

⁴ EU-domstolens dom i mål C-168/14, Grupo Itevelesa SL, Applus Iteuve Technology, Certio ITV SL, Asistencia Técnica Industrial SAE mot Oca Inspección Técnica de Vehículos SA, Generalidad de Cataluña.

⁵ EU-domstolens dom o mål C434/15, Asociación Profesional Elite Taxi mot Uber Systems Spain SL.

Beställningscentralens tjänst gentemot beställaren

När det gäller tjänstedirektivet så består beställningscentralens tjänst gentemot beställaren huvudsakligen av att förmedla ett köruppdrag. Det som talar för att beställningscentralen i relation till beställaren inte utför en transporttjänst är att beställningscentralen inte kommer att äga taxifordonen. Det bedöms däremot bli relativt vanligt förekommande att det finns olika slags band mellan beställningscentralen och innehavarna av taxitrafiktillstånden. Av de ovan berörda rättsfallen får det emellertid anses stå klart att en tjänst som har en nära anknytning till vad som uppenbarligen är en tjänst på transportområdet, dvs. köruppdraget, också anses utgöra en sådan tjänst och att tjänstedirektivet därför inte är tillämpligt. Den tjänst som nu är aktuell bedöms ha en så nära anknytning till transporttjänsten att tjänstedirektivet inte är tillämpligt.

När det sedan gäller e-handelsdirektivet så kommer beställningar sannolikt i stor utsträckning att ske med hjälp av internet vilket aktualiserar frågan om e-handelsdirektivets tillämplighet. Det bör dock framhållas att tjänsten hänger samman med intresset av att underlätta och förbättra det svenska Skatteverkets kontroll av skatteintäkter. Vidare kan konstateras att tjänsten avser beställningen som är helt underordnat själva köruppdraget. Det bör även framhållas att tillståndet inte primärt avser mottagandet av beställningar utan i stället att förmedla köruppdrag och insamling, lagring och utlämning av uppgifter till Skatteverkets skattekontroll.

Om e-handelsdirektivet skulle anses tillämpligt på tjänsten är regler om tillståndskrav för beställningscentraler ändå godtagbara enligt direktivet. Den tjänst som erbjuds avser inte särskilt eller uteslutande en e-handelstjänst. Under sådana omständigheter är tillståndskrav godtagbara, se artikel 4.2 jämförd med 4.1 i e-handelsdirektivet.

Beställningscentralens tjänst gentemot innehavaren av taxitrafiktillstånd

När det gäller tjänstedirektivet så är det huvudsakliga inslaget i avtalsrelationen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet att tillståndshavaren ska utföra en transporttjänst för beställningscentralens räkning. På samma sätt som när det gäller relationen mellan beställningscentralen och beställaren bedömer regeringen därför att det rör sig om en tjänst på transportområdet. Detta innebär att tjänstedirektivet inte är tillämpligt.

När det gäller e-handelsdirektivet så kan den aktuella tjänsten komma att utföras med hjälp av internet. Regeringen anser dock att det är rimligt att göra en bedömning av vad tjänsten huvudsakligen består i och då är slutsatsen att den prestation som parterna huvudsakligen utbyter är ett köruppdrag där användningen av internet är underordnat utförandet av uppdraget. Detta talar mot att e-handelsdirektivet ska tillämpas på tjänsten.

Om e-handelsdirektivet skulle ha varit tillämpligt på tjänsten är regler om tillståndskrav för beställningscentraler ändå godtagbara enligt direktivet. Den tjänst som erbjuds avser inte särskilt eller uteslutande en e-handelstjänst. Under sådana omständigheter är tillståndskrav godtagbara, se artikel 4.2 jämförd med 4.1 i e-handelsdirektivet.

6.1.4 EU-fördragen och Gebhard-testet

Eftersom varken tjänstedirektivet eller e-handelsdirektivet bedöms vara tillämpliga på förslaget ska EU-fördragets regler om icke-diskriminering och det s.k. Gebhardtestet tillämpas. Enligt EU-rätten får medlemsstaterna inte diskriminera tjänsteutövning eller etablering från andra medlemsstater. I Gebhard-fallet slog EU-domstolen fast att nationella åtgärder som kan hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheter som garanteras av fördraget för att vara tillåtna måste uppfylla fyra olika kriterier, nämligen att åtgärden inte är diskriminerande, åtgärden är motiverad av ett trängande allmänintresse, åtgärden är ägnad att uppnå syftet och att åtgärden är proportionerlig.

Det kan först konstateras att reglerna inte är diskriminerande eftersom de inte ställer upp krav på nationalitet, att utrustning ska finnas i Sverige eller liknande. Det rör sig således varken om direkt diskriminering, eller hinder som rent faktiskt innebär större svårigheter för aktörer med annan nationalitet.

De regler om tillståndsplikt som nu föreslås är motiverade av intresset att förbättra det svenska Skatteverkets skattekontrollerande verksamhet. Här kan även tilläggas att den svenska taximarknaden är en av de mest avreglerade inom EU vilket i sig kan motivera kontroller som annars inte varit motiverade. Vidare kan konstateras att etableringsfriheten på den svenska taximarknaden i sig även främjar den fria rörligheten. Den avreglerade taximarknaden innebär att vissa särskilda kontrollmekanismer till skydd för en fungerande beskattning och god skattekontroll bedöms vara nödvändiga.

En korrekt beskattning är ett trängande allmänintresse. De åtgärder som föreslås innebär att taxitrafik kontrolleras genom att en tredje part, det vill säga beställningscentralen, underställs viss vandelsprövning. Denna tredje part är skyldig att lämna ut uppgifter till Skatteverket. Detta är ägnat att underlätta och förbättra Skatteverkets verksamhet. Åtgärderna, det vill säga tillståndsplikten tillsammans med regler om informationsinsamling och lagring, är proportionerliga. Det saknas möjlighet att med mindre ingripande åtgärder uppnå syftet med en förbättrad skattekontroll.

7 Konsekvenser

7.1 Allmänna utgångspunkter för konsekvensbedömningen

Konsekvensbedömningen av regeringens förslag är i stora delar densamma som utredningens beskrivningar av konsekvenser av förslagen om taxi. I utredningens betänkande finns källhänvisningar och annan information redovisade.

Regeringens förslag om att avskaffa möjligheterna att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild

utrustning för taxifordon i stället för taxameter hänger ihop. Förslaget att avskaffa möjligheten till dispens från taxameter förutsätter att de taxifordon som i dag har möjlighet att få dispens från taxameterkravet ska kunna använda den särskilda utrustningen för taxifordon där kontrollkraven är anpassade till deras speciella förutsättningar. Därför analyseras konsekvenserna av båda förslagen tillsammans.

Referensalternativet i konsekvensanalysen är den ordning som gäller från den 1 januari 2017:

- Taxifordon som har taxameter måste vara anslutna till en redovisningscentral.
- Det kommer fortfarande att vara möjligt att få dispens från taxameterkravet om fordonet uteslutande används för avtalsbundna transporter där betalningen inte sker i fordonet, särskilda persontransporter och transporter med hyrverksfordon.

7.2 Effekterna om regeringens förslag inte genomförs samt alternativa lösningar

Taxinäringen är en kontantbransch med flera mindre transaktioner och som i alla kontantbranscher finns det risk för skatteundandragande. Skatteförfarandelagens krav på kassaregister som i stort sett omfattar alla andra kontantbranscher gäller inte taxinäringen. I stället sker skattekontrollen genom taxameter.

Kontrollerbarheten skiljer sig dock åt mellan aktörer på grund av att vissa har dispens från taxameterkravet. Sedan systemet med obligatoriska redovisningscentraler har införts från 1 januari 2017 kommer skillnaden i kontrollerbarhet att växa mellan de aktörer som har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet. Att behålla möjligheten till dispens från taxameterkravet kommer att skapa en obalans på taximarknaden.

Om dispensmöjligheten för taxameter tas bort utan att ett nytt kontrollalternativ införs kommer de taxifordon som i dag har dispens från taxameterkravet att tvingas skaffa sig ett relativt dyrt kontrollinstrument som de i de flesta fall inte har något behov av eftersom de kör resor som nästan uteslutande betalas via faktura.

På taximarknaden har ny it-teknik skapat möjligheter att effektivt koppla samman innehavare av taxaifiktillstånd med kunder. Den tekniken har öppnat för att resorna kan bokas och betalas via mobilapplikationer. Dessa fordon har i dag oftast taxameter även om denna inte alltid används på föreskrivet sätt. Affärsformen har blivit populär bland konsumenterna och förarna men innebär också att risken för skatteundandragande ökat i taxinäringen. Möjligheter till skatteundandragande för vissa aktörer ökar också risken för osund konkurrens i näringen som helhet. Samtidigt kan annan utrustning än taxameter möjliggöra en effektiv skattekontroll av taxifordon. Det finns därmed ett behov av att skapa en form av taxi som är fullt anpassad till den tekniska utvecklingen och för vilken möjligheten för skattekontroll är lika effektiv som för taxi med taxameter.

7.3 Effekter för skattekontrollen

Avskaffande av möjligheten att få dispens från taxameter

Det förekommer ett betydande skatteundandragande inom taxinäringen även om det totala skatteundandragandet inte har kunnat uppskattas av utredningen.

Vart tionde taxifordon har i dag dispens från kravet på taxameter. Transportstyrelsen har uppskattat att 90 procent av dem kör särskilda persontransporter och taxitrafik som omfattas av kollektivtrafiklagen medan återstoden är så kallade hyrverksbilar, exempelvis limousiner.

Möjligheten att använda särskild utrustning för taxifordon

För att kunna genomföra en effektiv skattekontroll avseende innehavare av taxitrafiktillstånd behövs tillförlitliga uppgifter om bland annat betalningar och körsträckor. Taxametern är, om den används på rätt sätt, i dagsläget det mest effektiva instrumentet för att kontrollera att såväl innehavare av taxitrafiktillstånd som taxiförarna betalar rätt skatt. Företag som tillverkar taxametrar har till utredningen uttryckt tveksamhet till att det går att skapa ett lika säkert kontrollinstrument som taxametern. Utredningens förslag att införa ett nytt kontrollalternativ, utan krav på taxameter skulle kunna innebära en risk för att förutsättningarna för en effektiv skattekontroll blir sämre. Regeringens förslag på regelverk för särskild utrustning för taxifordon är dock utformat med starka krav som gör att möjligheten till skatteundandragande minskar. Den tekniska utredning av ny kontrollteknik som utredningen låtit genomföra har funnit att det är fullt möjligt att med hjälp av annan kontrollteknik skapa bra förutsättningar för en effektiv kontroll. Enligt regeringens förslag kommer krav på insamling, lagring och utlämnande av uppgifter att ställas på en särskild tillståndspliktig beställningscentral. Möjligheten till skattekontroll kommer att vara lika god för fordon med särskild utrustning som för taxifordon som har taxameter.

Att förutsättningarna för skattekontrollen bedöms vara likvärdig i båda fallen, betyder dock inte att kontrollen över att inget skatteundandragande sker kommer att vara total. Det är omöjligt att undanröja alla möjligheter till skatteundandragande oavsett om ett fordon har taxameter eller om den nya kontrolltekniken används. Det finns olika sätt att ta betalt från kunden utan att det registreras i taxametern eller att det registreras felaktigt. Överföringen av uppgifter till redovisningscentralerna om hur taxifordonet har använts kommer att göra det lättare för Skatteverket att upptäcka om en bil har kört ovanligt långa sträckor utan att registrera betalda körningar. Även med den särskilda utrustningen för taxifordon kommer det att finnas olika sätt att ta betalt från kunder utan att det registrerats hos beställningscentralen.

Det har i utredningen framkommit att uppgifter från beställningscentraler kan underlätta Skatteverkets kontroll. Om förslaget om särskild utrustning för taxifordon införs, kommer de som använder sådan att behöva tillhöra en beställningscentral. Inom denna grupp av taximarknaden kommer det således inte att finnas någon som inte är ansluten till en beställningscentral.

Effekter på kort och lång sikt

Avskaffandet av dispensmöjligheten för taxameter kommer att stärka möjligheten till en effektiv skattekontroll av taxinäringen. Förutsättningarna för skattekontrollen med det nya kontrollalternativet kommer att vara lika god som för taxibilar med taxametrar anslutna till en redovisningscentral. Sammantaget kommer därmed regeringens båda förslag att leda till förbättrade möjligheter för skattekontroll av taxinäringen.

