

# Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen

*Betänkande av Utredningen om taxinäringen*

*Stockholm 2004*



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2004:102

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:  
Information Rosenbad  
Regeringskansliet  
103 33 Stockholm  
Fax: 08-405 42 95  
Telefon: 08-405 47 29  
[www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf](http://www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf)

Tryckt av Edita Norstedts Tryckeri AB  
Stockholm 2004

ISBN 91-38-22223-X  
ISSN 0375-250X

## Till statsrådet Ulrica Messing

Genom beslut den 11 september 2003 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. Översynen skall särskilt inriktas på följande frågor. Utredningen skall analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svart-taxi. Vidare skall utredningen överväga om åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utredningen skall slutligen analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik, bl.a. vad avser medicinska krav.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 21 oktober 2003 före detta kanslichefen i trafikutskottet Anders Engdahl att vara särskild utredare.

Att som experter biträda utredningen förordnades den 17 november 2003 statsåklagaren Anna-Lena Dahlqvist, ämnes-sakkunnige Tomas Eurenus, polisinspektören Klas Gedda, handläggaren Jessica Gropgård, kammarrättsassessorn Peder Liljeqvist och länsassessorn Irene Ludvigsson.

Jessica Gropgård entledigades fr.o.m. den 5 mars 2004 och handläggaren Elsy Skoglund samt departementssekreteraren Natasa Popovic´ förordnades som experter fr.o.m. samma dag.

Till sekreterare förordnades den 21 oktober 2003 kammarrätts-assessorn Mikael Ohlsson.

Utredningen, som antagit namnet Utredningen om taxinäringen, får härmed överlämna betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i november 2004

*Anders Engdahl*

*/Mikael Ohlsson*

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>13</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>21</b>
<b>1 Uppdraget</b> .....	<b>45</b>
1.1 Utredningens direktiv.....	45
1.2 Utredningsarbetet.....	46
<b>2 Taxinäringen</b> .....	<b>47</b>
2.1 Några uppgifter om taxinäringen.....	47
<b>3 Yrkestrafiklagen (1998:490) m.m.</b> .....	<b>49</b>
3.1 Inledning.....	49
3.2 Yrkesmässig trafik.....	49
3.3 Trafiktillstånd.....	50
3.3.1 Yrkeskunnande .....	51
3.3.2 Ekonomiska förhållanden och gott anseende .....	52
3.3.3 Ekonomiska resurser .....	52
3.3.4 Återkallelse av tillstånd .....	53
3.4 Taxiförarlegitimation .....	54
3.4.1 Återkallelse av taxiförarlegitimation .....	57
3.5 Fordon .....	58
3.6 Taxa .....	59
3.7 Regler om taxametrar .....	60

3.7.1	Historik .....	60
3.7.2	Nuvarande reglering av taxametrar .....	61
3.8	Straffbestämmelser m.m. ....	64
<b>4</b>	<b>Taxametrar.....</b>	<b>67</b>
4.1	Taxametern .....	67
4.1.1	Vilken information finns i en taxameter? .....	67
4.1.2	Varför sker överföring av informationen från en taxameter?.....	70
4.1.3	Olika tillvägagångssätt att överföra informationen från taxametrar .....	71
<b>5</b>	<b>Myndigheter m.m. ....</b>	<b>73</b>
5.1	Olika myndigheter m.m.....	73
5.1.1	Vägverket.....	73
5.1.2	Länsstyrelserna.....	74
5.1.3	Polismyndigheterna .....	74
5.1.4	Konkurrensverket .....	74
5.1.5	Skatteverket.....	75
5.1.6	Ekobrottsmyndigheten.....	76
5.1.7	Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) .....	76
5.1.8	Sveriges Provnings- och forskningsinstitut.....	77
<b>6</b>	<b>Överväganden och förslag avseende den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen .....</b>	<b>79</b>
6.1	Är taxinäringen särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet? .....	79
6.2	Tillsyn .....	82
6.2.1	Samverkan.....	82
6.2.2	Ett exempel på samverkan mellan olika myndigheter m.m.....	85
6.2.3	Sekretess mellan myndigheter .....	86
6.2.4	Ökad samverkan mellan olika myndigheter .....	93
6.3	Redovisningscentraler .....	96

6.4	Kan redovisningscentraler motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen? .....	96
6.5	Skall en redovisningscentral vara fristående från taxinäringen? .....	101
6.6	Skall tillstånd krävas för att få driva en redovisningscentral?.....	104
6.7	Vilken myndighet skall besluta i frågor om redovisningscentraler och utöva tillsyn över sådana centraler? .....	105
6.8	Tillstånd.....	107
6.8.1	Redovisningsansvariga.....	107
6.8.2	Yrkeskunnande .....	109
6.8.3	Ekonomiska förhållanden och gott anseende .....	111
6.8.4	Ekonomiska resurser .....	113
6.8.5	Skall det införas krav på att ett visst antal fordon eller åkare är anslutna till en redovisningscentral? ...	114
6.8.6	Vem skall tillståndsprövningen avse? .....	115
6.8.7	Tidsbegränsade tillstånd .....	117
6.8.8	Ett tillstånds giltighet vid dödsfall eller konkurs.....	117
6.8.9	Villkor för tillstånd.....	119
6.9	Kraven på innehavare av tillstånd till taxitrafik m.m. ....	119
6.10	Krav på taxametrar .....	122
6.11	Överföring av information från taxametrar .....	125
6.12	Redovisningscentralens skyldigheter.....	126
6.13	Personuppgiftsbehandling och tystnadsplikt m.m. ....	128
6.14	Krav på datorutrustningen och dess mjukvara.....	131
6.15	Återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral m.m. ....	132
6.15.1	Några grunder för återkallelse och varning.....	132
6.15.2	Underlåtenhet att utnyttja ett tillstånd att driva en redovisningscentral.....	135
6.15.3	Hur länge skall en återkallelse av ett tillstånd gälla? .....	135
6.15.4	Utbytesmöjligheter .....	136

6.15.5	Vad skall hända med informationen i en redovisningscentral efter återkallelse av tillståndet? .....	136
6.16	Straffbestämmelser .....	137
6.16.1	Den som uppsåtligt driver en redovisningscentral utan tillstånd .....	138
6.16.2	Beställansvar .....	138
6.16.3	Att ändra, förstöra eller undanskaffa uppgifter i en redovisningscentral .....	140
6.16.4	Underlåtenhet att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral .....	143
6.16.5	Underlåtenhet att anmäla redovisningscentral och byte av sådan central .....	145
6.16.6	Underlåtenhet att överföra information till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet .....	146
6.17	Verkställighet och överklagande .....	147
6.18	Registerfrågor .....	147
6.19	Underrättelseskyldighet .....	150
6.20	Avgifter .....	152
6.21	Skall reglering av redovisningscentraler ske i lag eller annan författning? .....	153
6.22	En avslutande kommentar avseende redovisningscentraler .....	154
6.23	Avläsare av kreditkort .....	156
<b>7</b>	<b>Svarttaxi .....</b>	<b>159</b>
7.1	Bakgrund .....	159
7.2	Begreppet yrkesmässig trafik .....	160
7.3	Exempel på olika konsekvenser som kan bli följden av olaga yrkesmässig trafik .....	160
7.4	Olika åtgärder mot svarttaxi .....	162
7.5	Hur stor är omfattningen av svarttaxi? .....	163
7.6	Högsta domstolens avgörande i mål nr B 970-03 .....	167



7.7	Norska bestämmelser om taxitrafik m.m. ....	168
7.7.1	Norska bestämmelser som rör yrkestrafik och taxi .....	169
7.7.2	Norska bestämmelser om tillstånd för persontransporter mot vederlag.....	170
7.8	Erbjudande om körning till allmänheten på offentlig plats .....	172
<b>8</b>	<b>Överväganden och förslag avseende läkarundersökningar och körprov .....</b>	<b>177</b>
8.1	Inledning.....	177
8.2	Taxiförarlegitimation .....	177
8.2.1	Särskild förarlegitimation.....	177
8.2.2	Prövningen avseende taxiförarlegitimation.....	178
8.2.3	Särskilt om de medicinska kraven.....	180
8.3	Krav på obligatoriska och regelbundna läkarundersökningar enligt körkortslagen (1998:488) .....	181
8.4	Är det lämpligt att införa krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation?.....	181
8.5	Är det lämpligt att införa krav på körprov för taxiförare? .....	185
<b>9</b>	<b>Överväganden avseende polismans omhändertagande av körpassrapporter m.m. ....</b>	<b>189</b>
9.1	Inledning.....	189
9.2	Bestämmelser om vägkontroll av taxametrar .....	189
9.3	Straffprocessuella tvångsmedel .....	190
9.3.1	Vissa straffprocessuella tvångsmedel.....	190
9.3.2	Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) .....	190
9.3.3	Regeringsformen .....	191
9.3.4	Beslag enligt rättegångsbalken .....	191

9.4	Justitieombudsmannens beslut 1996/97:JO1 s. 84, dnr 3300-1994.....	192
9.5	Är det lämpligt att införa särskilda bestämmelser om omhändertagande av kvitton, följesedlar och körpass- rapporter?.....	193
<b>10</b>	<b>Överväganden avseende fri rörlighet för tjänster .....</b>	<b>195</b>
10.1	Fri rörlighet för tjänster.....	195
<b>11</b>	<b>Konsekvensbeskrivningar.....</b>	<b>197</b>
11.1	Inledning.....	197
11.2	Konsekvenser för små företag.....	198
11.3	Ekonomiska konsekvenser .....	201
11.4	Konsekvenser för brottsligheten.....	203
11.4.1	Åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten.....	203
11.4.2	Åtgärder mot svarttaxi.....	205
<b>12</b>	<b>Ikraftträdande .....</b>	<b>207</b>
<b>13</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>209</b>
13.1	Förslaget till lag om redovisningscentraler inom taxi- näringen .....	209
13.2	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	215
13.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om väg- trafikregister .....	216
13.4	Förslaget till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen .....	216
13.5	Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikför- ordningen (1998:779).....	218

13.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:899) om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet .....	218
13.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	219

**Särskilt yttrande av Irene Ludvigsson ..... 221**

**Bilagor**

1 Kommittédirektiv 2003:106 .....	225
2 Remissinstanser över betänkandet SOU 1999:60.....	233
3 Rikspolisstyrelsen – Förfrågan.....	235
4 Vägverket – Yttrande.....	237
5 Komplettering till Vägverkets yttrande.....	243

# Sammanfattning

## Inledning

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

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

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

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

## Den ekonomiska brottsligheten

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

Taxinäringen själv, bl.a. Svenska Taxiförbundet, Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi och flera taxiföretag, samt Svenska Transportarbetareförbundet har framfört till utredningen att det måste vidtas åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten, om de seriösa företagen skall ha någon möjlighet att hävda sig i konkurrensen.

Utredningen, som delar denna uppfattning, anser att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen skall kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

### *Tillsyn*

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

Om tillsynen skall fungera är det nödvändigt att myndigheterna samarbetar på ett effektivt sätt. I varje län finns det ett regionalt samverkansorgan under ledning av landshövdingen som skall ta initiativ till myndighetsgemensamma aktioner för att bekämpa ekonomisk brottslighet. I samverkansorganet ingår dessutom företrädare för polis-, åklagar- och kronofogdemyndigheterna, Skatteverket, Tullverket och i vissa län Ekobrottsmyndigheten.

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

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

Utredningen har gjort en genomgång av sekretesslagstiftningen och därvid funnit att de sekretessbrytande bestämmelserna medger det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i

kampen mot den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Någon förändring av sekretesslagstiftningen är därför inte nödvändig för att detta samarbete skall kunna uppnås.

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

### *Redovisningscentraler*

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

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

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

Utredningens uppfattning är att det inte går att reglera bort skattefusket inom taxinäringen. Som redovisats ovan torde en förbättrad tillsyn vara det effektivaste medlet i arbetet mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. För att en sådan tillsyn skall vara verkningsfull krävs dock vissa hjälpmedel, varav redovisningscentraler är ett.