7.4 Effekter på berörda företags kostnader

Utgifter för innehavare av taxitrafiktillstånd består i stora drag av kostnader för löner, fordon, drivmedel, taxameter och anslutning till en beställningscentral för de företag som är anslutna till en sådan central. Från och med 2017 tillkommer kostnaden för att ansluta taxametern till en redovisningscentral. Utöver detta tillkommer andra kostnader för att bedriva näringsverksamhet samt skatter och avgifter.

Enligt det taxiindex över taxinäringens kostnader som Statistiska centralbyrån (SCB) ställer samman har taxinäringens kostnader ökat snabbare än konsumentprisindex (KPI) under de senaste 25 åren. Mellan åren 1990 och 2015 ökade taxiindex med drygt 70 procent medan KPI ökade med drygt 40 procent. En del av den ökade kostnaden är kopplad till besiktningen och den fysiska plomberingen av taxameterutrustningen. När utrustningen eller bilen byts måste företaget bekosta nedmontering, inmontering och besiktning av den nya utrustningen.

Ökad kostnad för regelefterlevnad

Vart tionde taxifordon – drygt 1 700 fordon – har i dag dispens från kravet på taxameter. Det finns inga uppgifter hos Transportstyrelsen om hur många av dessa som är anslutna till en beställningscentral i dag. Enligt utredningens bedömning tillhör sannolikt majoriteten av taxifordonen med dispens beställningscentraler som är specialiserade på att genomföra särskilda persontransporter.

Om dispensmöjligheten för taxameter försvinner har dessa bilar som alternativ att

- skaffa en taxameter som kommer att vara ansluten till en redovisningscentral eller
- använda den särskilda utrustningen för taxifordon och ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral.

I båda fallen innebär regeringens förslag högre kostnader för de berörda företagen.

Kostnad för taxameter

Kostnaden för inköp och drift av en ny taxameter varierar kraftigt beroende på standard och funktion. Det finns dock begagnade taxametrar att köpa som har lägre inköpskostnader men troligen högre driftskostnader. Kostnaden för att köpa en ny taxameter varierar mellan

15 000 och 45 000 kronor. Den billigaste taxametern som kan överföra taxameteruppgifterna trådlöst till en redovisningscentral kostar 22 500 kronor i inköp. Kostnaden för att installera en taxameter i fordonet uppgår till mellan 4 000 och 10 000 kronor. Till detta kommer en kostnad för besiktning och underhåll av taxametern på mellan 1 500 och 3 100 kronor per år. En taxameter behöver bytas ut efter cirka 5 år, samt ommonteras om fordonen byts. Utöver det tillkommer en kostnad för att lagra taxameteruppgifter hos en redovisningscentral. Eftersom lagen om redovisningscentraler inte hade trätt i kraft när utredningen avslutade sitt arbete kunde de endast göra en uppskattning av den kommande kostnaden. Den bedöms komma att uppgå till 3 000 kronor per fordon och år. Halda anser i sitt remissvar, baserat på erfarenhet sedan utredningen slutrapporterade uppdraget, att kostnaden för redovisningscentraler kommer att uppgå till mindre än 1 100 kronor per år. Eftersom regeringen inte har uppgifter från alla redovisningscentraler och det har gått kort tid sedan lagen om redovisningscentraler trädde ikraft använder regeringen ändå utredningens bedömning.

Tabell 7.1 Uppskattad lägsta kostnad för en taxameter som är ansluten till en redovisningscentral vid en livslängd på fem år. Kronor

	Kostnad	Kostnad per år
Inköp taxameter med trådlös överföring	22 500	4 500
Installation	4 000	800
Besiktning och underhåll		1 500
Lagring av uppgifter hos en redovisningscentral		3 000
Totalt		9 800

Källa: WSP intervjuer med fyra taxametertillverkare.

De innehavare av taxitrafiktillstånd som i dag har dispens från kravet på taxameter och väljer att skaffa taxameter beräknas därmed att få en merkostnad på omkring 10 000 kronor fordon och år om de måste anskaffa och underhålla en taxameter (tabell 7.1).

Avskaffad kostnad för dispensansökan

De innehavare av taxitrafiktillstånd som har dispens från taxameterkravet, måste dock i dag ansöka om dispens och betala en avgift för detta. Om möjligheten till dispens tas bort försvinner den kostnaden. Dispens beviljas för upp till två år men numera medges ofta för ett år i taget. Avgiften är 2 500 kronor per ansökan som kan gälla ett eller flera fordon. En genomgång av de registrerade dispenserna hos Transportstyrelsen har visat att det finns dispenser beviljade för ett enstaka fordon som tillhör en innehavare av taxitrafiktillstånd och dispenser som beviljats för fler än 200 fordon från samma företag med sådant tillstånd. Den genomsnittliga dispenskostnaden per taxifordon kan därmed variera kraftigt från drygt 10 kronor per fordon och år för de största företagen med taxitrafiktillstånd upp till 2 500 kronor per fordon och år för enmansföretag. Eftersom

skillnaden i kostnader är så pass stor mellan olika innehavare av taxitrafiktillstånd tas inte det med i kalkylen.

Kostnad för att använda den särskilda utrustningen för taxifordon

Alternativet till att skaffa taxameter är att innehavare av taxitrafiktillstånd som har fordon med dispens i stället använder den särskilda utrustningen för taxifordon och ansluter sig till en beställningscentral. Regeringens förslag om särskild utrustning för taxifordon innebär kostnader för lämplig kontrollteknik i fordonen och hos beställningscentralen. Därtill medför regeringens förslag kostnader för att registrera och lagra informationen om betalningar och fordonsrörelser hos beställningscentralen på ett strukturerat sätt som möjliggör myndighetskontroll i efterhand.

Kravet på kontroll av betalningar och fordonsrörelser kan uppfyllas genom ny kontrollteknik. Eftersom någon sådan ännu inte är i bruk är det svårt att uppskatta de exakta kostnaderna för den. Enligt utredningen uppskattas dock den nya kontrolltekniken att bli billigare än en taxameter. Det är också mycket sannolikt att kostnaderna för denna nya kontrollteknik kan minska med tiden, i takt med att tekniken utvecklas och att den får fler användare. Som jämförelse kan sägas att kostnaden för de billigaste kassaregistren, som det 2010 blev krav på att använda i kontanthandeln, har minskat med mellan 40 och 50 procent sedan kravet trädde ikraft.

Den nödvändiga informationen kan enligt den tekniska utredningen samlas in genom en fordonsbaserad enhet samt ett elektroniskt id för varje förare som kontrolleras av beställningscentralen. Kostnaden för den fordonsbaserade kontrollenheten för företag med taxitrafiktillstånd bedöms bli cirka 1 000 kronor per fordon. Vid en livslängd på fem år blir kostnaden 200 kronor per fordon och år.

Utöver detta tillkommer en kostnad för en central teknisk utrustning hos beställningscentralen för att övervaka de anslutna fordonen. I den tekniska utredningen uppskattas kostnaden för denna enhet till 1 miljon kronor. Vid en livslängd på fem år blir kostnaden 200 000 kronor per år och beställningscentral. Tekniken har tydliga stordriftsfördelar. Om 100 fordon är anslutna till samma beställningscentral blir kostnaden 2 000 kronor per fordon och år. Om 1 000 fordon ansluter sig till samma beställningscentral faller kostnaden till 200 kronor per fordon och år.

Utöver kostnaden för kontrolltekniken tillkommer de kostnader som beställningscentralen kommer att ha för att registrera och lagra de uppgifter som samlats in.

Hur stora dessa kostnader kan bli är mycket svårt att uppskatta eftersom tekniken inte är i bruk ännu. Eftersom detta till stor del rör sig om samma uppgifter som ska överföras från taxametrar och lagras hos redovisningscentralerna är det rimligt att i dagsläget anta att samma kostnader gäller för att lagra dem. Kostnaden uppskattas till 3 000 kronor per fordon och år. Kostnaden belastar de innehavare av taxitrafiktillstånd som anslutit sina fordon till beställningscentralen.

Tabell 7.2 Uppskattad kostnad för kontrollteknik vid en livslängd på fem år samt registrering och lagring av nödvändiga uppgifter i beställningstaxi. Kronor per fordon och år

	Kostnad	Kostnad per fordon och år vid 1 000 fordon per BC	Kostnad per fordon och år vid 100 fordon per BC
Inköp enkel kontrollenhet i bilen	1 000	200	200
Inköp utrustning hos beställningscentralen	1 000 000	200	2 000
Registrering och lagring av uppgifter		3 000	3 000
Totalt		3 400	5 400

Källa: Farness (2016) samt utredningens egna antaganden.

Anm.: BC=Beställningscentral.

Enligt tabell 7.2 uppskattas de innehavare av taxitrafiktillstånd som har taxameterdispens för sina fordon i dag och väljer att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter få en merkostnad för att möta kontrollkraven på mellan 3 400 och 5 400 kronor per år. Denna uppskattning är dock mycket osäker. En mer exakt kostnad kommer inte att gå att uppskatta innan tekniken finns i bruk och specifikationerna för denna slagits fast i föreskrifter.

För att markera att uppskattningarna är mycket osäkra uppskattar regeringen att merkostnaden för kontrollkraven ligger mellan 3 000 och 6 000 kronor per år och fordon. Andra faktorer kommer också att påverka kostnaden för den särskilda utrustningen för taxifordon såsom den tekniska utvecklingen, hur många tillverkare som kommer att tillverka den tekniska utrustning som krävs samt hur många fordon som kan komma att anslutas till den nya kategorin av taxi. Ju fler fordon som ansluts desto lägre blir sannolikt kostnaden.

Det är viktigt att notera att den initiala kostnaden för att köpa och installera en taxameter i ett taxifordon är betydligt högre än inköpskostnaden för den särskilda utrustningen för taxifordon. Etableringskostnaden för nya företagare som vill in i taxinäringen kommer därför sannolikt att bli betydligt lägre om han eller hon väljer den särskilda utrustningen för taxifordon.

En betydande faktor som kan minska kostnader för en alternativ kontrollutrustning är utveckling av tekniker för elektronisk plombering som skulle minska kostnader för demontering och inmontering när kontrollutrustning eller fordon byts.

Effekter på kort sikt

Avskaffandet av möjligheten att få dispens från taxameterkravet innebär att kostnaderna kommer att öka för de innehavare av taxitrafiktillstånd som har fordon med taxameterdispens. Som tidigare påpekats, har drygt 1 700 av Sveriges 16 600 taxifordon dispens från taxameterkravet.

Kostnaden ökar med mellan 3 000 och 6 000 kronor per fordon och år om innehavare av taxitrafiktillstånd väljer att utrusta dem med särskild

utrustning för taxifordon och 10 000 kronor per fordon och år om företagen väljer att utrusta dem med taxameter.

Regeringens förslag innebär att fordon med särskild utrustning för taxifordon kommer att ha vissa begränsningar jämfört med taxametertaxi. Betalning får inte ske i fordonet eller på annat sätt via föraren eller innehavare av taxitrafiktillstånd. För hyrverksbilar och fordon som enbart utför särskilda persontransporter är denna begränsning dock inte något problem. Det är därför troligt att de flesta av de som haft dispens från taxameterkravet väljer att använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral. Flera beställare av särskilda persontransporter har omfattande krav för insamling och lagring av kontrolluppgifter inom sina egna verksamhetssystem. Det är fullt troligt att befintliga beställningscentraler kan få hela eller delar av sina befintliga kontrollsystem certifierade som alternativ kontrollutrustning för taxi. Det skulle minska kostnaden för dessa dispensfordon att anpassas till regeringens föreslagna regler.

På kort sikt innebär därmed regeringens förslag en liten höjning av kostnad för teknik i fordonet och för att ansluta sig till en redovisningscentral eller eventuellt en beställningscentral för en tiondel av taxibeståndet. En del av dispensföretagen tillhör redan en beställningscentral, men kan eventuellt behöva betala en högre avgift till beställningscentralen på grund av kostnader för tillståndsprövning och certifiering samt lagring av uppgifter under föreskriven tid.

Andra innehavare av taxitrafiktillstånd som i dag har dispens tillhör ingen beställningscentral och behöver därför ansluta sig till en alternativt starta en egen beställningscentral i den egna företagssfären.

Den genomsnittliga årsomsättningen för ett taxifordon beräknas ligga mellan 700 000 och 770 000 kronor om året. Att använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta sig till en beställningscentral innebär en kostnadshöjning på mellan 0,4 och 0,8 procent av omsättningen för den tiondel av taxifordonen som berörs. Övriga taxifordon som använder taxameter får inga ökade kostnader.

Effekter på längre sikt

På längre sikt kan regeringens förslag leda till att en del av de innehavare av taxitrafiktillstånd som har fordon som är utrustade med taxameter kommer att byta ut taxametern mot den nya billigare kontrolltekniken och, om de inte redan är det, ansluta sina fordon till en tillståndspliktig beställningscentral i stället för en tillståndspliktig redovisningscentral. Hur många fordon det kan handla om beror på hur innehavare av taxitrafiktillstånd väger de restriktioner som finns för taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon mot fördelarna med en lägre kontrollkostnad. Det är sannolikt att den processen kommer att gå gradvis och ske i takt med att de taxametrar som sitter i fordonen i dag blir äldre och redo att bytas ut. Det blir troligen en process över fem år eller längre. Hur attraktivt det blir att göra detta skifte beror även på hur kostnaden för den tekniska utrustningen och för registrering och lagring av de nödvändiga uppgifterna utvecklas för taxi med särskild utrustning för taxifordon.

Eftersom etableringskostnaden för en ny innehavare av taxitrafiktillstånd som vill in på marknaden är lägre för taxi med särskild utrustning

i stället för taxameter är det sannolikt att en större andel av de nya företagen med taxitrafiktillstånd väljer den lösningen. Valet mellan taxametern och alternativet påverkas givetvis även av kraven som ställs av exempelvis upphandlare av särskilda persontransporter.

Att byta ut taxametern mot den nya kontrolltekniken innebär enligt kalkylerna en besparing för innehavare av taxitrafiktillstånd på mellan 4 000 kronor och 7 000 kronor per fordon och år, vilket motsvarar mellan 0,5 och 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Om hälften av taxifordonen på lång sikt övergår till den särskilda utrustningen för taxifordon, skulle det innebära att kostnaden för kontrolltekniken för taxibranschen som helhet skulle minska med mellan 0,3 och 0,5 procent av omsättningen. Det skulle även innebära en kostnadsminskning motsvarande kostnaderna för kontanthantering. Utvecklingen går mot ett generellt sett allt mer kontantlöst samhälle. Med allt färre kontanter tillgängliga ökar rånrisken för de verksamheter som hanterar kontanter. Beroende på hur innehavare av taxitrafiktillstånd bedömer rånrisken och arbetsmiljöfrågan kan även detta eventuellt bidra till en övergång till ett system utan kontanter.

7.5 Effekter för konsumenterna

Taxitrafik är sedan 1990 en marknad med fri prissättning. Priset på en taxiresa påverkas av en rad faktorer; kostnader för innehavare av taxitrafiktillstånd, konsumenternas betalningsvilja samt konkurrensen mellan företag med taxitrafiktillstånd och med andra trafikslag i den region de verkar. Hälften av alla taxiresor i Sverige är särskilda persontransporter där priset sätts i offentliga upphandlingar. På landsbygden står särskilda persontransporter för 80–100 procent av intäkterna för innehavare av taxitrafiktillstånd.

Enligt prisindex över taxi som SCB ställer samman ökade taxipriserna med 50 procent mellan åren 2000 och 2014 medan konsumentprisindex (KPI) ökade med 20 procent under samma period. Priset på alla transporter ökade dock mer än KPI under perioden. En undersökning som Transportstyrelsen låtit göra har visat att det förekommer stora prisvariationer mellan innehavare av taxitrafiktillstånd, särskilt i Stockholm.

På de stora taximarknaderna där konkurrensen är hård kommer nya företag som väljer en alternativ kontrollutrustning få möjlighet att erbjuda lägre priser. Flera nya marknadsaktörer erbjuder redan nu kunder kraftigt reducerade priser som ett sätt för att etablera företaget på marknaden. Även om det är svårt att bedöma hur regeringens förslag påverkar konsumentpriser minskas etableringskostnaderna för nya aktörer, som i kombination med etableringserbjudanden kan pressa konsumentpriserna. Det är dock mer troligt att kundernas pris för taxiresor påverkas betydligt mer av andra faktorer än den tekniska utrustningen.

7.6 Effekter för innehavare av taxitrafiktillstånd

Förslagen om avskaffande av möjligheterna att få dispens från taxameter och möjligheten att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter kommer att innebära nya förutsättningar för aktörer som tidigare har haft dispens.

Effekter på kort sikt

Regeringens förslag om avskaffande av möjligheten att få dispens från taxameter och införande av en möjlighet att använda särskild utrustning för taxifordon innebär en mindre höjning av kostnaden för kontrollteknik för de innehavare av taxitrafiktillstånd som har fordon med taxameterdispens i dag. Om de väljer det billigaste alternativet, att ansluta fordonen till beställningscentral, kommer kostnaden enligt kalkylerna att öka med 0,4 till 0,8 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Det är en mycket liten kostnadshöjning. Rörelsemarginalen i taxinäringen som helhet är dock bara drygt två procent och näringens möjligheter att bära ökade kostnader är begränsad. Detta talar för att de innehavare av taxitrafiktillstånd som får höjda kostnader kommer att försöka höja sina priser vilket skulle kunna leda till en mindre prishöjning på särskilda persontransporter.

Det som dock talar emot att regeringens förslag kommer att leda till en prishöjning på särskilda persontransporter, är att priskonkurrensen om de särskilda persontransporterna är mycket hård i dagsläget. Huvuddelen av de särskilda persontransporterna utförs av taxifordon som redan har taxameter i dag och inte kommer att få höjda kostnader.

Den sammantagna bedömningen är därmed att regeringens förslag inte kommer att påverka priset på särskilda persontransporter på kort sikt. Undantaget kan vara i de regioner där andelen taxifordon med taxameterdispens i dag är ovanligt högt.

Effekter på längre sikt

På längre sikt kan dock en större andel av innehavare av taxitrafiktillstånd välja att byta ut sina taxametrar mot den nya kontrolltekniken och sänka sina kostnader något. Kostnadssänkningen uppskattades i kalkylen till mellan 0,5 och 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon, men kan bli större på längre sikt. Om ett tillräckligt stort antal företag väljer att använda den alternativa kontrolltekniken kan det innebära, allt annat lika, en mindre sänkning av priset på taxitransporter på längre sikt.

Eftersom den nya kontrolltekniken sannolikt blir betydligt billigare i inköp för den som vill etablera sig i taxinäringen än en taxameter kan det eventuellt sänka etableringskostnaden och eventuellt leda till att utbudet av taxifordon ökar och att priserna sjunker.

7.7 Effekter på marknad och konkurrens

Sedan taxinäringen omreglerades 1990 har antalet taxifordon ökat från 13 000 till 16 600 år 2016. Samtidigt har näringen koncentrerats. Antalet

innehavare av taxitrafiktillstånd har minskat från 8 100 till 6 700 under samma period.

Innehavare av taxitrafiktillstånden kan i sin tur vara anslutna till beställningscentraler som tar emot beställningar och knyter samman företag med tillstånd med kunderna. Beställningscentralerna kan också sköta marknadsföring och annan service åt innehavare av taxitrafiktillstånd. I dag är cirka 80 procent av taxifordonen i Sverige anslutna till en beställningscentral. Beställningscentralerna kan ägas av såväl innehavare av taxitrafiktillstånd som av andra aktörer. Det är beställningscentralerna som sätter priset för taxitransporterna.

Det finns cirka 350 beställningscentraler av varierande storlek i landet. De stora beställningscentralerna dominerar dock marknaden. Taxi Kurir och Taxi Stockholm har tillsammans 7 000 anslutna fordon, vilket motsvarar drygt hälften av alla taxifordon som är anslutna till en beställningscentral.

Effekter på kort och lång sikt

En möjlig effekt av regeringens förslag är att de beställningscentraler som redan finns i dag kommer att bli tillståndspliktiga beställningscentraler även för taxi med den särskilda utrustningen. Det skulle innebära en risk att de stora beställningscentralernas marknadsdominans kommer att öka ytterligare. Det är emellertid osäkert om dagens stora beställningscentraler kommer att anse det vara attraktivt att arbeta med två olika sorters taxikategorier. Detta talar för att det troligen i stället kommer att etableras nya beställningscentraler enbart för taxifordon med den särskilda utrustningen för taxifordon.

Ett annat alternativ är att innehavare av taxitrafiktillstånd som väljer att låta sina fordon övergå till den särskilda utrustningen för taxifordon går samman och etablerar en ny beställningscentral.

Ett tredje alternativ är att någon eller några av de större beställningscentraler som finns i dag kommer att etablera en egen beställningscentral enbart för taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon. Möjligen kan innehavare av taxitrafiktillstånd som är anslutna till många beställningscentraler skapa ett nytt varumärke för taxi med särskild utrustning för taxifordon eller låta en befintlig beställningscentral bli tillståndspliktig beställningscentral. Det kan bero på hur efterfrågan från anslutna företag ser ut.

Eftersom kontrollkostnaderna per fordon med den särskilda utrustningen för taxifordon bedöms minska betydligt om många är anslutna till samma beställningscentral talar det för att de tillståndspliktiga beställningscentralerna kommer att bli få och relativt stora.

Sammantaget bedömer regeringen att det kommer att etableras ett mindre antal större beställningscentraler för taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon, men att dessa beställningscentraler tillkommer utöver de beställningscentraler som redan finns i dag för taxifordon med taxameter.

7.8 Effekter på små och medelstora företag

Taxinäringen domineras av små företag. Två tredjedelar av innehavarna av taxitrafiktillstånd är enmansföretag och dessa har 27 procent av alla taxifordon i landet. De små innehavarna av taxitrafiktillstånd blir dock färre och de större företagens marknadsandel växer.

Tabell 7.3 Innehavare av taxitrafiktillstånd fördelade efter antal bilar 1998 och 2015

	1998	2015
En bil	6 186	4 471
Två bilar	1 490	863
3–5 bilar	901	859
6–10 bilar	154	327
11–20 bilar	41	150
> 20 bilar	17	73
Summa	8 789	6 743

Källa: Taxiförbundet, Branschläget 2016.

Som framgår av tabell 7.3 har antalet innehavare av taxitrafiktillstånd med en eller två bilar minskat betydligt sedan slutet av 1990-talet medan de större företagen blivit betydligt fler. År 2015 hade den största tillståndshavaren 191 taxibilar. Enligt branschföreträdare är en viktig förklaring till detta att den hårda konkurrensen och den svaga lönsamheten i taxinäringen leder till konsolidering genom att företag går samman för att dra nytta av stordriftsfördelar och sänka sina kostnader.

Även bland beställningscentralerna har marknaden koncentrerats. Av de fordon som är anslutna till en beställningscentral är mer än hälften anslutna till de två största beställningscentralerna.

Effekt av avskaffande av möjligheten till dispens för taxameter för små och stora företag

Majoriteten av de innehavare av taxitrafiktillstånd som kommer att beröras av avskaffandet av dispensmöjligheten för taxameter är små företag, men som framgår av tabell 7.4 är de företag som har dispens från taxameterkravet större än den genomsnittliga innehavaren av taxitrafiktillstånd. Cirka 14 procent av de innehavare av taxitrafiktillstånd som har dispens från taxameterkravet har sex eller fler bilar. Bara cirka åtta procent av samtliga företag med taxitrafiktillstånd har sex eller fler bilar.

Att få dispens från taxameterkravet kräver en ansökan hos Transportstyrelsen som kostar 2 500 kronor per ansökan. Dispens beviljas vanligen för ett år i taget och ansökan kan gälla flera fordon. Små innehavare av taxitrafiktillstånd som söker dispens för en eller ett par fordon betalar därmed i dag en betydligt högre avgift per bil för att få dispens än vad stora sådana företag gör.

Förslaget att avskaffa möjligheten till dispens från taxameterkravet kan därmed beröra de större innehavarna av taxitrafiktillstånd mer än de mindre. Samtidigt är det viktigt att påpeka att de stora företagen med sådant

tillstånd bör ha lättare att göra de investeringar som krävs för att antingen ansluta sina fordon till en beställningscentral eller utrusta dem med en taxameter.

Effekten på företagens administrativa kostnader bedöms som liten eller obefintlig.

Tabell 7.4 Innehavare av taxitrafiktillstånd med dispens från taxameterkravet och samtliga innehavare av taxitrafiktillstånd fördelade efter antalet bilar

	Antal innehavare av taxitrafiktillstånd med dispens		Samtliga innehavare av taxitrafiktillstånd	
		Andel		Andel
En bil	203	54,7	4 471	66,3
Två bilar	63	17,0	863	12,8
3–5 bilar	54	14,6	859	12,7
6–10 bilar	27	7,3	327	4,8
11–20 bilar	11	3,0	150	2,2
> 20 bilar	13	3,5	73	1,1
Summa	1 737	100	6 743	100

Källa: Taxiförbundet och Transportstyrelsen.