Näringsen själv, dvs. Svenska Taxiförbundet och de företag som utredningen varit i kontakt med, förordar starkt att redovisningscentraler införs och att krav ställs på att informationen i taxametrarna måste överföras till sådana centraler. Skatteverket och företrädare för polismyndigheterna, länsstyrelserna och Ekobrottsmyndigheten m.fl. myndigheter anser också att redovisningscentraler bör införas. Företrädare för Skatteverket har till utredningen framhållit att man kommer att ha stor nytta i sitt kontrollarbete av den information som bevaras hos redovisningscentralerna.

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

#### *Avläsare av kreditkort*

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

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

Det finns dock också skäl som talar mot krav på anslutning av avläsare av kreditkort med taxametrar. Ett av dessa skäl är att det inte finns krav i de andra kontantbranscherna på sammankoppling av kassaapparater med avläsare av kreditkort. Utredningen anser trots det nämnda att det fusk med avläsare av kreditkort som på-

talats av bl.a. Ekobrottsmyndigheten är så allvarligt att det fordrar åtgärder. Utredningen föreslår därför att om det i ett fordon i taxi- trafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern.

### *Sammanfattning*

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

### **Svarttaxi**

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

Utredningen har besökt Norge för att studera den norska lagstiftningen avseende svarttaxi. Enligt norska författningsbestämmelser är huvudregeln att det krävs tillstånd för att utföra persontransporter med fordon. Sådan verksamhet kräver enligt norsk praxis viss omfattning för att vara tillståndspliktig. Genom en lagändring finns numera ett undantag från denna huvudregel. Undantaget stadgar att tillstånd krävs också av den som erbjuder allmänheten transporter mot betalning på offentlig plats, exempelvis gator och torg. För att sådan verksamhet skall medföra tillståndsplikt krävs inte att persontransporterna är av viss omfattning. Denna lagstiftning gör det möjligt att bötfälla personer som utfört *en* persontransport mot vederlag. På så vis underlättas den norska polisens



arbete varför det krävs mindre resurser för att konstatera att någon kör olagligt. Lagstiftningen möjliggör snabba ingripanden mot olagliga transporter vilket sannolikt också ger en avhållande effekt. Vid utredningens besök i Norge redovisade såväl Samferdseldepartementet som polis och åklagare att man hade positiva erfarenheter av den norska lagstiftningen som trädde i kraft den 1 oktober 2001.

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

### Medicinska krav

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

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

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

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

## Körprov

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

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

Det finns ett särskilt ansvar förknippat med yrkesmässig personbefordran och utredningen instämmer därför i Vägverkets bedömning att yrkesförare bör vara föredömen för andra trafikanter. Verket har redovisat uppgifter från Vägverkets förarprovenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 som visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Enligt verket kan man konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. De uppgifter som lämnats av försäkringsbolaget Trygg Hansa visar att taxichaufförer under år 2003 varit inblandade i 2 842 tillbud i trafiken. Taxichaufförer var vållande i 48 procent av dessa tillbud som anmälts till försäkringsbolaget.

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

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

### **Polismans rätt att omhänderta utdrag ur taxameter**

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

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

# Författningsförslag

## **1 Förslag till lag om redovisningscentraler inom taxinäringen**

Härigenom föreskrivs följande.

### **Lagens tillämpningsområde**

1 § Denna lag gäller redovisningscentraler inom taxinäringen. Med en redovisningscentral avses en fysisk eller en juridisk person som har tillstånd att tillhandahålla ett administrativt datasystem för lagring av information som överförs från taxametrar.

### **Skyldigheter för tillståndshavare till taxitrafik**

2 § Den som enligt yrkestrafiklagen (1998:490) har tillstånd till taxitrafik är skyldig att överföra samtliga uppgifter i alla kvitton, följesedlar och körpassrapporter i taxametrar till en redovisningscentral. Sådana uppgifter skall överföras till en redovisningscentral minst en gång per kalendermånad, om inte länsstyrelsen på grund av särskilda skäl medger något annat.

Tillståndshavaren till taxitrafik skall till prövningsmyndigheterna enligt yrkestrafiklagen och enligt denna lag anmäla vilken redovisningscentral som anlitas. Sådana anmälningar skall göras senast tre veckor efter anlitaandet av en redovisningscentral.

Tillståndshavaren till taxitrafik skall också göra anmälningar till prövningsmyndigheterna vid byte av redovisningscentral. Sådana anmälningar skall göras senast tre veckor efter den dag då bytet ägde rum.

## Tillstånd m.m.

### *Tillståndsplikt*

3 § En redovisningscentral får drivas endast av den som har tillstånd.

Den som har tillstånd skall anmäla till prövningsmyndigheterna enligt yrkestrafiklagen (1998:490) och enligt denna lag, om överföring av uppgifter från en taxameter inte har skett på föreskrivet sätt. Sådana anmälningar skall göras senast tre veckor efter den dag då överföring av information senast borde ha skett.

### *Prövningsmyndighet*

4 § Frågor om redovisningscentraler prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om redovisningscentraler av Länsstyrelsen i Stockholms län.

### *Redovisningsansvarig*

5 § Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed (redovisningsansvarig).

En redovisningsansvarig skall också finnas för en utomlands bosatt näringsidkare som driver en redovisningscentral.

6 § Redovisningsansvarig är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen, och

5. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får medges

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts skall vara redovisningsansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara redovisningsansvarig.

### *Tillståndsprövning*

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

8 § För juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 7 § avse den eller de som är redovisningsansvariga.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, tillståndsprövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intressen har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

9 § Om någon av dem som anges i 8 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, skall den nya personens lämplighet prövas.

Tillståndshavaren är skyldig att skyndsamt anmäla sådana ändrade förhållanden till prövningsmyndigheten.

10 § Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket.

Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, samt
3. tekniska normer och driftsförhållanden.

11 § Den som kan styrka att han eller hon har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst eller vissa ämnen som ingår i prov som avses i 9 §, får av länsstyrelsen medges undantag från att avlägga prov i ett sådant ämne.

Undantag från skyldigheten att avlägga prov får också medges om särskilda skäl föreligger.

12 § Vid prövningen av om en sökande uppfyller kravet på gott anseende skall beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för

1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,
  - b) yrkestrafiklagen (1998:490) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen,
  - c) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - d) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

13 § Om en ansökan om tillstånd att driva en redovisningscentral avslås på grund av omständigheter som anges i 11 §, skall det bestämmas en tid under vilken den prövade skall anses olämplig att driva en sådan central. Tiden skall bestämmas till lägst sex månader och högst fem år.

*Tillståndets giltighet*

14 § Ett tillstånd gäller tills vidare.

15 § Om den som har tillstånd avlider övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfall eller konkurs skall en föreståndare som har godkänts av länsstyrelsen vara ansvarig. I fråga om denne skall 7 § tillämpas.

Tillståndet skall upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till länsstyrelsen inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet. Tillståndet skall också upphöra att gälla, om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid som länsstyrelsen bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

16 § När ett tillstånd har upphört att gälla skall dödsboet eller konkursboet, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet.

**Återkallelse av tillstånd**

17 § Ett tillstånd skall återkallas om

1. det har förkommit allvarliga missförhållanden vid driften av redovisningscentralen,
2. det har förekommit allvarliga missförhållanden i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver, eller
3. förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger.

Om missförhållandena enligt 1 och 2 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

18 § Ett tillstånd skall återkallas enligt 15 § om en tillståndshavare, en redovisningsansvarig eller någon annan som prövats enligt 7 §

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,



2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av
  - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,
  - b) yrkestrafiklagen (1998:490) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen,
  - c) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
  - d) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.
3. i väsentlig mån har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter.

**19 §** Vid återkallelse av tillstånd på grund av allvarliga missförhållanden eller på grund av att förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger, skall det bestämmas en tid under vilken den prövade skall anses olämplig att driva en redovisningscentral. Tiden skall bestämmas till lägst tre och högst fem år.

**20 §** Ett ärende som avses i 15–17 §§ får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en redovisningsansvarig eller annan person vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns skall tillståndet återkallas.

**21 §** Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar mot det.

**22 §** Ett tillstånd skall återkallas, om den som innehar tillståndet begär det.

**23 §** Till grund för återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning, skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

24 § Med en svensk dom skall jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

25 § Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

26 § När ett tillstånd har återkallats skall den som innehade tillståndet, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra informationen som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet.

### Redovisningscentralens skyldigheter

27 § Redovisningscentralen skall bevara de uppgifter som överförts enligt 2 § i tio år efter det kalenderår då överföringen skedde.

Skatteverket får förelägga redovisningscentralen att överlämna uppgifter som avses i första stycket. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

28 § Skatteverket får besluta om revision hos en redovisningscentral för att kontrollera de uppgifter som överförts enligt 2 §.

Revision enligt första stycket får göras hos den som är eller kan antas vara bokföringsskyldig enligt bokföringslagen (1999:1078) och hos annan juridisk person än dödsbo.

I övrigt gäller bestämmelserna i 3 kap. 9–14 c §§ taxeringslagen (1990:324) i tillämpliga delar.

### Tillsyn

29 § Länsstyrelsen utövar tillsyn över att en tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

### Straffbestämmelser

30 § Den som uppsåtligen driver en redovisningscentral utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst ett år.

**31 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag döms till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

I ringa fall döms inte till ansvar.

**32 §** Den som har trafiktillstånd till taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490) och som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att överföra information från samtliga taxametrar enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag döms till böter eller fängelse i högst ett år.

**33 §** Den som har haft tillstånd att driva en redovisningscentral och som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 26 § döms till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

I ringa fall döms inte till ansvar.

### Överklagande

**34 §** Beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### Övriga bestämmelser

**35 §** Länsstyrelsen får förelägga den som har tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) att driva taxitrafik att lämna en anmälan om anlitande och byte av redovisningscentral.

Ett föreläggande får förenas med vite, om det finns anledning att anta att det annars inte följs.

**36 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

## Bemyndiganden

37 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall överföras till och bevaras hos en redovisningscentral.

38 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om avgifter avseende redovisningscentraler.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006. Bestämmelsen i 2 § skall tillämpas från och med den 1 juli 2006.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1kap.

#### 1 §

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och

2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

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

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

### 2 kap.

#### 1 §

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

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

En trafik huvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafik huvudmannen

får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

### 3 kap.

#### 3 §

Taxiförarlegitimation får ges till den som

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

### 6 kap.

#### 1 §

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

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

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

### 8 kap.

#### 2 §

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

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning *samt* användning och kontroll av sådan utrustning,

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs, *samt*

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter.

2. taxameterutrustning *och avläsare av kreditkort* samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs,

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *samt*

5. *körprov för taxiförarlegitimation.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 5 §

I fråga om personuppgifter skall 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), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) 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- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

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

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

*f) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva en redovisningscentral enligt lagen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.*

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



3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

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

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

## 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 yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) 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, *samt*

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.

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) 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, *samt*

*5. rätten att bedriva en redovisningscentral och det som i övrigt behövs för tillämpningen av lagen (2006:000) om*

*redovisningscentraler inom taxi-  
näringsen.*

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att inlutna medel redovisas.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

#### **4 Förslag till förordning om redovisningscentraler inom taxi- näringen**

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

**2 §** Begrepp i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

**3 §** En ansökan om att driva en redovisningscentral skall vara skriftlig. Sökanden skall ge in sådana handlingar som visar att han eller hon är lämplig att driva verksamheten.

I fråga om svenska och utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige skall även en utredning om gott anseende ges in. I sådana fall skall som tillräcklig utredning godtas ett utdrag ur behörig myndighets register eller ett intyg som är utfärdat av en behörig myndighet eller ett organ i det land där utlänningen är medborgare eller där denne eller den svenska medborgaren har sitt hemvist.

**4 §** Till en anmälan om redovisningscentral skall bifogas avtalet mellan den som har tillstånd till yrkesmässig trafik och redovisningscentralen.

**5 §** Följande uppgifter i kvitton och följesedlar skall överföras från taxametrar till en redovisningscentral,

1. kvittots eller följesedelns löpnummer i samma löpnummerserie,
2. datum,
3. taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Patent- och registreringsverket registrerade firma,
4. taxiföretagets postadress,
5. taxiföretagets person- eller organisationsnummer,
6. taxiförarens förarkod,
7. taxifordonets registreringsnummer,
8. taxameterkonstant ( $T_k$ ),
9. datum för senaste plombering,
10. tidpunkt då köruppdrag påbörjats,

11. tidpunkt då köruppdrag avslutats,
  12. under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka,
  13. under köruppdrag nyttjade tariffer med särredovisning av typ av tariff och tariffvärden,
  14. fullständig redovisning av hur och i vilken omfattning tariffer och respektive tariffvärden använts för beräkning av priset för köruppdraget, uppställt på sådant sätt att sambandet mellan debiterat pris och utförd prestation inklusive eventuella avgifter för tillägg, och
  15. slutlig summa med särredovisning av i beloppet ingående mervärdesskatt och skattesats.
- Uppgifterna i första stycket skall bevaras hos en redovisningscentral.

6 § Följande uppgifter i körpassrapporter skall överföras från taxametrar till en redovisningscentral,

1. löpnummer,
  2. taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Patent- och registreringsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer,
  3. taxifordonets registreringsnummer,
  4. taxiförarens förarkod,
  5. identifikationsbeteckning för de enheter som plomberats,
  6. programversionsbeteckning,
  7. taxameterkonstant ( $T_k$ ),
  8. datum för senaste plombering,
  9. datum och tidpunkt då körpasset startade,
  10. datum och tidpunkt då körpasset avslutades,
  11. under körpasset tillryggalagd körsträcka,
  12. under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "TARIFF" och "KASSA",
  13. antal under körpasset registrerade köruppdrag med särredovisning av löpnummer för första och sista köruppdragen,
  14. under körpasset inkört belopp kontant, varav mervärdesskatt med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats, och
  15. under körpasset inkört belopp kredit, varav mervärdesskatt med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.
- Uppgifterna i första stycket skall bevaras hos en redovisningscentral.

7 § En kopia av ett beslut om tillstånd att driva en redovisningscentral och om ändring eller återkallelse av ett sådant beslut skall sändas till Polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns. Ett sådant beslut skall också skickas till Skatteverket.

8 § Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av intresse för prövningen av om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral skall tilldelas en varning, eller om tillståndet skall återkallas, skall detta anmälas till prövningsmyndigheten.

9 § Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av prövningsmyndigheten lämna de uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn.

10 § När en domstol har dömt någon som har tillstånd att driva en redovisningscentral för något brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till prövningsmyndigheten.

11 § Vägverket får meddela föreskrifter om datorer och administrativa datorprogram i redovisningscentraler. Innan Vägverket utfärdar sådana föreskrifter skall det samråda med Skatteverket.

12 § Avgifter för prövning av frågor i lagen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen och enligt denna förordning tas ut enligt bestämmelserna i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006.

## 5 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 §, 7 kap. 1 § och 11 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779) skall ha följande lydelse.

### 1 kap.

#### 2 §

*Som yrkesmässig trafik anses Trafiktillstånd krävs inte vid  
inte*

1. transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats,

2. transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna,

3. transport av röstande till eller från en val- eller omröstningslokal på en valdag eller på en dag för folkomröstning,

4. transport med utryckningsfordon,

5. transport av döda,

6. transport av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,

7. transport som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,

8. transport som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,

9. transport av mjölk, mjölkprodukter och ägg,

10. transport av slaktdjur till slakterier,

11. transport av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter,

12. transport med traktortåg i jordbruket och skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

**7 kap.****1 §**

Ett fordon får användas i taxi- trafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande i enlighet med föreskrifter som meddelats enligt 11 kap. 1 §. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i föreskrifterna.

Ett fordon får användas i taxi- trafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande i enlighet med föreskrifter som meddelats enligt 11 kap. 1 §. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i föreskrifterna. *Om det i ett fordon i taxi- trafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern.*

Prövningsmyndigheten får, om det finns särskilda skäl, besluta att en buss med en totalvikt av högst 3,5 ton som används i beställningstrafik skall vara utrustad med en taxameter enligt första stycket.

**11 kap.****1 §**

Vägverket får meddela föreskrifter om

- |  |  |
|--|--|
| 1. taxametrar samt användning och kontroll av sådana,    | taxametrar och avläsare av kreditkort samt användning och kontroll av sådan, |
| 2. prisinformation i taxitrafik, och                     | 2. prisinformation i taxitrafik,   |
| 3. medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation. | 3. medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation, och                 |
|  | 4. körprov för taxiförarlegitimation.  |

Vägverket får också, om inte annat framgår av 3 eller 4 §, meddela föreskrifter för verkställigheten av yrkestrafiklagen (1998:490) och denna förordning.

Innan Vägverket utfärdar föreskrifter om prisinformation, som skall innehålla en möjlighet att jämföra priser, eller om medicinska krav skall det samråda med Konsumentverket respektive med Socialstyrelsen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006. Bestämmelsen i 7 kap. 1 § skall tillämpas från och med den 1 juli 2006.



## 6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:899) om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet

Härigenom föreskrivs att 12 och 13 §§ förordningen (1997:899) om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet skall ha följande lydelse.

### 12 §

Inom det regionala samverkansorganet eller inom det gemensamma samverkansorganet skall vart *tredje* år utarbetas en rapport om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall senast den 15 februari, med början år 2004, lämnas in till Ekobrottsmyndigheten.

Ekobrottsmyndigheten utfärdar, efter beredning i Ekorådet, allmänna råd med närmare uppgifter om rapportens innehåll och utformning.

Inom det regionala samverkansorganet eller inom det gemensamma samverkansorganet skall *varje* år utarbetas en rapport om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall senast den 15 februari, med början år 2004, lämnas in till Ekobrottsmyndigheten.

### 13 §

Ekobrottsmyndigheten skall *vart tredje* år utarbeta en rapport till regeringen om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall innehålla en redogörelse för hur den ekonomiska brottsligheten har förändrats och vilka åtgärder som har vidtagits på området inom ramen för den myndighetssamverkan som regleras i denna förordning. I rapporten skall också lämnas förslag på hur ekobrottsbekämpning och myndighetssamverkan mot den ekonomiska brottsligheten bör inriktas *de tre därefter kommande åren*.

Ekobrottsmyndigheten skall *varje* år utarbeta en rapport till regeringen om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall innehålla en redogörelse för hur den ekonomiska brottsligheten har förändrats och vilka åtgärder som har vidtagits på området inom ramen för den myndighetssamverkan som regleras i denna förordning. I rapporten skall också lämnas förslag på hur ekobrottsbekämpningen och myndighetssamverkan mot den ekonomiska brottsligheten bör inriktas *det följande året*.

Rapporten skall beredas i Ekorådet och senast den 15 maj, med början år 2004, lämnas in till regeringen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006.

## 7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

*dels* att 1 kap. 3 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen skall införas en ny paragraf, 1 kap. 3 a §, av följande lydelse.

### 1 kap.

#### 3 §

Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter i fråga om körkortsregistrering och yrkestrafikregistrering. De för in uppgifter i vägtrafikregistret i den utsträckning som anges i denna förordning.

Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter i fråga om körkortsregistrering, yrkestrafikregistrering och registrering av redovisningscentraler. De för in uppgifter i vägtrafikregistret i den utsträckning som anges i denna förordning.

#### 3 a §

*I fråga om registrering av redovisningscentraler skall de uppgifter som framgår av bilaga 5 föras in i vägtrafikregistret.*

*Det framgår av bilagan vilken myndighet som svarar för att respektive uppgift förs in i registret.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006.

# 1 Uppdraget

## 1.1 Utredningens direktiv

Utredningen har i uppdrag att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olaga yrkesmässiga taxitrafiken, s.k. svarttaxi. Utredningen skall analysera hur de svårigheter som finns i dag att beivra svarttaxi skall kunna minskas eller undvikas. Till ledning för sådana överväganden skall utredningen analysera de relativt nya norska bestämmelserna om olaga taxitrafik och vilka effekter dessa har fått sedan de infördes.

Vidare skall utredningen göra en analys av om ytterligare åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utredningen skall därvid särskilt överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att information från taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler samt om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag ur taxametern i syfte att bl.a. överlämna utdragen till andra myndigheter som granskar taxinäringen.

Utredningen skall dessutom överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation för att få behålla sin legitimation. Som underlag för sina överväganden i denna del skall utredningen bedöma dels de trafiksäkerhetsvinster och andra säkerhetsvinster som läkarundersökningarna skulle ge, dels hur stora resurser hos hälso- och sjukvården som läkarundersökningarna skulle ta i anspråk.

Slutligen skall utredningen analysera vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser slopandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått. Med denna analys som grund skall utredningen överväga om det särskilda körprovet bör återinföras.

Direktiven i dess helhet framgår av *bilaga 1*.

## 1.2 Utredningsarbetet

Arbetet med betänkandet inleddes i början av november 2003.

En del av utredningens arbete har varit att med utgångspunkt i 1998 års taxiutrednings betänkande Kundvänligare taxi SOU 1999:60 överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att informationen i taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler. Utredningen har därvid beaktat bl.a. vad som framkommit vid Näringsdepartementets remissbehandling av SOU 1999:60. Remissyttrandena och en sammanställning av dessa är tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N1999/7926/TP). Remissinstanserna redovisas i *bilaga 2*.

Utredningen har sammanträffat med företrädare för bl.a. Svenska Taxiförbundet, Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi, Taxi Stockholm, Svenska Transportarbetareförbundet, Ekobrottsmyndigheten, Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut.

Sammanträden och diskussioner har även skett med Landshövdingen i Östergötlands län och andra företrädare för länsstyrelsen i detta län, företrädare för Länsstyrelsen i Stockholms län, City i samverkan i Stockholms stad och företrädare för Polismyndigheten i Stockholms län.

Utredningen har vidare sammanträffat med företrädare för det norska Samferdseldepartementet och den norska polisen.

Utredningen har haft sammanträde i Malmö med företrädare för Ekobrottsmyndigheten, södra avdelningen, Malmö stad, Kronofogdemyndigheten, länsstyrelsen, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Taxiförbundet. Slutligen har utredningen besökt taxametertillverkaren Halda AB i Västerås.

Utredningen har haft samråd med Näringslivets regelnämnd. Arbetet med detta betänkande har bedrivits i nära samråd med experterna.

## 2 Taxinäringen

### 2.1 Några uppgifter om taxinäringen

I detta kapitel redovisas uppgifter som huvudsakligen inhämtats från *Svenska Taxiförbundet* om bl.a. företag och konkurser inom taxinäringen.

Under år 2003 fanns det 8 756 företag som hade tillstånd till yrkesmässig taxitrafik. Under samma år återkallades 939 sådana trafik tillstånd.

Inom taxinäringen finns i huvudsak fåbilsföretag. Det är ca 70 procent av taxiföretagen som förfogar över endast en bil. Den 31 mars 2003 fanns det 5 860 taxiföretag med en bil, 2 339 företag med två till tio fordon och 72 företag med fler än tio fordon.

Enligt Statistiska centralbyråns företagsregister fanns det inom taxinäringen år 2003 8 516 arbetsställen. En majoritet av dessa företag, 4 784 stycken, hade inte någon anställd. Av de företag som då återstår hade 2 978 företag en till fyra anställda, 461 företag hade fem till nio anställda, 195 företag hade 10 till 19 anställda, 97 företag hade 20 till 199 anställda och ett företag hade fler än 200 anställda.

En stor majoritet av taxiföretagen, ca 75 procent, drivs av enskilda näringsidkare medan resterande företag drivs i huvudsak som aktieföretag eller handelsbolag. Det finns också taxiföretag som ägs av ekonomiska föreningar, landsting och kommuner.

#### *Marknaden för taxi i Sverige*

Taxiföretag ombesörjer i de allra flesta fall transporter för både privatpersoner och företag samt för samhället, t.ex. färdtjänst och sjukresor. Det finns dock taxiföretag som är helt eller delvis inriktade på enbart en kundkrets, exempelvis företagstaxi, flygtaxi och tågtaxi.