Anm: Siffrorna för innehavare av taxitrafiktillstånd med dispens gäller juni 2016 medan siffrorna för samtliga innehavare av taxitrafiktillstånd gäller 31 december 2015.

Särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter

Eftersom den särskilda utrustningen som kan användas i taxifordon anslutna till tillståndspliktig beställningscentral bedöms bli billigare än en taxameter kommer kostnaderna för att etablera verksamhet på taximarknaden att bli lägre vilket kan hjälpa nyetableringen av mindre innehavare av taxitrafiktillstånd. Det kan även underlätta för stora internationella aktörer på taxitrafikmarknaden att etablera sig i Sverige.

7.9 Effekter i olika regioner

Villkoren för att bedriva taxiverksamhet skiljer sig mellan olika regioner i landet. I städerna, särskilt de stora, är bilinnehavet lägre, parkeringsmöjligheterna sämre och trängseln kan vara stor. Urbaniseringen ökar markpriset och påverkar inte minst parkeringskostnaderna både vid bostaden och vid resmålet. Ökade parkeringskostnader minskar bilinnehav och det är därför mer attraktivt att inte använda egen bil utan i stället hyra, använda bilpool eller att åka taxi. Vidare är det mer attraktivt att resa med kollektivtrafik. I tätbebyggda områden finns kundunderlag för både privatresor och företagsresor även om de särskilda persontransporterna också är viktiga. I mer tätbefolkade områden är det möjligt för en innehavare av taxitrafiktillstånd att verka utanför en beställningscentral och hitta kunderna på gatan och på uppställningsplatser.

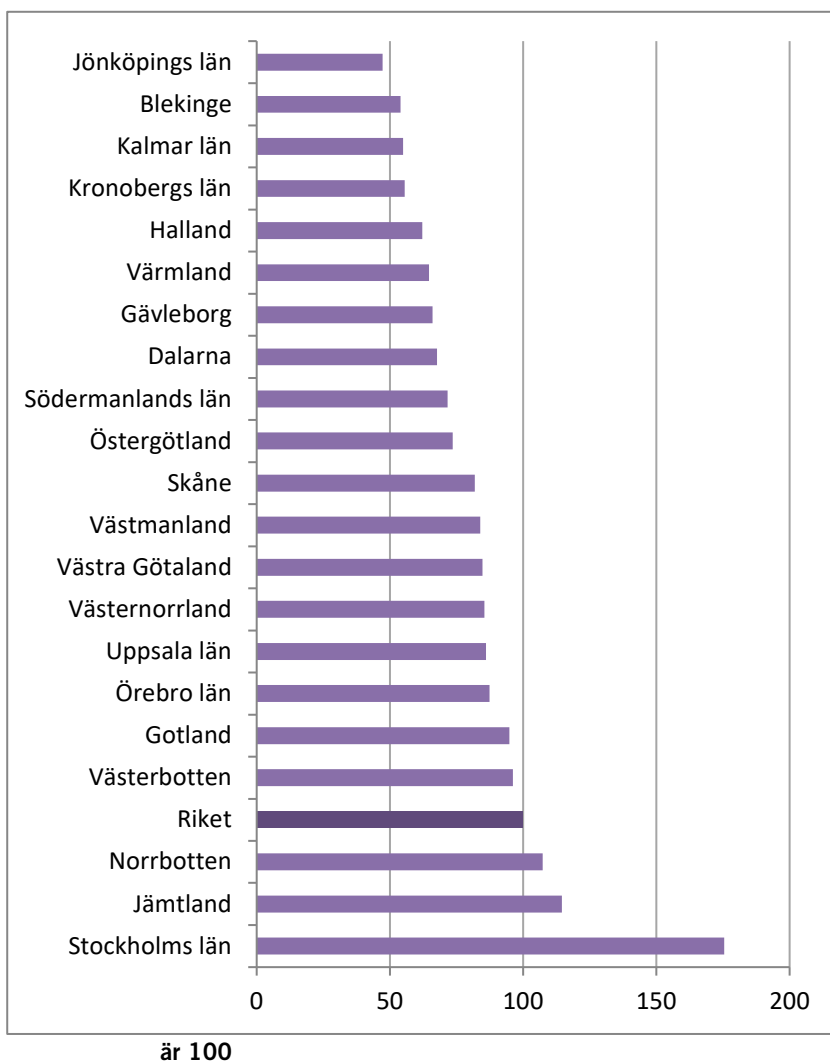
På landsbygden är bilinnehavet mycket större, parkeringsmöjligheterna goda och trängseln obefintlig. De potentiella kunderna är glesare spridda över en större yta. På landsbygden är efterfrågan på taxi från privatkunder liten. I stället är de särskilda persontransporterna basen för taxinäringen.

För att få tillräckligt många kunder måste dock innehavare av taxitrafiktillstånd kunna utföra alla typer av taxikörningar. Det är också nödvändigt att tillhöra en beställningscentral för att vara tillgänglig för de utspridda kunderna.

Sedan taxinäringen omreglerades 1990 har antalet taxifordon ökat från 12 700 till 16 600 år 2016 i hela landet, dvs med 30 procent. Ökningen har till 95 procent ägt rum i de tre storstadsområdena; Stockholm, Göteborg och Malmö. Som framgår av figur 7.1 är antalet taxifordon i förhållande till befolkningen i särklass högst i Stockholms län och lägst i Jönköpings län. Koncentrationen av taxifordon till Stockholms län betyder att alla län utom tre har lägre taxitäthet än riksgenomsnittet.

Regeringen anser att det finns skäl att tro att förslagen kommer att innebära en förbättrad tillgång till taxi i glest befolkade delar av landet.

Tabell 7.5 Taxitätheten i Sveriges län 2015. Index där riksgenomsnittet



Källa: Taxiförbundet, Branschläget 2016.

Effekt av avskaffande av dispensmöjligheter för taxameter

Som framgår av figur 7.1 har Stockholms län flest bilar med taxameterdispens. Andelen bilar med dispens är dock märkbart lägre i Stockholm än riksgenomsnittet. Knappt 7 procent av taxibilarna har dispens jämfört med drygt 10 procent i riket som helhet. Det beror sannolikt på att andelen särskilda persontransporter med taxifordon är lägre i Stockholm än i andra län.

Särskilda persontransporter är betydligt viktigare för taxinäringen utanför Stockholm, vilket kan förklara att andelen taxifordon med dispenser är stor i ett flertal län i övriga landet. Skåne län och Västra Götalands län har

ett stort antal fordon med dispens från taxameterkravet och en högre andel fordon med dispens än riksgenomsnittet. I övriga landet är bilden splittrad. Södermanlands län, Värmlands län och Jönköpings län utmärker sig genom att en anmärkningsvärd hög andel av länets taxifordon har dispens från taxameterkravet. I Södermanland har 42 procent av taxifordonen dispens och i Värmland och Jönköping 33 procent. Andra län, bland andra Norrlandslänen har en mycket låg andel taxifordon med dispens. Enligt branschföreträdare kan förklaringen vara att offentliga upphandlare i vissa län kräver att taxameter även ska användas vid särskilda persontransporter. En annan förklaring kan vara att fordonen i dessa län används både till särskilda persontransporter och privatresor och därmed behöver taxameter.

I de län där andelen fordon med dispens från taxameterkravet är ovanligt hög är sannolikheten större att avskaffandet av taxameterdispensen kan påverka priset på särskilda persontransporter i länet. Det innebär dock bara en kostnadshöjning på 0,5–0,7 procent av den genomsnittliga omsättningen om fordonen utrustas med den särskilda utrustningen för taxifordon.

Tabell 7.6 Regional fördelning av taxibilar med dispens från taxameterkravet juni 2016

Län	Antal taxibilar med dispens	Andel taxibilar med dispens av alla taxibilar i länet, procent
Stockholms län	448	6,8
Västra Götaland	372	15,8
Skåne	273	15,1
Södermanlands län	143	41,8
Värmland	98	32,6
Jönköpings län	92	33,2
Örebro län	77	17,9
Kalmar län	43	19,5
Västmanland	39	10,4
Blekinge	27	19,0
Gävleborg	26	8,2
Norrbottnen	17	3,8
Östergötland	15	2,7
Halland	13	4,0
Västernorrland	13	3,7
Gotland	12	13,0
Jämtland	9	3,7
Västerbotten	6	1,4
Uppsala län	5	1,0
Dalarna	2	0,6
Kronobergs län	4	2,2
Riket	1 737	10,5

Källa: Transportstyrelsen, Vägtrafikregistret.

Anm: Antalet taxifordon med dispens gäller juni 2016. Antalet fordon i varje län är uppmätt den 31 dec 2015.

Särskild utrustning för taxifordon

Om huvuddelen av de innehavare av taxitrafiktillstånd som har fordon som inte längre får dispens från taxameterkravet väljer att använda den särskilda utrustningen för taxifordon i stället för taxametern kommer sådana fordon i ett första skede att etableras i de län där antalet fordon med taxameterdispens är högst i dag. Stordriftsfördelarna med den nya kontrolltekniken tyder på att beställningscentralerna för taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon bör ha åtminstone 100 anslutna fordon för att vara kostnadseffektiva.

Kostnaderna för att möta kontrollkraven blir lägre ju fler fordon som är anslutna till beställningscentralen, vilket kan göra att taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon i första hand växer i större befolkningscentra där det är lättare att ansluta många fordon till samma beställningscentral. Som påpekades tidigare behöver taxifordon i mer glesbefolkade regioner kunna utföra alla typer av taxitransporter för att få tillräckligt många kunder.

7.10 Effekter på ny teknik

Regeringens förslag om en särskild utrustning för taxifordon gör det möjligt att kontrollen över intäkter och körtid kan ske genom en annan teknik än taxameter. Genom att regeringen föreslår en teknikneutral lagstiftning som enbart specificerar vilka funktioner som den nya kontrolltekniken måste kunna uppfylla skapas ett större utrymme för att introducera ny innovativ teknik i taxinäringen.

Det är dock viktigt att det finns en viss enhetlighet i den nya kontrolltekniken för att de myndigheter som utövar kontroll över taxinäringen – Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Skatteverket – kan utföra sina uppdrag med en rimlig arbetsinsats. Även om regeringen eftersträvar en teknikneutral lagstiftning kommer föreskrivande myndighet att behöva utfärda föreskrifter för det nya kontrollsystemet som närmare specificerar hur detta måste vara utformat för att uppfylla de krav som ställs. Krav som enbart finns i myndighetsföreskrifter är dock lättare att ändra än lagar och därmed att anpassa i takt med att den tekniska utvecklingen möjliggör annan kontrollteknik med samma funktioner.

Regeringens förslag öppnar möjligheten för att fler företag kan erbjuda de tekniska lösningar som krävs för att uppfylla kontrollkraven. Det är sannolikt att det kan bli större konkurrens om tillverkningen av nya kontrollinstrument än på taxameterområdet. En relevant jämförelse är de godkända kassaregistren. Skattekontrollen av övriga delar av kontantbranschen sköts med hjälp av kassaregister som måste uppfylla föreskrifter som Skatteverket fastställt. Skatteverket bedömer att det finns cirka 100 tillverkare som har en bredare produktion av godkända kassaregister. Det är möjligt att en del av dem skulle kunna vara intresserade av att tillverka de nya kontrollinstrumenten för taxibranschen om möjligheten ges. Hur attraktivt det blir för dem att göra detta beror dock på om de nya kontrollinstrumenten blir unika svenska lösningar eller om de även kommer användas i andra europeiska länder.

7.11 Effekter på arbetsvillkoren i taxinäringen

Taximarknaden präglas av hård konkurrens och låg lönsamhet. Under 2000-talet har den genomsnittliga rörelsemarginalen inom taxibranschen varit drygt två procent, vilket är betydligt lägre än inom näringslivet som helhet. Taxiförare arbetar betydligt fler timmar än andra arbetstagare, i genomsnitt 190 timmar i månaden, och upplever stor stress i sitt arbete.