De samhällsbetalda resorna omfattar ca 55 procent av taxinäringens totala marknad. Hur stor del av taximarknaden som omfattas av sådana resor skiljer sig dock åt i olika delar av landet. I Stockholmsområdet beräknas de samhällsbetalda resorna svara för 15–20 procent av den totala marknaden. I vissa glesbygdsområden uppgår sådana resor till ca 90 procent av den totala marknaden.

#### *Samverkan mellan taxiföretagen*

Flertalet taxiföretag, ca 70 procent, samverkar i beställningscentraler. Andra taxiföretag samverkar i t.ex. administrativa servicebolag som hanterar bl.a. överföring av information från taxametrar, fakturering och andra administrativa funktioner.

#### *Antal taxiförarlegitimationer och fordon*

Under år 1990 fanns det 12 729 taxifordon i Sverige. Antalet sådana fordon har därefter ökat till 14 248 under år 2003. I vissa län har antalet taxifordon ökat och i några län minskat. Som exempel kan nämnas att mellan åren 1990 och 2003 ökade antalet fordon i Stockholms län med ca 35 procent och i Skåne län med 19 procent. I Kronobergs län minskade antalet taxifordon med ca 41 procent under samma period.

I april 2002 fanns 55 570 stycken legitimerade taxiförare.

#### *Konkurser*

Antalet taxiföretag som försattes i konkurs ökade dramatiskt de första åren efter avregleringen av taxi, som ägde rum år 1990. År 1990 var sålunda antalet konkurser 37 och år 1993 241. Antalet konkurser har därefter stabiliserats på en lägre nivå. Såväl år 2000 som år 2003 gick 78 stycken taxiföretag i konkurs.

## 3 Yrkestrafiklagen (1998:490) m.m.

### 3.1 Inledning

Yrkestrafiklagen (1998:490) (YTL) (prop. 1997/98:63, 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192, prop. 1997/98:101, 1997/98:JuU17, rskr. 1997/98:226, prop. 1997/98:124, 1997/98:TU11, rskr. 1997/98:620), vilken trädde i kraft den 1 oktober 1998, innehåller bestämmelser om yrkesmässig trafik på väg. När den nämnda YTL trädde i kraft upphävdes den äldre yrkestrafiklagen (1988:263). Det bör dock noteras att flera bestämmelser i den nya YTL är i överensstämmelse med tidigare bestämmelser i den äldre yrkestrafiklagen.

Regeringen har bemyndigats att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Dessa befogenheter får regeringen även överlåta åt förvaltningsmyndighet, se 8 kap. 1–2 §§ YTL. Regeringen har utfärdat ytterligare föreskrifter om yrkesmässig trafik på väg i yrkestrafikförordningen (1998:779) (YTF).

### 3.2 Yrkesmässig trafik

Med yrkesmässig trafik avses enligt 1 kap. 1 § YTL trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods. I betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93 s. 50) anförs bl.a. följande.

Beträffande begreppet ”ställs till allmänhetens förfogande” kan anmärkas att det avgörande för om yrkesmässig trafik föreligger anses vara den omfattning i vilket fordonet ställs till förfogande. Rent tillfälliga körningar omfattas alltså inte. Körning för en eller ett fåtal kunder, där ett fordon på grund av ett avtal uteslutande används i trafik för en och samma uppdragsgivare anses dock vara yrkesmässig. Det kan vara t.ex.



sådana fall där en åkare enligt avtal utför transporter enbart för en kommun eller ett landsting.

Yrkesmässig trafik kan drivas som

1. linjetrafik: sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten,
2. taxitrafik: sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik,
3. beställningstrafik med buss: sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik och
4. godstrafik: sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods.

Taxitrafik inkluderar hyrverkstrafik, dvs. taxitrafik med limousiner och andra speciella fordon. Dessa fordon kan medges undantag från kravet på taxameter, se 7 kap. 2 § YTF.

Yrkesmässig trafik får enligt 2 kap. 1 § YTL, förutom trafikhuvudmans rätt att driva viss linjetrafik, drivas endast av den som har trafiktillstånd.

### 3.3 Trafiktillstånd

Såsom anförts får yrkesmässig trafik bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. En trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik får dock utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län.

Av 2 kap. 5 § YTL framgår att trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den som söker trafiktillstånd skall utöver nämnda krav kunna styrka att han eller hon uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § YTL.

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets eller verksamhetens ledning finns. Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i

Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län. Forumbestämmelsen innebär att det inte är den ursprungliga tillståndsmyndigheten som är rätt prövningsmyndighet utan i varje situation vid ansökan, tillsyn, återkallelse m.m. är det länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd respektive länet där ledningen finns som skall göra prövningen, se prop. 1997/98:63 s. 123.

I de fall innehavaren av ett trafiktillstånd till yrkesmässig trafik är en juridisk person skall det finnas en eller flera fysiska personer som har ett särskilt ansvar för trafikutövningen. Syftet härmed är att möjliggöra en lämplighetsprövning av den som har det faktiska ansvaret för trafikens bedrivande. Hos alla juridiska personer som bedriver yrkesmässig trafik, inklusive offentliga organ, skall mot bakgrund av det anförda finnas en eller flera som är trafikansvariga, se 2 kap. 3–4 §§ YTL.

Enligt 2 kap. 14 § YTL gäller trafiktillstånd tills vidare. Om det finns särskilda skäl kan dock tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter. Sådana skäl för en begränsning kan föreligga exempelvis om de ekonomiska förhållandena kräver det, se prop. 1997/98:63 s. 72.

### 3.3.1 Yrkeskunnande

Kravet på yrkeskunnande för att få trafiktillstånd skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket. Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om bl.a. rättsregler och trafiksäkerhet, se 2 kap. 8 § YTL. I bestämmelsen anges att kravet på yrkeskunnande även skall anses uppfyllt av den som kan förete ett bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan EU-medlemsstat enligt rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter. Det ifrågavarande EG-direktivet omfattar dock inte taxiverksamhet.

I Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för yrkesmässig trafik (VVFS 2001:51) beskrivs den närmare omfattningen av kravet på yrkeskunnande.

Länsstyrelsen kan om vissa förutsättningar är för handen helt eller delvis medge undantag från skyldigheten att avlägga prov, se 2 kap. 5 § YTF.

### 3.3.2 Ekonomiska förhållanden och gott anseende

I samband med en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik bedöms sökandens lämplighet. Därvid beaktas sökandens ekonomiska förhållanden, exempelvis om den sökande är restförd för skulder, och vandel (kravet på gott anseende). De krav som därutöver följer, krav på ekonomiska resurser, redovisas i nästa avsnitt.

När det gäller kravet på gott anseende görs en bedömning av vilken inverkan på utövandet av den yrkesmässiga trafiken som tidigare begångna förseelser skulle kunna få. Bristande laglydnad i olika avseenden skall således påverka bedömningen om trafikstillstånd skall meddelas. Det gäller t.ex. brott mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott och förmögenhetsbrott. Vidare skall brottslighet som hänger samman med trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten beaktas vid bedömningen av en persons lämplighet i tillståndshänseende. I förarbetena till YTL (prop. 1997/98:63 s. 69) anförde regeringen bl.a. följande.

Regeringen delar utredningens uppfattning att det inte är möjligt – eller ens önskvärt – att i författningstexten uttryckligen ange alla de brott eller den misskötsamhet som skall beaktas vid bedömningen av en sökandes eller tillståndshavarens vandel. Utgångspunkten vid prövningen av sökandes eller tillståndshavarens lämplighet måste med nödvändighet vara en helhetsbedömning av vederbörandes vandel, där enstaka överträdelser av mindre allvarlig art inte bör inverka menligt, medan allvarliga eller upprepade förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig.

Vid misstanke om begånget brott kan prövningsmyndigheten åberopa detta förhållande som grund för att avslå en ansökan om trafikstillstånd, se prop. 1997/98:63 s. 69 ff.

### 3.3.3 Ekonomiska resurser

Av 2 kap. 5 § YTL framgår att trafikstillstånd får ges endast till den som kan styrka att han eller hon uppfyller krav på ekonomiska resurser. Den som söker trafikstillstånd skall ha tillräckliga

ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Bedömningen av de ekonomiska resurserna skall främst inrikta sig på företagets likviditet och soliditet. Vid prövningen av de ekonomiska resurserna skall som ett minsta krav gälla att sökanden skall förfoga över kapital och reserver om minst 100 000 kr för ett fordon och 50 000 kr för varje därutöver tillkommande fordon, se 2 kap. 9 § YTL. De svenska ekonomiska kraven är högre än de minimikrav på ekonomiska resurser som följer av rådets direktiv 96/26/EG. Grundtanken bakom införandet av de ekonomiska kraven inom EU har varit att eftersträva en lika-behandling av näringsidkare på transportområdet i de olika länderna.

EU:s krav på ekonomiska resurser omfattar inte taxiverksamhet, men trots detta omfattas sådan verksamhet av kapitalkraven i YTL. I förarbetena till lagen anförde regeringen bl.a. följande.

EU:s krav på ekonomiska resurser omfattar inte taxiverksamhet och generellt sett kan kapitalkrav dessutom ha negativa effekter ur etableringssynpunkt och därmed för konkurrenstrycket i branschen i fråga. Taxiverksamheten bör trots detta omfattas av ett förhöjt kapitalkrav. Att ett förhöjt kapitalkrav förordas för taxibranschen beror bl.a. på att regeringen anser det nödvändigt att åtgärda de omfattande problem med skatteundandragande som har noterats inom taxi. Dessa problem är särskilt svårhanterbara p.g.a. vissa särdrag inom branschen. Här kan t.ex. nämnas att taxiföretagen inte har några fasta försäljningsställen samt att etableringströskeln med nuvarande regler är relativt låg.

Den som har trafiktillstånd skall kunna styrka att han eller hon fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser, se 2 kap. 10 § YTL.

### 3.3.4 Återkallelse av tillstånd

Ett trafiktillstånd skall återkallas under vissa förhållanden. Av 5 kap. 1 § YTL framgår att ett tillstånd skall återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för trafiktillstånd enligt 2 kap. 5 § YTL inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas. Varningsinstitutet möjliggör ett ingripande innan de uppkomna missförhållandena har hunnit bli så allvarliga att tillståndet bör återkallas, se prop. 1997/98:63 s. 73.

Enligt 5 kap. 2 § YTL skall ett trafik tillstånd återkallas enligt 1 § om bl.a. tillståndshavaren har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott eller för t.ex. allvarliga eller upprepade överträdelser av YTL. Ett tillstånd skall vidare återkallas bl.a. om tillståndshavaren i väsentlig mån har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter. I 5 kap 2 § YTL regleras fall av obligatorisk återkallelse, där således varning inte kan komma i fråga. Om ett tillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i nyssnämnda bestämmelse eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 1 § skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Ett trafik tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar mot det.

I huvudsak gäller samma bedömningsgrunder för avslag på en ansökan respektive för återkallelse av ett tillstånd. Tillståndsmyndigheterna ställer dock vanligen något högre krav i fråga om en ny sökande än beträffande den som redan har ett tillstånd.

Frågor om återkallelse av trafik tillstånd eller om varning prövas om innehavaren är en fysisk person av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd och om innehavaren är en juridisk person av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Om innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafik tillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län, se 2 kap. 2 § YTL.

### 3.4 Taxiförarlegitimation

Sedan YTL trädde i kraft den 1 oktober 1998 får en personbil eller en lätt lastbil föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation. Legitimationen skall medföras i taxitrafik och vara väl synlig för passagerarna. Innan YTL trädde i kraft skulle en taxiförare dels ha körkort som berättigade honom eller henne att köra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn i yrkesmässig trafik för personbefordran (behörighet D eller TAXI), dels en förarlegitimation. Bestämmelserna om körkortsbehörigheterna fanns i den då gällande körkortslagen (1977:477) och bestämmelserna om den särskilda legitimationen fanns i den äldre yrkestrafiklagen. I anknytning till ikraftträdandet av YTL slopades således den särskilda kör-

kortsbehörigheten TAXI i körkortslagen. I prop. 1997/98:63 s. 87 anförde regeringen bl.a. att det var naturligt att samla alla bestämmelser som rör de särskilda krav som i olika avseenden ställs på en taxiförare inom samma lagstiftning, dvs. yrkestrafiklagstiftningen. Därutöver anförde regeringen följande.

När det gäller utformningen av behörighetshandlingen delar regeringen utredningens synpunkt att taxiförarlegitimationen bör utgöra en separat handling skild från körkortet. Det kan uppkomma situationer där vederbörandes lämplighet som taxiförare ifrågasätts, utan att detta behöver påverka körkortsinnehavet. Konsekvensen kan då bli att vederbörandes taxiförarlegitimation återkallas, medan något ingripande mot förarens behörighet enligt körkortet inte sker.

Endast den som har taxiförarlegitimation får således föra ett fordon i taxitrafik. Kraven för att få taxiförarlegitimation är enligt 3 kap. 3 § YTL att sökanden skall

1. ha fyllt 21 år,
2. sedan minst två år ha körkort med behörigheten B (personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar, terrängvagn och motorredskap klass III) eller ha körkort med behörigheten D (buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådant fordon),
3. uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter och
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedömas vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

Kravet i punkt 2 på minst två års innehav av körkort med behörigheten B innebär att ett sådant körkort skall ha innehafts utan avbrott under denna tid. Det nämnda gäller dock inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

Enligt 11 kap. 1 § första stycket 3 YTF får Vägverket meddela föreskrifter om de medicinska krav som anges i punkten 3 för innehav av taxiförarlegitimation.

Kravet på yrkeskunnande i punkten 4 anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket, se 3 kap. 7 § YTL. I Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation (VVFS 2004:65) anges närmare vilken

kunskap en taxiförare skall ha om bl.a. kartläsning, körekonomi och säkerhet.

Liksom beträffande trafik tillstånd finns det ett vandelskrav vad avser taxiförarlegitimation. När den särskilda förarlegitimationen infördes anmärktes i motivuttalandena (prop. 1993/94:168 s. 41) att brott mot skatte- och uppborrdslagstiftningen i första hand bör beaktas vid lämplighetsprövning av trafik tillstånd och således inte beträffande sökande av förarlegitimation. I nyssnämnda förarbeten anförde regeringen också följande.

Vid bedömningen av en taxiförarens lämplighet bör särskild vikt läggas vid den utsatta ställning som en taxikund har. Taxitransporter utnyttjas ju dessutom i stor utsträckning för passagerarkategorier som är särskilt beroende av att föraren är ärlig och pålitlig. Det kan exempelvis röra sig om barn som åker utan någon medföljande vuxen, synskadade och andra handikappade, gamla och sjuka, för vilka föraren har ett extra stort ansvar.

Mot bakgrund härav bör – liksom när det gäller ansökan om trafik tillstånd – brott mot person och mera allvarliga tillgreppsbrott i allmänhet leda till att föraren bedöms olämplig. Exempelvis sexualbrott och våldsbrott bör i själva verket väga ännu tyngre när det gäller en taxiförare, som ju har direkt kontakt med resenärerna, än när det gäller en tillståndshavare. Vid brott av nu angiven art bör således i allmänhet legitimation vägras även om brottet i sig varit av relativt lindrig karaktär.

Brottslighet som hänger samman med trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten skall vägas mot en persons lämplighet för såväl tillstånd till taxitrafik, som för taxiförarlegitimationen (prop. 1997/98:63 s. 69).

Regeringsrätten har i två avgöranden, RÅ 1995 ref 44 I och III, funnit att enskilda som begått brott mot person, olaga hot och tillgreppsbrott eller stöld varit olämpliga som förare i taxitrafik. I avgörandet RÅ 1995 ref 44 III har Regeringsrätten funnit att en person som gjort sig skyldig till grovt bokföringsbrott inte är olämplig som taxiförare. Regeringsrätten har i avgörandet RÅ 1995 not 178 ansett att en sökande som gjort sig skyldig till sexuellt umgänge med barn är olämplig som förare i taxitrafik.

Om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås skall en s.k. karenstid på mellan sex månader och fem år i vissa fall sättas, under vilken den prövade skall anses olämplig att inneha legitimationen, se 3 kap. 8 § YTF. Bakgrunden till bestämmelsen är att regeringen ansett att det kan medföra olägenheter för den enskilde att leva i ovisshet om hur lång tid han eller hon utestängs från möjligheten att köra taxi (prop. 1997/98:63 s. 93).

Frågan om det finns hinder mot att taxiförlägitimation ges kan prövas genom förhandsbesked, se 3 kap. 9 § YTL.

Av 3 kap. 2 § YTL framgår att frågor om taxiförlägitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd. Frågor om taxiförlägitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.

Taxiförlägitimationen skall förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats, om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats, se 3 kap. 5 § YTF.

### 3.4.1 Återkallelse av taxiförlägitimation

Enligt 5 kap. 6 § YTL skall en taxiförlägitimation återkallas om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 § YTL,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 § YTL,
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller
4. begär att lägitimationen skall återkallas.

I huvudsak gäller samma bedömningsgrunder för avslag på en ansökan respektive för återkallelse av en lägitimation. Tillståndsmyndigheterna ställer dock vanligen något högre krav i fråga om en ny sökande än beträffande den som redan har en taxiförlägitimation.

Såsom framgår av avsnitt 3.4 gäller taxiförlägitimationen endast tillsammans med ett giltigt körkort. Detta medför att särskild återkallelse av lägitimationen inte krävs när körkortet omhändertas eller återkallas annat än om det påkallas av de särskilda vandelskraven i YTL. Det kan exempelvis krävas längre väntetid för återfående av lägitimationen än för återfående av körkortet. Återkallelse av taxiförlägitimationen kan förbehållas de situationer när det rör sig om sådana brott som rubbar förtroendet för föraren att ansvara för befordran av passagerare (prop. 1997/98:63 s. 91).

Vid återkallelse av lägitimationen på grund av att innehavaren visat sig olämplig på grund av att han eller hon gjort sig skyldig till brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden skall en karenstid på mellan tre till fem år bestämmas, under vilken den



prövade skall anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation, se 5 kap. 7 § YTL.

På liknande sätt som beträffande trafiktillstånd förekommer det situationer då en taxiförarlegitimation ifrågasätts när en varning framstår som mer motiverad än en återkallelse, exempelvis vid lindrigare fall av brister i vandeln i form av mindre allvarliga brott, se 5 kap. 6 § andra stycket YTL.

Taxiförarlegitimationen skall omhändertas, om förutsättningar för omhändertagande av körkort föreligger enligt körkortslagen (1998:488) eller om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt YTL. Omhändertagande av taxiförarlegitimationen kan också ske då körkortet eller legitimationen är återkallade. Det finns vidare möjlighet till interimistisk återkallelse av legitimationen i avvaktan på ett avgörande av återkallelsefrågan, se 5 kap. 8 och 9 §§ YTL.

Frågor om återkallelse respektive varning vad avser taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren av legitimationen är folkbokförd. Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län, se 3 kap. 2 § YTL.

### 3.5 Fordon

#### *Anmälan av fordon*

Av 5 kap. 1 § YTF framgår att innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik skall detta anmälas till prövningsmyndigheten. En anmälan skall innehålla uppgifter om bl.a. registreringsnummer för fordonet. Prövningsmyndigheten skall i vägtrafikregistret kontrollera att ett fordon som anmälts uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och fordonsförordningen (2002:925) samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av den sist nämnda förordningen för den fordonstyp och det trafikslag som trafiktillståndet avser samt att tillståndshavaren äger eller har nyttjanderätt till fordonet, se 5 kap. 2 och 3 §§ YTF. I förordningen om vägtrafikregister finns närmare bestämmelser om bl.a. registrering av fordon och registreringsskyltar för taxi. Fordonsförordningen innehåller bestämmelser om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning.

### *Yrkestrafikmärkning av fordon*

Fordon som används i yrkesmässig godstrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss skall ha ett giltigt yrkestrafikmärke som visar att tillstånd enligt YTL har meddelats för trafiken, se 6 kap. 1 § YTF. Av 6 kap. 2 § YTF framgår att ett yrkestrafikmärke inte får utfärdas bl.a. om fordonet är belagt med körförbud eller brukandeförbud enligt uppgift i vägtrafikregistret. Yrkestrafikmärke tillhålls av Vägverket när fordonet anmälts till prövningsmyndigheten och förnyas före utgången av varje kalenderår, se 6 kap. 4 § YTF.

### *Taxametrar*

Enligt 7 kap. 1 § YTF skall ett fordon som används i taxitrafik vara utrustat med en godkänd taxameter. Endast om det finns synnerliga skäl kan dispens från detta krav medges, se 7 kap. 2 § YTF. Regler om taxametrar redovisas närmare i avsnitt 3.7.

### *Registreringsskyltar för taxi*

Ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt YTL skall också ha en registreringsskylt där bokstaven T anges till höger om registreringsnumret. Detta gäller dock inte fordon som undantagits från skyldigheten att ha taxameter eller fordon som är försett med personliga fordonsskyltar, se 7 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Registreringsskylten skall också ha en gul ljusreflekterande botten.

## **3.6 Taxa**

Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. Taxan skall vara uppbyggd på så vis 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 konstruerad så att grunderna för prisets bestämmande ändras under färden, se 2 kap. 19 § YTL.

I 11 kap. 1 § första stycket YTF finns ett bemyndigande för Vägverket att meddela föreskrifter om prisinformation i taxitrafik.

Vägverkets föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1999:177) innehåller bl.a. bestämmelser om att ett taxifordon skall vara försett med väl synlig prisinformation såväl i som utanför fordonet. Sådan information skall vidare vara läsbar från varje passagerarplats i fordonet samt utanför fordonet på ett avstånd av minst två meter från fordonets högra och vänstra sida. Informationen skall innehålla bl.a. samtliga av taxiföretaget nyttjade tariffer med särredovisning av t.ex. tariffvärden och tillämpningsområde.

Slutligen kan anmärkas att bestämmelser om prisinformation också finns i prisinformationslagen (1991:601) i vilken finns regler om bl.a. hur prisinformation skall lämnas. Länsstyrelsen får också, i samråd med Vägverket, meddela ytterligare föreskrifter om prisinformation, se 11 kap. 2 § YTF.

### **3.7 Regler om taxametrar**

#### **3.7.1 Historik**

I betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93 s. 320 ff.) beskrivs utvecklingen av taxametrar. Det första steget mot dagens taxametrar togs redan år 1897, när man började använda hästfordonsmonterade anordningar som mätte den tillryggalagda sträckan och beräknade körlegan i relation till denna.

Utvecklingen gick därefter mot mekaniska taxametrar som mätte körsträcka och nyttjad tid och med hänsyn till inställd taxa automatiskt också beräknade transportens pris. Den s.k. brytpunkstaxan uppstod som en följd av mekaniska konstruktioners tekniska begränsningar. Dessa taxametrar medgav inte samtidig beräkning av sträck- respektive tidsrelaterad prisuppräknning. I stället beräknades priset enligt antingen tids- eller sträcktaxa, beroende på vilken som i varje moment genererade den snabbaste prisuppräknningen.

I början av 1970-talet inleddes utvecklingen mot elektroniska taxametrar. Krav på att taxametrar skulle vara typgodkända för att få användas i taxifordon infördes i den tidigare gällande fordonskungörelsen (1972:595) den 1 juli 1983. Dåvarande Trafiksäkerhetsverket införde krav på typgodkännande som i huvudsak knöt an till funktionen hos de på marknaden förekommande taxameterfabrikaten.

Under 1980-talet inleddes ett projekt i syfte att skapa säkrare betalningssystem avseende färdtjänstuppdrag, RETAX. I projektet

ingick även företrädare för taxinäringen och taxameterindustrin samt NUTEK (Närings- och teknikutvecklingsverket). Arbetet resulterade bl.a. i krav på kvittoskrivande och registrerande taxametrar. De kunskaper som vanns ur projektet påverkade de nya kraven på taxametrar som var en förutsättning för taxinäringens avreglering år 1990.