Orsakerna till den pressade arbetssituationen för taxiförare bedöms vara flera. Det är relativt lätt att skaffa sig taxiförarlegitimation, vilket innebär att det finns gott om taxiförare. Att vara taxiförare är en väg in på arbetsmarknaden för dem som har svårt att få andra arbeten. Detta gäller inte minst nyanlända i Sverige, vilket förklarar den stora användningen av så kallade nystartsjobb inom taxinäringen. En annan förklaring är den hårda priskonkurrensen i upphandlingar av särskilda persontransporter, vilket kan vara till nackdel för innehavare av taxitrafiktillstånd med kollektivavtal för sina anställda.

Konsekvenser av regeringens förslag

Förslagen påverkar inte direkt arbetsvillkoren i taxinäringen, men det kan indirekt påverka villkoren för de anställda.

Regeringens förslag om att avskaffa möjligheten att få dispens från taxameterkravet innebär att skattekontrollen av taxinäringen förbättras. En skärpt skattekontroll av taxinäringen kan hindra att oseriösa företag genom skatteundandragande vinner konkurrensfördelar gentemot seriösa företag som både betalar korrekta skatter och har bättre arbetsvillkor för sina anställda.

På längre sikt, om kostnaden för alternativ kontrollutrustning för taxi kan sänkas till några tusen kronor om året, kan det vara attraktivt för flera att vara taxiförare på deltid. Om trenden mot exempelvis variabel prissättning beroende på efterfrågan fortsätter kommer antalet taxiförare öka kraftigt under tider och perioder med hög efterfrågan och minska under övriga tider. En förare som väljer att arbeta enbart när efterfrågan är hög kommer att få en högre timersättning eftersom bilen utnyttjas mer effektivt. Däremot kan heltidsförarna uppleva att det blir ännu svårare arbetsvillkor, eftersom konkurrensen blir högre under de mest lönsamma timmarna. Arbetsderna kan bli ofördelaktiga med splittrade arbetstimmar under dagen och i viss mån även oförutsägbara.

Den samlade slutsatsen är att regeringens förslag inte har någon direkt påverkan på arbetsvillkoren i näringen, men att de indirekt kan komma att påverka arbetsvillkoren.

7.12 Effekter på miljö och klimat

Om tillräckligt många taxifordon använder den särskilda utrustningen för taxifordon och kostnadssänkningen leder till sänkta priser, kan det i sin tur innebära en liten allmän prissänkning på taxitransporter och en viss ökning av antalet taxiresor.

Vilken effekt detta kan få på miljö och klimat beror på hur resmönstren förändras. Om ökningen av taxiresorna sker på bekostnad av resor med kollektivtrafik ökar utsläppen, inte minst om taxifordon inte använder miljövänligare bränslen. Om de ökade taxiresorna i stället leder till minskad privatbilism beror en eventuell klimatpåverkan på om utsläppen är större eller mindre från taxiflottan än från personbilsflottan. Taxiresor motsvarar dock bara en dryg procent av antalet personresor. Små förändringar i taxiresandet kommer därför bara att få en marginell effekt på klimat och miljö.

Den samlade slutsatsen är att regeringens förslag bedöms få inga eller mycket marginella konsekvenser för miljön och klimatet.

7.13 Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter

Effekt av avskaffande av taxameterdispens

Genom att möjligheten till undantag från skyldigheten att använda taxameter avskaffas kommer följaktligen Transportstyrelsens kostnader för handläggning av dispensärenden att försvinna. Transportstyrelsens kostnader för att handlägga taxameterdispenser uppgick till 1,1 miljon kronor 2015. Handläggningen av taxameterdispenserna finansieras i dag indirekt med avgifter från innehavare av taxitrafiktillstånd. Avgiftsintäkter betalas in på inkomsttitel och Transportstyrelsens kostnader för handläggning av taxameterdispenserna finansieras från anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet på Transportstyrelsens förvaltningsanslag. Statens årliga intäkter minskar med närmare en miljon kronor per år räknat på ansökningar från 371 företag (antalet företag med dispens i juni 2016) till en avgift av 2 500 kronor. Även Skatteverket kommer att ha minskade kostnader för kontrollen av företag som har dispens, men det antal företag det gäller är så få att effekten blir försumbar.

Kostnader för särskild kontrollutrustning för taxifordon

Införandet av möjligheten att använda en särskild utrustning för taxifordon där fordonen måste vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral kommer att medföra nya administrativa krav på de myndigheter som utövar kontroll över taxinäringen.

- Myndighet ska pröva och utfärda särskilda tillstånd till de beställningscentraler som önskar bli tillståndspliktiga beställningscentraler.
- Myndighet ska även utöva tillsyn över de tillståndspliktiga beställningscentralerna så att de följer det regelverk som är upprättat för dessa. Tillsynen ska bland annat se till att beställningscentralerna samlar in och lagrar den information om bland annat fordonsrörelser och betalningar som krävs för att Skatteverket ska kunna genomföra nödvändiga kontroller.
- Transportstyrelsen ska registrera i vägtrafikregistret vilken eller vilka tillståndspliktiga beställningscentraler som en viss innehavare av taxitrafiktillstånd är ansluten till och vilka fordon som används för taxitrafik med den särskilda utrustningen för taxifordon.
- Skatteverket behöver anpassa verksamheten till nytt underlag för kontroll av taxi, inklusive it-stöd för inhämtning av uppgifterna. Det kan jämföras med kontroll av uppgifter från redovisningscentraler, där bedömningen gjordes att de kostnader som uppkom för verket med anledning av det förslaget skulle rymmas inom befintliga och beräknade anslagsramar.

Vilka kostnader detta kommer att medföra för myndigheterna beror till stor del på hur många tillståndspliktiga beställningscentraler som kan komma att etableras för taxitrafik med särskild kontrollutrustning. Det bedöms vara sannolikt att de nya beställningscentralerna kommer att bli relativt stora och att det därför kommer att etableras relativt få beställningscentraler, åtminstone i ett första skede.

Ett antagande, som är mycket osäkert, är att det i ett första skede kommer att etableras tre tillståndspliktiga beställningscentraler för innehavare av taxitrafiktillstånd med fordon med den särskilda utrustningen. Utifrån detta antagande görs bedömningen att kostnaderna för den myndighet som regeringen kommer att utse för tillståndshantering och löpande tillsyn över beställningscentralerna i ett första skede kommer att kräva resurser motsvarande 0,2 årsarbetskrafter eller 160 000 kronor om året. Dessa kostnader finansieras inom befintlig ram på utsedd myndighets förvaltningsanslag.

Utöver dessa årliga kostnader tillkommer en engångskostnad hos den myndighet som regeringen utser för regelutveckling, speciella informationsinsatser och it-stöd (utveckling och löpande förvaltningskostnader) i samband med etableringen av den särskilda utrustningen för taxifordon. Dessa kostnader är av naturliga skäl svåra att uppskatta eftersom den särskilda kontrollutrustningen ännu inte är i bruk. Kostnaderna kommer att finansieras inom befintlig ram på utsedd myndighets förvaltningsanslag.

Effekt för domstolarna

Regeringen bedömer inte att förslaget får någon effekt för förvaltningsdomstolarna eller de allmänna domstolarna.

Effekter för kommuners och landstings kostnader

Av de 1 730 taxifordon som i dag har dispens från kravet på taxameter utför ca 1 560 uppdrag åt kommuner och landsting för särskilda persontransporter och kollektivtrafik. Införandet av krav på särskild utrustning bedöms öka kostnaderna för dessa transporter med 8,4 miljoner kronor per år eftersom kostnaden för utrustningen bedöms uppgå till 5 400 kronor per fordon och år. Å andra sidan minskar kostnaden för att ansöka om dispens med 1 miljon kronor, varför den ökade nettokostnaden i ett första steg beräknas bli 7,4 miljoner kronor per år.

En annan effekt, med motsatt verkan, är att vissa innehavare av taxitrafiktillstånd kommer att låta installera särskild utrustning i sina fordon i stället för taxameter. Eftersom en relativt stor andel av dessa fordon åtminstone till viss del används för taxitrafik på uppdrag åt kommuner och landsting kommer det att leda till en kostnadsminskning för taxitrafik som utförs på uppdrag åt kommuner och landsting. Slutsatsen bygger på utredningens antagande om att den särskilda kontrollutrustningen blir billigare än taxametrar.

Regeringens sammantagna bedömning är att effekterna av att dels den ökade kostnaden förorsakad av att dispensmöjligheten avskaffas, dels den minskade kostnaden som förorsakas av att vissa av fordonen kommer att

byta från taxameter till särskild utrustning tar ut varandra. Kommuner och landstings kostnader bedöms därför inte öka till följd av förslaget.

7.14 Effekter på skatteintäkterna

Det är mycket angeläget att förbättra förutsättningarna för skattekontroll och minskat skatteundandragande i taxinäringen. Taxibranschen är en kontantbransch och som alla kontantnäringar sårbar för skattefusk. Krav på kassaregister, vilket har ökat möjligheten till en effektiv skattekontroll inom kontanthandeln gäller inte taxitrafik som i stället omfattats av krav på taxameter. Skattefusket inom taxinäringen har uppmärksamrats sedan länge. Det saknas dock tillförlitliga beräkningar av det totala skatteundandragandet i näringen.

I departementspromemorian Redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66) gjordes en grov uppskattning att underredovisningen av intäkterna från taxinäringen uppgick till cirka en miljard kronor årligen. Vid en genomsnittlig beskattning av intäkterna i taxinäringen på cirka 45 procent skulle det betyda ett skattebortfall på runt 450 miljoner kronor varje år.

Regeringens förslag om att avskaffa möjligheten att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter innebär att skattekontrollen över taxinäringen sammantaget kommer att bli bättre.

Regeringen bedömer därför att förslaget kommer att leda till ökade skatteintäkter från taxinäringen. Med tanke på svårigheten att uppskatta hur stort skatteundandragandet är i taxinäringen och hur mycket effektivare skattekontrollen blir med regeringens förslag är det inte möjligt att uppskatta hur mycket skatteintäkterna kan komma att öka.

7.15 Effekter för taxiförare

Användning av taxameter innebär att taxiförare måste registrera uppgifter om resor i taxametern vid varje resa. Det innebär dels en arbetsuppgift för taxiförare, dels risker för att uppgifter kan bli registrerade på felaktigt sätt. Regeringens förslag om särskild kontrollutrustning i taxifordon innebär att taxiförare inte längre behöver registrera uppgifter om resor, utan det sker hos beställningscentralen. Effekterna av detta är att taxiförare avlastas från uppgiften att registrera varje resa och att riskerna för felregistrering upphör.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i lag om vägtrafikregister (2001:558)

5 § I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler

enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Paragrafen anger vilka ändamål vägtrafikregistret ska ha till uppgift att tillhandahålla personuppgifter för.

Paragrafens *punkt 8* ändras så att även fullgörande av skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler omfattas av ändamålen med vägtrafikregistrets personuppgifter.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

6 § I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Paragrafen anger vilka uppgifter som förs in i vägtrafikregistret.

Paragrafens *punkt 8* kompletteras så att även uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler kan föras in i registret. De uppgifter som kan komma i fråga är t.ex. identitetsuppgifter om beställningscentralens namn, adress och personnummer eller organisationsnummer. Det kan också vara fråga om uppgifter om tillståndet, t.ex. beslutsdatum, återkallelser och datum för dödsfall eller konkursbeslut. Dessa uppgifter kommer i stort att överensstämja med de som registreras för redovisningscentraler, jfr bilaga 9 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (2001:650). För beställningscentraler kan det också bli fråga om uppgifter om vilka fordon som har särskild utrustning för taxifordon och uppgift om vilken eller vilka beställningscentraler som ett sådant fordon är anslutet till.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

8 § Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3, 7 och 8 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret, om uppgifterna avser honom eller henne själv.

Paragrafen, som anger i vilka fall direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret får medges, ändras så att sådana ändamål som anges i 5 § 8 också omfattas, dvs. fullgörande av skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap.

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

I *första stycket* anges att lagen innehåller bestämmelser om olika slags kontroller, t.ex. kontroller av fordon samt därtill hörande system och

komponenter men också kontroll av taxameter. Den *tredje punkten* kompletteras så att tillämpningsområdet även omfattar kontroll av sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.2.

2 kap.

14 § Vägkontroll av taxameter hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen ska utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Första stycket ska tillämpas på motsvarande sätt på fordon som är försedda med sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Paragrafen innehåller regler om s.k. vägkontroller.

Enligt *första stycket*, som bara ändras redaktionellt, sker vägkontroll av taxameter hos ett fordon som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav. Motsvarande kontroll får även ske i taxiföretagets lokaler eller på ett område i anslutning till taxiföretagets lokaler. Kontrollen utförs av en polisman eller en bilinspektör.