I prop. 1987/88:50 Trafikpolitiken inför 1990-talet anförde departementschefen som villkor för en framgångsrik avreglering av taxinäringen att denna kombinerades med krav på kvittoskrivande och registrerande taxametrar.

Taxameterföreskrifterna trädde i kraft den 1 juli 1990 och innefattade krav på bl.a. kvittoskrivare, registrering av köruppsdrag och möjlighet till överföring av registrerade uppgifter till annat administrativt datasystem.

### 3.7.2 Nuvarande reglering av taxametrar

Av 8 kap. 2 § första stycket 2 YTL framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning.

#### *Krav på taxameter*

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande i enlighet med Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade, se 7 kap. 1 § YTF. Endast om det finns synnerliga skäl får medges dispens från kravet på taxameter, se vidare nedan.

#### *Typgodkännande och plombering*

Av VVFS 1999:177 framgår att en taxameter skall vara av typ som godkänts av Vägverket efter provning enligt de nämnda föreskrifterna. En taxameter skall vara försedd med en typgodkännande-beteckning. Taxametern får även vara en typ som godkänts i ett annat land inom EES under förutsättning att godkännandet utfärdats av det egna landets behöriga myndighet eller motsvarande

organ. En taxameter skall vara så ansluten att tillförlitlig funktion erhålls. Strömbrytare, skarv eller annat ingrepp på anslutningar får inte finnas. En taxameter och dess fastsättning i ett taxifordon skall vara plomberade. Sådan plombering får anbringas och brytas endast av godkänd verkstad. Vid brytande av plombering skall kontroll- och plomberingsrapport upprättas.

#### *Kvitton och körpassrapporter*

Under köruppdrag får en taxameter inte vara i funktionsläge "AVSTÄNGD" eller "LEDIG". Enligt de aktuella föreskrifterna från Vägverket skall uppgifter om varje köruppdrag och varje körpass registreras i taxametern i sådan omfattning att utskrift av kvitton och följesedlar samt körpassrapporter kan genomföras.

När köruppdraget är avslutat skall taxametern skriva ut ett kvitto, vid kontant erlagd avgift, eller en följesedel, om beloppet skall faktureras. Efter avslutat körpass skall taxametern skriva ut en körpassrapport. Kvittot, följesedeln och körpassrapporten skall innehålla uppgifter bl.a. om taxiföretagets namn, taxifordonets registreringsnummer, taxiförarens förarkod, datum och tidpunkt då körpasset startade och avslutades samt under körpasset tillryggalagd vägsträcka.

Kvittot, följesedeln eller rapporten skall vara så utformad att den kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078).

Kopia av ett kvitto eller en följesedel avseende det senast avslutade köruppdraget och körpassrapporter avseende de två senaste dygnen som fordonet används i taxitrafik skall på begäran visas upp för polisman eller bilinspektör.

#### *Märkningstillstånd*

Om typgodkännande utfärdas ges märkningstillstånd till sökande. Ett sådant tillstånd gäller i sex år från den dag beslutet om typgodkännande fattades. Ett märkningstillstånd får återkallas av Vägverket bl.a. om en taxameter försedd med typgodkännande-beteckning inte överensstämmer med den godkända typen, se VVFS 1999:177.

### *Typefterkontroll*

Typefterkontroll, som skall omfatta fullständig provning eller delar därav av taxametrar, skall utföras på begäran av Vägverket. Typefterkontroll skall som huvudregel utföras en eller två gånger per sexårsperiod, se VVFS 1999:177.

### *Besiktning av taxametrar och deras installation i taxifordon samt plombering*

Besiktning av taxametern skall göras årligen, se 7 kap. 3 § första stycket YTF. De verkstäder som får handha besiktning, plombering m.m. skall vara ackrediterade enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Vid besiktningen skall kontrolleras bl.a. att taxametern är ansluten så att tillförlitlig funktion erhålls.

Efter besiktning med godkänt resultat får vissa enheter av och funktioner hos taxametern respektive taxifordonet plomberas. Plomberingen får utföras både på mekanisk och elektronisk väg.

### *Vissa krav på taxameterns funktioner*

I Vägverkets föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1999:177 bilaga 1) anges omfattande krav på taxameterns funktioner. En taxameter skall vara försedd med ackumulerande register av vilka skall framgå bl.a. taxifordonets totala körsträcka och totalt antal köruppdrag. Registreringarna skall bevaras i taxametern i minst fem år även om strömförsörjningen är bruten.

Uppgifter om samtliga köruppdrag i löpnummerordning och samtliga körpass skall kunna överföras till annat administrativt datasystem. De nämnda uppgifterna inkluderar alla de uppgifter som skall anges på kvitton och följesedlar respektive körpassrapporter, se ovan.

### *Polismans eller bilinspektörs kontroll av taxameter*

En polisman eller en bilinspektör får kontrollera om ett fordon som används i taxitrafik är utrustat med en taxameter av godkänd typ. Man får även kontrollera om taxametern uppfyller kraven

enligt YTF och i de föreskrifter som har meddelats av Vägverket, se 7 kap. 3 a § YTF.

### 3.8 Straffbestämmelser m.m.

#### *Olaga yrkesmässig trafik m.m.*

Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt YTL utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år, se 6 kap. 1 § YTL. Straffmaximum har höjts från fängelse i sex månader till fängelse i ett år (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98TU9, rskr. 1997/98:192). I förarbetena (prop. 1979/80:142 s. 26) till den tidigare straffbestämmelsen i den äldre YTL (1979:559), som angav böter eller sex månaders fängelse, anförde departementschefen följande.

När det gäller tillämpningen av denna straffskala anser jag att fängelse bör dömas ut i sådana fall, då den olagliga verksamheten har bedrivits systematiskt och i större omfattning. Vidare bör påföljden kunna bestämmas till fängelse då gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik, saknar körkort eller har använt sig av fordon för vilket skatt eller försäkring inte har betalats eller av fordon som är så bristfälligt att det har utgjort en fara från trafiksäkerhetsynpunkt.

Höjningen av straffskalan till ett års fängelse innebär bl.a. att möjligheten för åklagare att besluta om processuella tvångsmedel utökas, exempelvis vad avser häktning.

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

#### *Beställaransvar*

Av 6 kap. 2 § YTL framgår att har yrkesmässig trafik bedrivits utan tillstånd medför det s.k. beställaransvaret att även den som slutit avtal med trafikutövaren om transporten i vissa fall kan dömas till böter, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att trafiktillstånd saknades. Genom bestämmelsen har dels ansvaret för den som avtalar om transporter utvidgats till att omfatta all yrkesmässig trafik, dels har straffskalan ändrats från böter till böter eller fängelse i högst ett år (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192). Det förhållandet att det för

ansvar krävs att det är fråga om att yrkesmässigt träffa avtal medför för taxitrafikens del att den vanlige taxikunden inte berörs av ett beställaransvar, se prop. 1997/98:63 s. 118.

#### *Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation*

Den som i taxitrafik för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Det samma gäller en tillståndshavare som anlitar en förare som saknar sådan legitimation. Vidare kan en förare som åsidosätter villkor som meddelats för taxiförarlegitimationen dömas till böter, se 6 kap. 3 § YTL. Straffskalan har utökats med fängelse genom prop. 1997/98:63 (bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192).

#### *Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall*

Enligt 3 kap. 10 § YTL får traktortåg eller tung terrängvagn föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation. Av 3 kap. 11 § YTL framgår att ett utländskt körkort inte medför rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. Den som uppsåtligen bryter mot de nämnda bestämmelserna skall enligt 6 kap. 4 § YTL dömas till böter. Den som i fall som avses i 3 kap. 10 eller 11 § YTL uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter, se 6 kap. 5 § YTL.

#### *Hindrande av fortsatt färd*

Av 6 kap. 6 § YTL framgår att om ett fordon framförs i strid mot YTL eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får bl.a. polisman hindra fortsatt färd. Därvid får polismannen medge att det fordon med vilket transporten sker förs till t.ex. närmast lämpliga verkstad, vilket kan vara aktuellt då taxameterutrustningen inte uppfyller gällande föreskrifter. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1997/98:63 s. 118 ff.) anförde regeringen bl.a. följande.



En regel av nu nämnt slag bör dock kunna få betydelse i vissa fall, särskilt beträffande fordon i taxitrafik som framförs utan tillstånd eller har brukandeförbud på grund av manipulering av taxametern eller dess plombering. En rätt att hålla kvar ett fordon när det klart kan konstateras att tillstånd till trafiken saknas eller brott mot taxameterbestämmelserna föreligger kan således vara effektivt.

#### *Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon*

Polisen har enligt 6 kap. 7 § YTL rätt att omhänderta den gula registreringsskylten för taxi på vilken ett T anges till höger om registreringsnumret, t.ex. om fordonets ägare inte har tillstånd till taxitrafik eller om fordonet är belagt med ett sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574).

#### *Brott mot bestämmelserna om yrkestrafikmärke*

En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot bestämmelserna om ett giltigt yrkestrafikmärke döms till penningböter. Tillståndshavaren eller föraren kan också dömas till penningböter om yrkestrafikmärket inte är placerat på det sätt som föreskrivs, se 9 kap. 1 och 2 §§ YTF.

#### *Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om att medföra taxiförarlegitimation i taxitrafik eller hålla legitimationen synlig för passagerarna kan dömas till penningböter, se 9 kap. 1 § YTF.

#### *Brott mot bestämmelser om taxametrar och prisinformation*

En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid med vad som föreskrivits i YTF om taxametrar eller om användning eller kontroll av sådana eller i strid med föreskrifter som har meddelats om taxametrar döms till penningböter. Detsamma gäller för den som bryter mot bestämmelser om prisinformation.

## 4 Taxametrar

### 4.1 Taxametern

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande i enlighet med Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Undantag från det nämnda kravet kan medges om det finns synnerliga skäl. I avsnitt 3.7 i betänkandet finns närmare beskrivet typgodkännande och plombering av taxametrar, märkningstillstånd, typefterkontroll, dispens från kravet på taxameter m.m. Enligt de aktuella föreskrifterna från Vägverket skall uppgifterna i en taxameter kunna överföras till ett annat administrativt datasystem.

#### 4.1.1 Vilken information finns i en taxameter?

I Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, anges minimikrav på vilka uppgifter som skall finnas på kvitton, följesedlar och körpassrapporter. Nedan följer utdrag ur de ifrågavarande föreskrifterna.

4.2.5 Efter varje avslutat köruppdrag skall taxametern skriva ut kvitto, vid kontant erlagd avgift, eller följesedel, om beloppet skall faktureras, med minst följande innehåll:

- a) Uppgift om utskrift avser kvitto eller följesedel.
- b) Kvittots eller följesedelns löpnummer i samma löpnummerserie.
- c) Datum.
- d) Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Patent- och registreringsverket registrerade firma.
- e) Taxiföretagets postadress.
- f) Taxiföretagets person- eller organisationsnummer.
- g) Taxiförarens förarkod.
- h) Taxifordonets registreringsnummer.
- i) Taxameterkonstant (Tk).

- j) Datum för senaste plombering.
- k) Tidpunkt då köruppdrag påbörjats (tt.mm).
- l) Tidpunkt då köruppdrag avslutats (tt.mm).
- m) Under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka (0,0 km).
- n) Under köruppdrag nyttjade tariffer med särredovisning av typ av tariff och tariffvärden.
- o) Fullständig redovisning av hur och i vilken omfattning tariffer och respektive tariffvärden använts för beräkning av priset för köruppdraget, uppställt på sådant sätt att sambandet mellan debiterat pris och utförd prestation inklusive eventuella avgifter för tillägg etc, tydligt framgår och kan kontrolleras i efterhand.
- p) Slutlig summa med särredovisning av i beloppet ingående moms och momssats.

Kvitto och följesedel skall i övrigt vara utformade så att de kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078).