Andra stycket, som är nytt, anger att första stycket ska tillämpas på motsvarande sätt även när det gäller fordon som är försett med sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211). Vägkontroll kan då användas för att kontrollera att den särskilda utrustningen för taxifordon uppfyller de krav som ställs på den enligt sådana föreskrifter som meddelas i anslutning till 7 kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211), t.ex. föreskrifter om installation, funktion och användning.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.2.

8.3 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

2 kap.

17 § Den som innehar taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som innehar taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos

taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift. Med fast pris avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

Paragrafen behandlar olika frågor om taxor och pris.

Paragrafens *första* och *andra stycke* anger att passagerarna ska få kännedom om tillämpad taxa samt skyldighet att ge prisuppgift om jämförpriset överstiger 500 kr. Då dessa regler inte ska vara tillämpliga på taxitrafik med fordon som inte försedda med taxameter ändras styckena så att det framgår att de bara är tillämpliga för det fall taxitrafiken sker med fordon som är försedda med taxameter.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.6.

2 a kap.

1 § Den som innehar taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som är eller har varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten.

Paragrafen innehåller bestämmelser om vissa skyldigheter för en innehavare av taxitrafiktillstånd.

Paragrafens *första stycke* innebär att den som innehar taxitrafiktillstånd är skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik. Eftersom stycket handlar om taxitrafik med fordon som är försedda med taxameter ska det inte vara tillämpligt på taxitrafik med särskild utrustning för taxifordon. Stycket ändras för att klargöra detta.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.1.

2 b kap.

1 § Den som innehar taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameterutrustning är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta det till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Tillståndshavaren ska se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon.

Paragrafen, som är ny, innehåller de huvudsakliga skyldigheter som gäller för en innehavare av taxitrafiktillstånd som bedriver taxitrafik med taxifordon som är försedda med särskild utrustning för taxifordon.

Innehavaren av taxitrafiktillstånd är enligt *första stycket* skyldig att ansluta fordonet till en sådan tillståndspliktig beställningscentral som

avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, fortsättningsvis LRT, från och med att fordonet anmälts för taxitrafik. Anslutningen innebär att ett fordon ska få köruppdragen tilldelat från en viss beställningscentral. Det krävs inte att det ska finnas någon särskild form av teknisk anslutning till beställningscentralen. De närmare formerna för de tekniska förhållandena kommer i stället att regleras med stöd av föreskrifter som meddelas med stöd av 7 kap. 4 §.

Tillståndshavaren ska enligt *andra stycket* se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon. Hur denna utrustning närmare ska vara beskaffad kommer att regleras genom föreskrifter som kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 7 kap. 4 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.1.

2 § Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen bestämmer anmäla den eller de beställningscentraler som varje taxifordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till.

Paragrafen, som är ny, inför en skyldighet för innehavaren av taxitrafiktillståndet att, till myndighet som regeringen bestämmer, anmäla till vilken eller vilka beställningscentraler ett fordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet. Skyldigheten gör det möjligt för berörda myndigheter att på ett ändamålsenligt sätt kontrollera taxitrafik som bedrivs med fordon som är försedda med särskild utrustning för taxitrafik eftersom uppgift om anmälan ska registreras i vägtrafikregistret, jfr kommentaren till 6 § lagen (2001:650) om vägtrafikregister.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.1.

3 § Beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs av taxifordon som avses i 1 § får bara göras till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Betalningen ska göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget till tillståndshavaren. Betalningen får inte göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

Beställningscentralen är inte skyldig att ta emot betalningen i sedlar eller mynt.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om beställningar och betalningar av köruppdrag som utförs med taxifordon som är försedda med särskild utrustning för taxifordon.

I *första stycket* finns en bestämmelse som innebär att beställningar och betalningar av köruppdrag som avses i 1 § bara får göras till en sådan beställningscentral som avses i LRT. Detta krav, tillsammans med beställningscentralens skyldigheter att lämna ut uppgifter till Skatteverket enligt 24 § LRT, medför att verket genom en tredje part ges goda möjligheter att kontrollera att tillståndshavarens intäkter redovisas och deklarerar på ett korrekt sätt. Samtliga beställningar och betalningar ska därför göras till den eller de beställningscentraler som taxifordonet är anslutet till. Betalningen ska dessutom göras till den beställningscentral som tagit emot beställningen och fördelat köruppdraget. Vidare anges att betalningen inte får göras genom förarens eller tillståndshavarens medverkan. Detta innebär t.ex. att betalning inte får göras med kortläsare som finns i fordonet. All betalning ska alltså göras till beställningscentralen efter anvisning till

beställaren från centralen. Detta innebär däremot inte något hinder mot att en beställare, som genom avtal med beställningscentralen valt en elektronisk betalform, verkställer sin betalning i fordonet under färden. Det skulle t.ex. kunna vara nödvändigt för en resenär att göra en sådan betalning med sin mobiltelefon för det fall en resplan justeras under färden och ett tilläggsbelopp därför ska betalas. Det finns inte heller något som hindrar att föraren lämnar rena upplysningar om olika sätt att betala till beställningscentralen. En följd av att det är beställningscentralen som tar emot såväl beställning som betalning är att centralen är beställarens avtalspart. Vid reklamationer och andra liknande frågor är det därför till beställningscentralen som beställaren ska vända sig till.

I *andra stycket* finns en bestämmelse som innebär att en beställningscentral för taxitrafik inte ska vara skyldig att ta emot betalning i sedlar eller mynt. Det finns dock inte något förbud mot kontant betalning, även om det i praktiken lär bli mycket ovanligt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.1.

4 § Vid sådan taxitrafik som avses i 1 § ska ett fast pris lämnas av beställningscentralen innan köruppdraget påbörjas. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid under vilken fordonet står till beställarens förfogande.

Beställningscentralen är skyldig att före färden lämna ett skriftligt bevis om priset till beställaren. I beviset ska även den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå till beställarens förfogande anges.

Om ett köruppdrag förändras efter det att det påbörjats, ska beställningscentralen så snart som möjligt uppdatera beviset, dock senast innan köruppdraget avslutats.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om fast pris och bevis om priset.

Den särskilda utrustningen för taxifordon kommer i motsats till en taxameter inte att utgöra ett prisberäkningsinstrument. I stället tillgodoses beställarens och resenärens intressen i detta avseende genom att ett krav på fast pris ställs i *första stycket*. Priset kan avse en viss i förväg fastställd färd mellan en startpunkt och en slutdestination. Detta betyder dock inte att färdens exakta sträckning behöver avtalas. Priset kan också avse att fordonet under viss tid ska stå till beställarens förfogande. Det kan noteras att detta fasta pris avviker från det fasta pris som avses i 2 kap. 17 § tredje stycket där det avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

Enligt *andra stycket* är beställningscentralen skyldig att före färden lämna ett skriftligt bevis om priset till beställaren. I beviset ska även den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå till beställarens förfogande anges. Kravet är till för att undvika otydliga överenskommelser och bevisvårigheter i efterhand och beviset ska därför vara skriftligt. Med detta avses inget annat formkrav än att det inte är muntligt och att beviset därför går att bevara, t.ex. ett sms, ett e-postmeddelande eller något annat skriftligt dokument.

I det *tredje stycket* behandlas situationer där beställaren ändrar ett köruppdrag efter att det påbörjats. Det kan vara frågan om en tillkommande mellandestination eller ändrad slutdestination. Situationen uppkommer bara om taxiföraren, med hänsyn till andra köruppdrag, har möjlighet att acceptera ändringen. Situationen torde dessutom typiskt sett

bara uppkomma när köruppdraget blir dyrare än vad som ursprungligen avtalats eftersom beställningscentralen inte är skyldig att acceptera ett lägre pris såvida inte avtalet innehåller regler om detta. Beställaren är skyldig att ändra beställningen mot beställningscentralen. Beställningscentralen kan räkna om priset och ska då kommunicera ett prisförslag till beställaren som denne kan acceptera. Beställningscentralen ska sedan lämna ett uppdaterat bevis om priset till beställaren, senast innan köruppdraget avslutats. Beställaren får samtidigt information om hur betalning kan ske och betalar till beställningscentralen, t.ex. med hjälp av faktura eller betalkort som är registrerat hos beställningscentralen. Om beställaren, som ska betala för köruppdraget, och resenären inte är samma person kan situationen lösas genom avtalsvillkor där beställaren kan medge att resenären får ändra resplanen upp till en viss prisförhöjning. Om så inte sker får resenären själv ta ansvar för den förnyade beställningen. Om det i stället är frågan om en förlängning av den tid under vilken taxifordonet ska stå till förfogande blir resenären på motsvarande sätt skyldig att ändra beställningen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.2.

5 § Bestämmelserna i 4 § gäller inte för taxitrafik som omfattas av lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, lagen (1997:736) om färdtjänst, lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och skollagen (2010:800).

Paragrafen, som är ny, innehåller ett undantag för taxitrafik som inte ska omfattas av kraven enligt 4 §.

Undantagets omfattning anges genom hänvisning till lagar som behandlar transporter och ersättningar för transporter som ges till resenärsgrepp med särskilda behov eller som genomförs under särskilda förutsättningar. Vidare undantas sådan taxitrafik som utgör kollektivtrafiktjänster enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065).

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.2.

5 kap.

8 § En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

Paragrafen innehåller regler om polismans omhändertagande av särskilda registreringsskyltar.

Paragrafen ändras så att den inte längre innehåller något undantag för fordon som undantagits från skyldigheten att ha taxamter. De befintliga grunderna för omhändertagande ändras inte men det tillförs en ny grund för omhändertagande i *punkten 6*. Den innebär att en särskild registreringsskylt kan omhändertas även i de fall den särskilda utrustningen för taxifordon inte uppfyller de krav föreskrivande myndighet har ställt i anslutning till 7 kap. 4 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.5.

7 kap.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning.

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon samt användning och kontroll av sådan utrustning. Bemyndigandet kan användas för att meddela föreskrifter om krav avseende den särskilda utrustningen för taxifordon, t.ex. om utrustningen ska vara certifierad eller tillverkardeklarerad eller vilka uppgifter beställningscentralen ska kunna samla in med hjälp av utrustningen. Vilka uppgifter som beställningscentralen är skyldig att samla in och lagra i sin helhet behandlas dock i 31 § andra stycket LRT. Det kan också vara frågan om tekniska krav om informationssäkerhet och att en förare är registrerad med förarkod. Bemyndigandet kan också avse frågor om fastsättning, installation, plombering och besiktning av utrustningen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.1.

8.4 Förslaget till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

Författningsrubriken

Författningsrubriken ändras. Rubriken kompletteras med orden ”och beställningscentraler” efter ordet ”redovisningscentraler” eftersom lagen ska omfatta även den förstnämnda sortens centraler.

1 § Denna lag gäller redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

Införandet av tillståndspliktiga beställningscentraler genomförs lagtekniskt genom att reglerna om dem inarbetas i lagen. Beställningscentralerna förs in i 1 § som anger lagens tillämpningsområde. På så sätt blir lagens övriga bestämmelser tillämpliga även på

beställningscentraler, med undantag för de bestämmelser som uttryckligen bara avser redovisningscentraler.

Rubriken och paragrafen behandlas i avsnitt 5.1.

2 § Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en beställningscentral avses en verksamhet som

1. tar emot beställningar och betalningar samt fördelar köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd, och

2. har till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Paragrafen definierar vilken verksamhet som lagen omfattar.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, innehåller en definition av vad som avses med en beställningscentral. En beställningscentral har vissa angivna uppgifter. Den första uppgiften är att fungera som avtalspart till beställaren av ett köruppdrag. Den ska i den kapaciteten även ta emot betalning för köruppdraget och fördela köruppdraget till en viss innehavare av taxitrafiktillstånd. Beställningscentralens skyldigheter som avtalspart framgår också av 2 b kap. 3 och 4 §§ taxitrafiklagen (2012:211).

Den andra uppgiften är att fungera på ett sätt som motsvarar en redovisningscentral. Beställningscentralen ska samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden som beskrevs ovan och uppgifter från den särskilda utrustningen för taxifordon. Insamlingen och lagringen regleras sedan närmare i 23 a § och utlämnandet i 24 §. Till skillnad från definitionen av redovisningscentraler talar lydelsen inte om överföringar av uppgifter utan om insamling av dem. Detta beror på att uppgifterna kommer centralen till handa på olika sätt, det kan bl.a. vara frågan om uppgifter som härrör från beställningar och betalningar men också från den särskilda utrustningen för taxifordon i sådana taxifordon som är anslutna till beställningscentralen, jfr 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen. Detta skiljer sig från redovisningscentralerna där uppgifterna endast kommer från taxametrarna.