4.2.8 Efter avslutat körpass skall taxametern skriva ut körpassrapport med minst följande innehåll och i angiven ordning:

- 1: "KÖRPASSRAPPORT".
- 2: Löpnummer.
- 3: Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Patent- och registreringsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
- 4: Taxifordonets registreringsnummer.
- 5: Taxiförarens förarkod.
- 6: Identifikationsbeteckning för de enheter som plomberats enligt 4.4.3.1 a) och b).
- 7: Programversionsbeteckning.
- 8: Taxameterkonstant (Tk).
- 9: Datum för senaste plombering (åå.mm.dd).
- 10: Datum och tidpunkt då körpasset startade (åå.mm.dd. tt.mm).
- 11: Datum och tidpunkt då körpasset avslutades (åå.mm.dd. tt.mm).
- 12: Under körpasset tillryggalagd körsträcka (0,0 km).
- 13: Under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "TARIFF" och "KASSA" (0,0 km).
- 14: Antal under körpasset registrerade köruppdrag med särredovisning av löpnummer för första och sista köruppdragen.
- 15: Ackumulerat värde vid körpassets slut i register enligt 2.10.1 i bilaga 1 till dessa föreskrifter.
- 16: Under körpasset inkört belopp kontant, varav moms med särredovisning av i beloppen ingående moms och momssats.
- 17: Under körpasset inkört belopp kredit, varav moms med särredovisning av i beloppen ingående moms och momssats.
- 18: Utrymme för specificering av uppgifter om körpasset.

- 19: Redovisning av samtliga under körpasset registrerade köruppdrag i löpnummerordning och med särredovisning av uppgifter enligt 4.2.5 a), b), k), l), m), n) och p).

Körpassrapporten skall i övrigt vara så utformad att den kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen.

I taxametern finns således lagrat bl.a. den information som finns på ett kvitto, en följesedel eller en körpassrapport. I detta sammanhang bör påpekas att Vägverkets föreskrifter anger endast minimikrav på den information som skall finnas på t.ex. ett kvitto. En taxameter kan med hänsyn till det anförda innehålla mer lagrad information än vad som anges i verkets föreskrifter.

Såsom anförts i avsnitt 3.7.2 i detta betänkande skall enligt Vägverkets föreskrifter uppgifter om samtliga köruppdrag i löpnummerordning och samtliga körpass kunna överföras till annat administrativt datasystem, dvs. överföring till annat datasystem skall kunna ske av all den information som anges på kvitton, följesedlar och körpassrapporter.

#### *Ackumulerande register*

Enligt Vägverkets föreskrifter skall en taxameter vara försedd med ackumulerande register som skall bevaras i taxametern i minst fem år även om strömförsörjningen är bruten. Av ackumulerande register skall framgå

- taxifordonets totala körsträcka med taxametern i samtliga funktionslägen,
- taxifordonets totala körsträcka med taxametern i lägen "LEDIG", "TARIFF" och "KASSA",
- taxifordonets totala körsträcka med taxametern i lägen "TARIFF" och "KASSA",
- totalt antal köruppdrag och
- totalt registrerat belopp.

#### 4.1.2 Varför sker överföring av informationen från en taxameter?

En taxameters minneskapacitet är begränsad vilket innebär att överföring av information bör ske för att minnet inte skall bli fullt. När minneskapaciteten i taxametern är fullt utnyttjad tas den äldsta informationen bort i vissa taxametrar för att ge plats åt de senaste uppgifterna. Det nämnda medför t.ex. att vissa av de uppgifter som finns lagrade i en äldre körpassrapport försvinner till förmån för informationen i en nyupprättad och lagrad körpassrapport. I detta sammanhang bör påpekas dels att uppgifter som registrerats i ackumulerande register i taxametern inte försvinner när minnet är fullt, dels att körpassrapporter skall skrivas ut oavsett om överföring skall ske av informationen i taxametern, eftersom körpassrapporten utgör räkenskapsinformation enligt bokföringslagen. Det finns också vissa taxametrar som över huvud taget inte fungerar när minnet är fullt.

Den information som överförts från taxametern till ett annat administrativt datasystem används till bl.a. fakturering och bokföring, administration av kreditbetalningar, planering och uppföljning av trafiken samt statistik. Det förekommer också att informationen som funnits i taxametern inte tas om hand efter överföring av denna utan raderas. Så kan exempelvis vara fallet om åkaren inte tillhör någon beställningscentral som har behov av information från taxametern.

Det finns olika sätt att föra över information från en taxameter till ett administrativt datasystem; överföring av uppgifter via radiolänk, via telefonmodem eller genom minneskassett som ansluts direkt till det administrativa datasystemet, se vidare nedan. I vissa fall är den information krypterad som överförs från taxametern och det finns också datasystem med elektronisk signering.

Enligt vad utredningen erfarit tillhandahåller bl.a. vissa beställningscentraler, taxametertillverkare, serviceverkstäder, redovisningsbyråer och servicebolag administrativa datasystem som kan ta emot information från taxametrar.

### 4.1.3 Olika tillvägagångssätt att överföra informationen från taxametrar

#### *Överföring av uppgifter via radiolänk*

Överföring av uppgifter från en taxameter via radiolänk innebär att uppgifterna oavbrutet överförs till ett administrativt datasystem. För att ett sådant system med överföring av information skall fungera krävs, att det finns ett antal radiolänkar inom trafikeringsområdet. Om taxifordonet inte befinner sig i radiosystemets täckningsområde kan således överföring av uppgifterna i taxametern inte ske och uppgifterna i taxametern lagras då för att föras över när fordonet på nytt kommer in i täckningsområdet. Det är framför allt taxifordon som är anslutna till större beställningscentraler som via radiolänk skickar uppgifter från taxametern till datasystem. Beställningscentralens uppgift är bl.a. att följa taxifordonens verksamhet och administrera kreditbetalningar. Vid överföring av information används också allmänna nät (publika nät), GPRS.

#### *Överföring av uppgifter via telefonmodem*

Överföring av informationen i en taxameter via telefonmodem innebär att man ansluter taxameterns minnesenhet till ett datasystem genom ett modem och för över de lagrade uppgifterna via telefonnätet. Överföring av uppgifter via telefonmodem har inte några begränsningar vad avser avstånd mellan taxametern och det administrativa datasystemet. Det nämnda sättet att överföra uppgifter från taxametrar används i huvudsak av mindre beställningscentraler och de taxiåkare som inte är anslutna till beställningscentraler, s.k. friåkare.

#### *Överföring av uppgifter genom minneskassett*

I vissa taxametrar lagras uppgifterna i en minneskassett som åkaren tar ur taxametern och för in direkt i datorn. Ett sådant system kräver att åkaren inte har alltför långt till det administrativa datasystemet, eftersom taxameterns minneskapacitet är begränsad.

## 5 Myndigheter m.m.

### 5.1 Olika myndigheter m.m.

Nedan följer en beskrivning av olika myndigheter och andra organ som verkar inom bl.a. yrkestrafiksektorn.

#### 5.1.1 Vägverket

Vägverket har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransport-systemet och skall särskilt verka för att bl.a. yrkestrafiken blir trafiksäker, miljöanpassad och effektiv samt bedrivs under lika villkor mellan företagen, se 1 och 2 §§ förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket. Verket ansvarar även för frågor om yrkestrafiken, se 4 § samma förordning.

I prop. 1993/94:168 s. 38 ff. anförde regeringen att Vägverket borde stödja tillsynsmyndigheterna genom föreskrifter och allmänna råd samt genom utbildning och information avseende bl.a. rättstillämpning. Enligt regeringen var det också angeläget att verket vidareutvecklade sin årliga rapport till regeringen om tillståndet i yrkestrafiken.

I prop. 1995/96:131 s. 20 beskrev regeringen verkets roll bl.a. inom yrkestrafikområdet.

Det är viktigt att Vägverket och polisen samråder om utformningen av föreskrifter och allmänna råd och då beaktar hur bestämmelserna fungerar i praktiken. Regeringen vill i det sammanhanget hänvisa till det handlingsprogram för övervakning av yrkestrafiken som Rikspolisstyrelsen och Vägverket, efter uppdrag av regeringen, gemensamt har utarbetat.

En annan uppgift är att stödja lokala och regionala myndigheter genom att distribuera rättspraxis och samla tjänstemän och organisationsföreträdare till återkommande träffar för att diskutera allmänna frågor. När det gäller mer komplicerade eller detaljerade regler är vikten av återkoppling stor. När erfarenheter av tillämpning har vunnits hos

myndigheter och enskilda är det viktigt att dessa signaler når fram till regering och riksdag. Här har Vägverket som central tillsynsmyndighet en viktig funktion att fylla.

### 5.1.2 Länsstyrelserna

Länsstyrelsen utövar tillsyn över att de som har trafiktillstånd bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och att innehavare av taxiförläggning uppfyller de krav som gäller för legitimationen. Myndigheten skall också verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafiken drivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare, se 5 kap. 17 § YTL.

Tillsynen innefattar en kontinuerlig prövning av att förutsättningarna för tillstånd föreligger, se prop. 1997/98:63 s. 132.

Det är länsstyrelsen i det län där den fysiska personen i fråga är folkbokförd respektive länet där ledningen till den juridiska personen finns som skall utöva tillsyn.

### 5.1.3 Polismyndigheterna

Polisen har möjlighet att kontrollera bl.a. att fordon har rätt utrustning och i övrigt är i föreskrivet skick, att förare som kör taxifordon har taxiförläggning och att reglerna om prisinformation följs. Man har vidare möjlighet att hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot YTL och att omhänderta registrerings skylt för taxifordon om t.ex. fordonet används i taxitrafik utan tillstånd. Polisen har också befogenhet att kontrollera bl.a. om ett fordon som används i taxitrafik är utrustat med en taxameter av godkänd typ och om denna uppfyller kraven i YTF och Vägverkets föreskrifter.

### 5.1.4 Konkurrensverket

Den centrala förvaltningsmyndigheten på konkurrensområdet är Konkurrensverket.

Konkurrenslagen (1993:20) innehåller förbud mot konkurrensbegränsande samarbete, vilket är sådant samarbete som har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrider konkurrensen på ett märkbart



sätt eller som ger ett sådant resultat. I konkurrenslagen finns vidare förbud mot missbruk av dominerande ställning, se 6 och 19 §§ konkurrenslagen. Det finns dock vissa undantag från de nämnda förbuden, bl.a. är visst närmare angivet samarbete mellan taxiföretag eller mellan en beställningscentral och taxiföretag undantaget från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete, se 18 e § konkurrenslagen. Avtalet om samarbete skall vara skriftligt för att undantaget skall gälla och dessutom krävs att samarbetet avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställningscentral eller på annat sätt i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar. Samarbetet skall vidare behövas för att tillgodose det samhälleliga intresset av tillgång till taxiservice och får omfatta högst 40 taxifordon. Det beskrivna undantaget gäller emellertid inte samarbete som avser fastställande av gemensamma priser och uppdelning av marknader.

Konkurrensverket får vidta åtgärder bl.a. mot förbjudna konkurrensbegränsningar. Vidare får Stockholms tingsrätt på ansökan av Konkurrensverket besluta att verket får genomföra en undersökning hos ett företag för att utreda, om detta har överträtt förbuden mot konkurrensbegränsande samarbete och missbruk av dominerande ställning på marknaden, se 47 § konkurrenslagen.

### 5.1.5 Skatteverket

Skatteverket är en central förvaltningsmyndighet för frågor om skatter, socialavgifter, vägavgift för vissa tyngre fordon, överlastavgift, folkbokföring m.m. Skatteverket leder och ansvarar för taxeringsarbetet i landet, se 3 kap. 1 § taxeringslagen (1990:324).

Det finns olika sätt för Skatteverket att göra utredningar i taxeringsärenden. Verket kan bl.a. förelägga den skattskyldige att visa upp t.ex. handling som behövs för kontroll av att uppgifterna i självdeklarationen är riktiga, se 3 kap. 5 § taxeringslagen.