Närmare vilka uppgifter som beställningscentralen ska samla in regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter, jfr 31 § andra stycket.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.1.

3 § Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral eller en beställningscentral.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillstånd.

Paragrafen ändras så att det anges att det krävs tillstånd för att driva en beställningscentral. Genom ett övergripande krav på myndighetsgodkännande från den myndighet som enligt 4 § är tillståndsmyndighet kommer de olika förutsättningarna för tillstånd som regleras i 5–13 §§ att omfattas av en myndighets prövning.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.1.

5 § Hos redovisningscentralen *eller beställningscentralen* ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

6 § En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral eller en beställningscentral är verksamhetsansvarig.

7 § Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral eller en beställningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

Paragraferna innehåller bestämmelser om s.k. verksamhetsansvarig.

I 5 § anges att det hos beställningscentralen ska finnas en eller flera verksamhetsansvariga som har ett särskilt ansvar för att verksamheten ska utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten. Den eller de verksamhetsansvariga har en särskilt framträdande roll i den lämplighetsbedömning som är en del av tillståndsprövningen.

I 6 och 7 §§ regleras närmare vem som ska vara verksamhetsansvarig.

Paragraferna behandlas i avsnitt 5.5.2.

8 § Tillstånd att driva en redovisningscentral eller en beställningscentral får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd att driva en redovisningscentral eller en beställningscentral får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

En beställningscentral får inte inneha taxitrafiktillstånd.

Paragrafen innehåller bl.a. bestämmelser om lämplighetskrav.

I paragrafens *första stycke* anges vilka lämplighetskrav som ska ställas och hör samman med 11 och 12 §§ som preciserar vilka personer som prövningen ska omfatta. Bestämmelsen ändras så att den omfattar beställningscentraler. Tillstånd får bara ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vad som närmare ska avses med gott anseende preciseras i 13 §. Ett bemyndigande som rör paragrafen finns i 31 §.

Det *andra stycket* innehåller ett förbud mot att driva en tillståndspliktig beställningscentral i form av en ideell förening eller en stiftelse.

I *tredje stycket*, som är nytt, framgår att en beställningscentral för taxitrafik inte samtidigt får inneha taxitrafiktillstånd. Om detta trots allt skulle inträffa finns inte längre förutsättningar för tillstånd att driva en beställningscentral och återkallelse av tillståndet enligt 18 § kommer att aktualiseras.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.1.

9 § För tillstånd att driva en redovisningscentral krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

För tillstånd att driva en beställningscentral krävs att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter som avses i 31 § andra stycket sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om informationssäkerhet.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, anger att det för tillstånd krävs att insamling, lagring och utlämnande av de uppgifter som avses i 31 § andra stycket sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet. Bemyndigandet i 31 § första stycket 1 innebär en möjlighet till ytterligare preciseringar av kraven. Med informations-säkerhet avses att uppgifter som hanteras i beställningscentralen ska skyddas så att deras konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet inte kan påverkas av yttre faktorer utan att det är spårbart. Det kan t.ex. röra sig om tekniska krav som förhindrar redigeringsmöjligheter och krav på datatekniska format, men också krav på brandsäkerhet och stöldskydd. Ett bemyndigande som rör paragrafen finns i 31 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.5.

10 § Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral eller en beställningscentral. Om sökanden är en juridisk person, ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, insamling, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Paragrafen innehåller krav på anknytning till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Paragrafen ändras på så sätt att den ska omfatta beställningscentraler. Paragrafen innebär att tillstånd till att driva en beställningscentral bara får ges den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i förekommande fall att den juridiska personen har säte inom EES. För tillstånd krävs också att den tekniska utrustning som används för mottagande, insamling, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.1.

12 § Om någon av dem som anges i 11 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

Redovisningscentralen eller beställningscentralen är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Paragrafen behandlar frågan om utbyte av sådana personer vars lämplighet ska prövas.

Paragrafens första stycke innebär att för det fall någon av de personer som omfattas av kravet på lämplighetsprövning enligt 11 § byts ut eller tillkommer så ska den nya personens lämplighet också prövas. Paragrafens *andra stycke*, som ändras, innefattar ett krav på beställningscentralen att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden. Frågan kan förstås också aktualiseras i samband med tillståndsmyndighetens fortlöpande tillsyn. Om skyldigheten inte uppfylls kan återkallelse eller varning enligt 18 § aktualiseras.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

14 § Ett tillstånd att driva redovisningscentral eller beställningscentral gäller tills vidare.

Paragrafen gäller tillståndets giltighet.

Av paragrafen följer att ett tillstånd att driva en beställningscentral ska gälla tills vidare. Det får alltså inte tidsbegränsas.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.1.

15 § Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet.

Tillståndet gäller, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Hos en redovisningscentral eller en beställningscentral ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

Paragrafen behandlar tillståndets giltighet vid konkurs och dödsfall.

Paragrafens *tredje stycke* ändras så att det också ska vara tillämpligt på beställningscentraler. Bestämmelsen om att tillståndsmyndigheten efter dödsfall eller konkurs ska godkänna en föreståndare att vara verksamhetsansvarig gäller därför även beställningscentraler. I fråga om föreståndaren krävs att denne med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten, jfr 8 § första stycket. Det är angeläget att verksamheten vid en beställningscentral kan fortsätta under viss begränsad tid när ett dödsfall inträffar eller redovisningscentralen försätts i konkurs. Härmed ges möjlighet att utröna om verksamheten ska drivas vidare eller upphöra. Det finns liknande bestämmelser i taxitrafiklagen (2012:211). I praxis från det området har konkursförvaltare godkänts som föreståndare. Motsvarande bör i normalfallet kunna gälla även för beställningscentraler.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.5.

17 § När ett tillstånd att driva en redovisningscentral har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till en annan beställningscentral.

Paragrafen behandlar hanteringen av uppgifterna i en redovisningscentral efter dödsfall eller konkurs.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, är en motsvarighet till första stycket för beställningscentraler och därmed regleras hur uppgifterna i beställningscentralen ska hanteras efter att ett tillstånd upphört att gälla efter dödsfall eller konkurs. Ett tillstånd upphör att gälla senast sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet såvida inte tillståndsmyndigheten medgett längre giltighetstid. Ett tillstånd kan även upphöra att gälla om den föreståndare som krävs vid dödsfall eller konkurs inte godkänns. När tillståndet upphört ska dödsboet eller konkursboet senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde överföra de uppgifter som lagras av den tidigare beställningscentralen till en annan beställningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar. Om anvisning inte sker, t.ex. för att innehavaren av taxitrafiktillstånd dessförinnan gått i

konkurs eller lagt ned verksamheten, kan dödsboet eller konkursboet välja beställningscentral. Genom att de två olika slagen av centraler behandlas i var sitt stycke klargörs att en beställningscentral endast får överföra uppgifter till en annan beställningscentral och inte till en redovisningscentral.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.3.

18 § Om det i driften av redovisningscentralen eller beställningscentralen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

Paragrafen behandlar frågor om återkallelse.

Det *första stycket* ändras så att dess bestämmelser om återkallelse av tillståndet blir tillämpliga även på beställningscentraler. Tillståndet ska återkallas om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda. Ett allvarligt missförhållande kan föreligga om en tillståndshavare, eller någon i den krets som är föremål för lämplighetsprövning, gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelser mot skatterättsliga regler eller i övrigt visat sig obenägen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. En annan situation kan vara om de uppgifter som ska samlas in, lagras och lämnas ut medvetet förvanskas. Uttrycket att förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda, tar sikte på alla de förutsättningar som gäller för att få tillstånd att driva en beställningscentral, jfr 8–13 §§. En sådan förutsättning kan vara att den tekniska utrustning som ska finnas i beställningscentralens säkerhet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller om den inte längre finns inom EES. Ett ytterligare fall kan vara om beställningscentralen inte sköter sina skyldigheter mot de som beställer köruppdragen, t.ex. skyldigheten att lämna ett fast pris eller bevis om priset.

Paragrafen har ursprungligen utformats med viss ledning av 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). Förarbeten och praxis från det området kan ge viss ledning för tillämpningen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.4.

22 § När ett tillstånd att driva en redovisningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

När ett tillstånd att driva en beställningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till annan beställningscentral.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första eller andra stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Paragrafen behandlar hanteringen av uppgifterna i en redovisningscentral vid återkallelse.

I paragrafens *första stycke* har orden ”att driva en redovisningscentral” lagts till vilket får till följd att stycket endast gäller för redovisningscentraler.

I paragrafens *andra stycke*, som är nytt, anges att när ett tillstånd att driva en beställningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för åtarekallelsen var verksamhetsansvariga på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av lagen till en annan beställningscentral. Det är alltså den som är verksamhetsansvarig som ska se till att uppgifterna överförs till annan beställningscentral när ett tillstånd återkallats. Enligt bestämmelsen gäller samma frist som i 17 §, dvs. sex veckor efter det att tillståndet upphörde att gälla. Det är den som innehar taxitrafiktillståndet som ska anvisa till vilken beställningscentral överföringen ska ske. Om det inte går att få en sådan anvisning är det i stället den som är verksamhetsansvarig som ska välja till vilken beställningscentral uppgifterna ska överföras.

Paragrafens *tredje stycke* är nytt. Bestämmelsen fanns tidigare i paragrafens andra stycke. Det har ändrats så att det är tillämpligt på såväl första som andra styckena. Bestämmelsen ger tillståndsmyndigheten rätt att förelägga en tidigare verksamhetsansvarig att fullgöra skyldigheterna enligt första och andra styckena. För det fall det finns flera verksamhetsansvariga, kan tillståndsmyndigheten välja vem den riktar föreläggandet mot. Ett föreläggande får förenas med vite.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.3.

23 § Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211) under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.

När uppgifter med stöd av 17 § första stycket eller 22 § första stycket överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

Paragrafen behandlar vissa av redovisningscentralens skyldigheter.

Paragrafens *andra stycke* ändras så att dess hänvisningar till de första styckena i såväl 17 som 22 §§ bara gäller redovisningscentraler.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.1.

23 a § Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade.

När uppgifter med stöd av 17 § andra stycket eller 22 § andra stycket överförts till en ny beställningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

Paragrafen, som är ny, behandlar vissa av beställningscentralens skyldigheter.

I paragrafens *första stycke* anges att beställningscentralen ska samla in och lagra uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Beskrivningen av behovet ger den yttre ramen för vilka uppgifter som kan komma att samlas in och lagras. Uppgifter som i och för sig kan samlas in men som saknar betydelse för

skattekontrollen får därför inte samlas in, vilket i sin tur styr omfattningen av bemyndigandet i 31 § andra stycket. Det skulle till exempel säkerligen vara möjligt att samla in uppgifter om färdens exakta sträckning kopplat till enskilda resenärers identitet. Sådana uppgifter behövs dock inte vid skattekontrollen och får därför inte samlas in. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade. Med affärshändelsen avses i detta sammanhang exempelvis att innehavaren av taxitrafiktillståndet fakturerar beställningscentralen för utförda taxitjänster. Detta ska skiljas från relationen mellan beställaren av köruppdraget och beställningscentralen som saknar betydelse här.

I paragrafens *andra stycke* regleras beräkning av lagringstiden i fall då överföring skett till en annan beställningscentral med anledning dödsfall, konkurs eller återkallelse.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.1 och 5.4.3.

24 § En redovisningscentral eller en beställningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana uppgifter som centralen är skyldig att lagra enligt 23 eller 23 a §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen eller beställningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen eller beställningscentralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En beställningscentral ska även på begäran av polisman lämna ut uppgift om huruvida en viss färd påbörjats efter beställning hos centralen.

Paragrafen behandlar redovisningscentralers skyldigheter.

Paragrafens *första stycke* anger att beställningscentralen på begäran av Skatteverket ska lämna ut sådana uppgifter som centralen är skyldig att lagra enligt 23 a §. Styckets andra mening gäller bara för redovisningscentraler, vilket framgår av dess hänvisning till 2 a kap. taxitrafiklagen.

Paragrafens *andra stycke* anger den tid inom vilken skyldigheten ska fullgöras men också vilka åtgärder som Skatteverket kan vidta om skyldigheten inte uppfylls. I sådana fall kan verket förelägga redovisningscentralen eller beställningscentralen att fullgöra skyldigheten och ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Paragrafens *fjärde stycke*, som är nytt, innebär att beställningscentralen på begäran av polisman ska lämna ut uppgift om ett visst köruppdrag påbörjats efter beställning hos centralen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.3.

25 § Redovisningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Beställningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut sådana uppgifter som samlats in och lagrats om tillståndshavarens verksamhet med stöd av denna lag. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Paragrafen behandlar rätten för innehavaren av taxitrafiktillståndet att ta del av egna uppgifter.

Paragrafen har kompletterats med ett nytt *andra stycke* som är en motsvarighet för beställningscentraler till vad som gäller för redovisningscentraler enligt första stycket. Denna regel behövs eftersom innehavaren av taxitrafiktillståndet kan behöva tillgång till uppgifterna för att fullgöra sina bokförings- och deklarationsskyldigheter. Beställningscentralen har ingen skyldighet att bearbeta uppgifterna, t.ex. för att göra dem mer användarvänliga. Den tystnadsplikt som gäller för beställningscentralen enligt 28 § är inte tillämplig i förhållande till den tillståndshavare som uppgifterna avser. Frågan om tillståndshavaren ska betala för att få ut uppgifterna är en fråga för det civilrättsliga avtalet mellan beställningscentralen och tillståndshavaren.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.4.

28 § Redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central får inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.

Första stycket ska också gälla för sådana uppgifter som en beställningscentral samlat in och lagrat med stöd av denna lag.

För det allmännas verksamhet gäller offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragrafen innehåller bestämmelser om tystnadsplikt.

I paragrafens *andra stycke*, som är nytt, införs en tystnadsplikt för beställningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central för sådana uppgifter som centralen samlat in och lagrat med stöd av lagen. Tystnadsplikten riktar sig mot den som företräder beställningscentralen, t.ex. en verkställande direktör eller styrelseledamot, men också centralens anställda och tidigare anställda. Dessa personer får inte röja uppgifter som samlats in och lagrats av beställningscentralen om det kan antas att innehavaren av taxitrafiktillståndet utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. En sådan situation kan vara att en konkurrent skulle få kännedom om tillståndshavarens affärsförhållanden. Som obehörigt röjande avses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning, se t.ex. 24 och 25 §§, eller att lämna uppgifter till Polismyndigheten i samband med en förundersökning. Den som bryter mot tystnadsplikten kan göra sig skyldig till brott.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.4.

29 § Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler *eller beställningscentraler* får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företaget eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen behandlar frågor om överklagande.

Paragrafens *första stycke* ändras för att göra bestämmelsen tillämplig även på beställningscentraler.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.6.

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,
2. tillsyn enligt denna lag, och
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral enligt 23 a § samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Paragrafen innehåller bemyndiganden.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, är en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral enligt 23 a § samt på vilket sätt dessa ska samlas in. Det sistnämnda ledet kan t.ex. avse krav på att beställningscentralen förvissar sig om att den innan ett köruppdrag fördelas har säkra uppgifter om identiteten på det fordon och den förare som ska utföra köruppdraget.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.2 och 5.9.

Utredningens författningsförslag

Förslag till lag om ändring i lag (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (2001:558) om vägtrafikregister att 5–6 och 8 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

6 §²

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för

² Senaste lydelse 2014:1021.

tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

8 §³

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3 och 7 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3 och 7–8 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret, om uppgifterna avser honom eller henne själv.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574) att 1 kap. 1 § och 2 kap. 14 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt

3. kontroll av färdskrivare, taxameter eller särskild utrustning för taxifordon enligt 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon.

2 kap.

14 §

Väggkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen

Väggkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen

¹ Senaste lydelse 2015:794.

Bilaga 1

skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

ska utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Första stycket ska tillämpas på motsvarande sätt när det gäller fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon enligt 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

Härigenom förskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 2 kap. 17 §, 2 a kap. 1 § samt 5 kap. 8 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 2 b kap. av följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

6 §

Med samhällsbetalda resor avses sådana resor som faller under definitionen av taxitrafik enligt 3 § och som omfattas av lag om riksfärdtjänst (1997:735), lag om färdtjänst (1997:736), lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor samt skollagen (2010:800). Med en samhällsbetald resa avses även sådan taxitrafik enligt 3 § som är upphandlad och avsedd att komplettera den allmänna kollektivtrafiken.

2 kap.

17 §

Den som innehar taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *han eller hon tillämpar*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden.

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *tillämpas*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Den som har taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med fordon som är försett med en taxameterutrustning* är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset

Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift. Med fast pris avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347).

2 a kap.

1 §

Den som innehar taxitrafiktillstånd är från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och bedriver taxitrafik med fordon med taxameterutrustning* är från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som är eller har varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten.

2 b kap. Taxifordon utan taxameterutrustning

1 §

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och bedriver taxitrafik med fordon som saknar taxameterutrustning* är från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta fordonet till en sådan *beställningscentral* som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

Den som innehar taxitrafiktillståndet ska dessutom se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon.

2 §

Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen får bestämma anmäla den eller de beställningscentraler till vilken varje fordon med särskild utrustning för taxifordon och som saknar taxameterutrustning är anslutet.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

- 1. krav på särskild utrustning för taxifordon,*
- 2. teknisk kontroll av särskild utrustning för taxifordon, och*
- 3. användning av särskild utrustning för taxifordon.*

4 §

Beställningar och betalningar av färd som utförs av taxifordon som avses i 1 § får bara ske till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Betalning får inte ske genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

Beställningscentralen är inte skyldig att ta emot betalning i sedlar eller mynt.

5 §

Vid sådan taxitrafik som avses i 1 § ska för samtliga resor ett fast pris ges före färden. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid som fordonet står till passagerarens förfogande.

Beställningscentralen är skyldig att innan färden lämna ett skriftligt bevis avseende priset. I det skriftliga beviset ska även den överenskomna färden eller

den tid under vilken fordonet ska stå passageraren till förfogande dokumenteras.

Första och andra styckena gäller inte för samhällsbetalda resor.

5 kap.

8 §

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag *och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter* får tas om hand av polisman

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, eller

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, *eller*

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 2 b kap. 3 §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2020.

Förslag till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik följande

dels att 1–3, 5–10, 12, 14–15, 17–18, 22–25, 28–29 och 31 §§ ska ha följande lydelse,

dels att mellanrubriken innan 22 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2014:1020

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag gäller redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

2 §

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

Med en beställningscentral avses en verksamhet som tar emot beställningar och betalningar samt fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag och som har till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen.

3 §

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral eller en beställningscentral.

5 §

Hos redovisningscentralen ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för

Hos redovisningscentralen eller beställningscentralen ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för

verksamheten ansvarig).	(verksamhets- ansvarig).	verksamheten ansvarig).	(verksamhets- ansvarig).
6 §			
En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral är verksamhetsansvarig.		En fysisk person som har tillstånd att driva en redovisningscentral <i>eller en beställningscentral</i> är verksamhetsansvarig.	
7 §			
Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.		Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral <i>eller en beställningscentral</i> ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.	
8 §			
Tillstånd att driva en redovisningscentral får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.		Tillstånd att driva en redovisningscentral <i>eller en beställningscentral</i> får ges endast till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.	
Tillstånd att driva en redovisningscentral får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.		Tillstånd att driva en redovisningscentral <i>eller en beställningscentral</i> får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse. <i>En beställningscentral får inte inneha taxitrafiktillstånd.</i>	
9 §			
För tillstånd att driva en redovisningscentral krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.		<i>För tillstånd att driva en beställningscentral krävs att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter som anges i föreskrifter som meddelats i anslutning till 31 § 4 sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.</i>	
10 §			
Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska	Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska	Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska	Endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska

samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral. Om sökanden är en juridisk person ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

samarbetsområdet (EES) får ges tillstånd att driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*. Om sökanden är en juridisk person ska denna ha sitt säte inom EES.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som ska användas för mottagande, *insamling*, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

12 §

Om någon av dem som anges i 11 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

Redovisningscentralen är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Redovisningscentralen *eller beställningscentralen* är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

14 §

Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

Ett tillstånd att driva redovisningscentral *eller beställningscentral* gäller tills vidare.

15 §

Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet.

Tillståndet gäller, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Hos en redovisningscentral ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

Hos en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska, efter dödsfall eller konkurs, en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

17 §

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan

När ett tillstånd *att driva redovisningscentral* har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan

redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

När ett tillstånd att driva beställningscentral har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 §§ ska dödsboet eller konkursboet på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till en annan beställningscentral.

18 §

Om det i driften av redovisningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om det i driften av redovisningscentralen eller i beställningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av tillståndsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

Redovisningscentralens skyldigheter

Redovisningscentralens och beställningscentralens skyldigheter

22 §

När ett tillstånd har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den

När ett tillstånd att driva redovisningscentral har återkallats ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som den

eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

verk-

eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

Bilaga 1

När ett tillstånd att driva beställningscentral har återkallats ska beställningscentral på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till annan beställningscentral.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt första *eller andra* stycket får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

23 §

Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211) under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.

När uppgifter med stöd av 17 § eller 22 § överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

När uppgifter med stöd av 17 § *första stycket* eller 22 § *första stycket* överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

23 a §

Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för kontroll av taxiföretag och taxiförare under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen inträffade.

När uppgifter med stöd av 17 § andra stycket eller 22 § andra stycket överförts till en ny beställningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *taxameteruppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

En redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *uppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 § *eller enligt 23 a §*. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Om redovisningscentralen *eller beställningscentralen* inte följt Skatteverkets begäran senast inom en vecka, får verket förelägga redovisningscentralen *eller beställningscentralen* att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

En redovisningscentral ska självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

Beställningscentralen ska även på begäran av bilinspektör eller polisman lämna ut uppgifter som behövs för att kontrollera att tillståndshavaren bedriver taxitrafik i enlighet med de villkor som framgår av 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211) samt bestämmelse meddelad i anslutning till lagen.

Redovisningscentralen ska på begäran av en tillståndshavare för taxitrafik lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren.

Motsvarande ska gälla för en beställningscentral avseende sådan information som samlats in och lagrats av denna med stöd av denna lag.

Redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central får inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det

kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Som obehörigt röjande anses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning. Bilaga 1

Motsvarande ska gälla för uppgifter som en beställningscentral samlat in med stöd av denna lag.

För det allmännas verksamhet gäller offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

29 §

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler eller beställningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 24 §.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

31 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,
2. tillsyn enligt denna lag, och
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,
2. tillsyn enligt denna lag,
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, och
4. vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral enligt 23 a § samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Riksdagens ombudsmän (JO), Göta Hovrätt, Kammarätten i Stockholm, Stockholms tingsrätt, Malmö tingsrätt, Förvaltningsrätten i Härnösand, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten, Kommerskollegium, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Kungliga tekniska högskolan, Lunds universitet, Stockholms universitet, Uppsala universitet (Juridiska fakulteten), Post- och telestyrelsen, Regelrådet, Konkurrensverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Verket för innovationssystem, Arbetsmiljöverket, Länsstyrelsen i Stockholm, Länsstyrelsen i Örebro, Länsstyrelsen i Norrbotten, Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Växjö kommun, Vimmerby kommun, Västerås kommun, Mora kommun, Föreningen Auktoriserade Revisorer (FAR), Företagarna, ITS Sweden, Stockholms Handelskammare, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Kommuner och landsting, Sveriges Redovisningskonsulters Förbund (SRF), Freys Hyrverk, Frogne, Halda, Heetch Stockholm, SJ AB, Megtax och Uber Sweden.

Svar har också inkommit från: Svenska Färdtjänstföreningen, Samtrans, Sveriges Bussföretag, Svenska Hyrverksföreningen, Prestige Limousine och Stefan Hörnqvist.

Följande remissinstanser har inte svarat: Förvaltningsrätten i Karlstad, Landstinget i Blekinge, Landstinget i Jämtland, Lunds kommun, Norrtälje kommun, Vilhelmina kommun, Haparanda kommun, Bil Sweden, Gröna bilister, IT- & telekomföretagen, Motormännens Riksförbund, Samtrafiken, Svensk Limousinorganisation, Sveriges Konsumenter, Sverige Limousiner, Sveriges Åkeriföretag, Taxiägarnas Riksförbund, Transportföretagen, Cabonline, Ericsson, Eniro, GoMore, Google, Jernhusen, Digitax, Skjutsgruppen, SOS Alarm, Svedavia, Taxi Dalarna AB, Taxi Stockholm, Trygg Hansa och Volvo Cars.