Om några uppgifter i en självdeklaration behöver kontrolleras genom avstämning mot t.ex. räkenskaper, får Skatteverket komma överens med den skattskyldige, om att sådan avstämning skall göras hos honom eller henne (taxeringsbesök) eller vid annat personligt sammanträffande. Överenskommelser får även träffas om besiktning av inventarier eller annat som är av betydelse för taxeringskontrollen, se 3 kap. 7 § taxeringslagen.

Skatteverket får besluta om taxeringsrevision för att kontrollera att bl.a. deklarationsskyldighet fullgjorts riktigt och fullständigt. Taxeringsrevision får göras hos t.ex. den som är eller kan tänkas vara bokföringsskyldig enligt bokföringslagen (1999:1078), se 3 kap. 8 § taxeringslagen.

### **5.1.6 Ekobrottsmyndigheten**

Ekobrottsmyndigheten är en åklagarmyndighet för bekämpning av ekonomisk brottslighet. Myndigheten svarar för frågor om samordning och andra åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten i den utsträckning som framgår av förordningen (1997:898) med instruktion för Ekobrottsmyndigheten, andra författningar och regeringens beslut. Ekobrottsmyndigheten ansvarar dessutom för samordningen av de nationella åtgärderna mot bedrägerier, missbruk och annan oegentlig och ineffektiv hantering och användning av EU-relaterade medel i landet.

Vid Ekobrottsmyndigheten handläggs mål som avser bl.a. skattebrottslagen (1971:69) och mål vars handläggning ställer särskilda krav på kännedom om finansiella förhållanden, näringslivsförhållanden, skatterätt eller liknande.

Ekobrottsmyndigheten skall utveckla metoder för att effektivisera bekämpningen av den ekonomiska brottsligheten. Myndigheten skall särskilt följa och analysera utvecklingen av den ekonomiska brottsligheten, följa rättstillämpningen och utarbeta förslag till åtgärder. Myndigheten skall också lämna information om den ekonomiska brottsligheten till bl.a. andra myndigheter.

### **5.1.7 Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)**

SWEDAC är en myndighet under Utrikesdepartementet med uppgifterna att verka som nationellt ackrediteringsorgan samt att samordna, övervaka, ge råd om och informera i kontrollfrågor enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Alla myndigheter som utfärdar regler om provning och kontroll måste samråda med SWEDAC.

SWEDAC kompetensprövar de organ som skall utföra analys, provning, kalibrering, certifiering, kontroll och besiktning. Denna process kallas ackreditering. SWEDAC ackrediterar på uppdrag av

de företag eller andra organ som ansöker om detta. Ackreditering är frivillig, men på vissa områden är ackreditering en förutsättning för att få bedriva viss verksamhet, enligt krav från myndigheter eller andra organ.

Besiktning av taxametrar skall göras senast ett år från senaste besiktning av en godkänd verkstad. Godkännande av verkstäder skall ske genom ackreditering enligt lagen om teknisk kontroll. SWEDAC skall underrätta Vägverket om de ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar som beslutas, se 7 kap. 3 § YTF.

### **5.1.8 Sveriges Provnings- och forskningsinstitut**

Sveriges Provnings- och forskningsinstitut är ett aktieföretag, som ägs av svenska staten genom Näringsdepartementet. Forskningsinstitutets uppgift är att bidra till tillväxt och konkurrenskraft i näringslivet samt till säkerhet, god miljö och en hållbar utveckling i samhället. Sveriges Provnings- och forskningsinstitut bedriver behovsmotiverad forskning och har ett brett tjänsteutbud inom teknisk utvärdering och mätteknik.

Minst ett exemplar av en serietillverkad taxametertyp skall genomgå utvärdering hos Sveriges Provnings- och forskningsinstitut.

## 6 Överväganden och förslag avseende den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen

### 6.1 Är taxinäringen särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet?

**Utredningens bedömning:** Taxinäringen är särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet.

Frågan om taxinäringen är särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet är av centralt intresse vid överväganden av om det finns behov av ytterligare åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom den nämnda branschen.

#### *Branschsaneringsutredningen*

Branschsaneringsutredningen har i sitt betänkande SOU 1997:111 bl.a. kartlagt vilka branscher som är utsatta för ekonomisk brottslighet och föreslagit metoder för att minska brottsligheten i dessa. Utredningen har därvid funnit att taxi-, flytt-, restaurang-, frisör-, delar av bygg- samt städbranscherna är utsatta för ekonomisk brottslighet. I betänkandet (s. 245) konstateras att i taxibranschen består problemen i att alla intäkter inte redovisas och att de används för betalning av svarta löner. Branschsaneringsutredningen anförde bl.a. följande om skatteundandragande i taxinäringen, SOU 1997:111 s. 246.

Många företag som av skattemyndigheten i Stockholm har fått sina taxeringar höjda har fått det efter s.k. skrivbordsgranskning. Det är således i första hand intäkter som har varit möjliga att kontrollera mot beställningscentralens noteringar som har lett till höjningar. Någon närmare undersökning av hur intäkter undanhållits har inte gjorts. Det har emellertid visat sig vid dessa kontroller och andra kontrollaktioner mot taxiföretag, som ofta slutat med brottmålsdomar, att metoderna för att minska de redovisade intäkterna är avancerade. Det finns t.ex. särskilda dataprogram som på av företagen begärt sätt krymper de

intäkter som rätteligen borde framgå av taxameterens registreringar. Förekomsten av krympningsprogram visar inte endast att det finns en icke föraktlig efterfrågan på sådana utan också att problemen i branschen är mycket allvarliga. Särskilt allvarligt är det dubbla fusk som påvisades i POLY-projektet där personer som erhållit sjukpen- sion, arbetslöshetsersättning eller sjuklön kört taxi mot svart ersätt- ning.

#### *1998 års taxiutredning*

Problemet med oredovisade intäkter i taxinäringen är bl.a. beskrivet i betänkandet SOU 1999:60 s. 48, i vilket 1998 års taxiutredning an- förde bl.a. följande.

Inom taxinäringen är kundkretsen ofta anonym och kontanttransak- tioner förekommer i stor utsträckning. Ett vanligt sätt att fuska på är att kontantintäkter inte redovisas. Värst är situationen i de tre stor- stadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. På landsbygden och i glesbygden är situationen helt annorlunda. Här utgörs verksamheten till största delen av samhällsbetalda resor. Betalning för dessa erhålls efter ett faktureringsförfarande, vilket medför att penningflödet är syn- ligt. Kontantkörningarna är få och därmed är möjligheten att "stoppa pengarna i fickan" liten.

Oredovisade intäkter är ett fenomen som förekommer bland såväl åkare som är anslutna till en beställningscentral som åkare som står utanför sådan samverkan. I de större etablerade beställningscentralerna tar man dock ofta hand om och sparar all taxameterinformation. Vet- skapen om att informationen finns lagrad gör det sannolikt mindre attrak- tivt att fuska.

#### *Promemoria från Skatteverket*

I en promemoria som inkommit till denna utredning, Utredningen om taxinäringen, har Skatteverket uppskattat summan av oredovisad omsättning inom taxinäringen. Skatteverket gör då den bedömning- en att ca fyra miljarder kr saknas i omsättning årligen vilket mot- svarar ca 20–25 procent av omsättningen inom näringen. I prome- morian anför Skatteverket bl.a. följande.

Taxibranschen avreglerades den 1 juli 1990. Före avregleringen före- kom en del skattefusk inom branschen men efter avregleringen, som framför allt i de större städerna kom att medföra fler bilar och ökad konkurrens, har skattefusket sedan ett antal år nått en helt oacceptabel nivå. Enligt Skatteverkets egna uppgifter fanns vid 2003 års taxering 8 537 taxiföretag i landet. Dessa företag redovisade en total omsättning

om ca 14,1 miljarder kr. Siffermaterialet måste användas med viss försiktighet eftersom det finns vissa osäkerheter i detsamma. Skatteverkets huvudkontor får från Skatteverkets regioner regelbunden information om hur "kontrolläget ser ut" i många skilda branscher. Vad gäller taxi-branschen finns sedan länge den uppfattningen att det regelverk som finns (Vägverkets föreskrifter) är utmärkt för att säkra att skatter och avgifter redovisas på ett korrekt sätt. Men, i alltför många fall följs inte föreskrifterna. Den information som nu kommer till huvudkontoret från regionerna visar att, i alltför många fall, det görs medvetna fel i fråga om skatter och avgifter. Grovt fifflande och fuskande med taxametrar förekommer i alltför stor omfattning. Hos vissa taxiföretag finns också en hög andel oredovisade löner. Information från skatteregionerna visar också att skattefelet är mindre i "glesbygd" där en stor del av körningarna sker mot faktura (skolskjutsar, sjuktransporter, färdtjänst etc.) än i de större städerna där övervägande delen av körningarna sker mot kontant betalning alternativt kortbetalning. Bland de taxiföretag som nämnts ovan finns över 3 000 företag som vid 2003 års taxering redovisade en omsättning under 500 000 kr. Beloppet 500 000 kr är, enligt uppgift vad gäller storstäder, ett minimibelopp för överlevnad. Skatteverkets huvudkontor har nu sökt uppskatta summan av oredovisad omsättning inom taxibranschen. Huvudkontoret gör då den bedömningen att ca fyra miljarder kr saknas i omsättning vilket motsvarar ca 20–25 procent av omsättningen inom branschen.

#### *Denna utrednings bedömning*

Taxinäringen är en av kontantbranscherna i landet. Utmärkande för kontantbranscherna är enligt Branschsaneringsutredningen, SOU 1997:111 s. 20, att det dagligen sker en mängd små transaktioner där köparna huvudsakligen är enskilda konsumenter som saknar intresse av kvitto. Företagen i kontantbranscherna är i regel små och har inget behov av internkontroll, eftersom den enskilde företagaren kontrollerar kassaflödet. Enligt Branschsaneringsutredningen är den nämnda strukturen en grund för skatteundandraganden.

Såsom redovisats har Skatteverket i en promemoria som inkommit till utredningen uppskattat summan av oredovisad omsättning inom taxinäringen. Skatteverkets bedömning är att ca fyra miljarder kr årligen saknas i omsättning i taxinäringen vilket motsvarar ca 20–25 procent av den totala omsättningen.

Utredningen om taxinäringen delar Skatteverkets uppfattning att skattefusket inom taxinäringen uppnått en oacceptabel nivå.

## 6.2 Tillsyn

Utredningen är av uppfattningen att tillsyn och samverkan mellan myndigheter är ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom taxinäringen. Missförhållandena kan avse bl.a. brott mot bestämmelser i YTL och YTF samt bestämmelser om bokföring och taxering. Dessa brott kan ha nära samband med varandra. I kapitel 5 redovisas olika myndigheters arbetsuppgifter som kan ha anknytning till taxinäringen.

När det gäller tillsyn över taxinäringen är länsstyrelsen i författning utpekad som tillsynsmyndighet över att den som har trafiktillstånd bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser, se 5 kap. 17 § YTL. Länsstyrelsen är beroende av information och bistånd från andra myndigheter i det arbetet. Vägverket har dock ett sektorsansvar för hela vägtransportssystemet. Även andra myndigheter, exempelvis Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten, handlägger ärenden som har anknytning till taxinäringen. Nedan följer en beskrivning av hur myndigheter samverkar i frågor som rör yrkestrafiken och ekonomisk brottslighet samt utredningens synpunkter på hur tillsynen över taxinäringen kan förbättras.

### 6.2.1 Samverkan

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genomförandeåtgärder (Ds 1994:100 s. 17 ff.) anfördes bl.a. följande.

Enligt olika bedömningar härrör en betydande del av den ekonomiska brottsligheten från Stockholms län. Länsstyrelsen har tillsammans med ett antal andra myndigheter, främst polisen, redan inrättat ett antal projekt mot den ekonomiska brottsligheten. Dessa är "Operation krog-sanering" mot restauranger, "Operation SAMKO" mot bidragsbedrägerier och "Operation taxi" m.m. En ytterligare organiserad samordning framstår som alltmer angelägen. Genom att klargöra att olika myndigheter samfällt kommer att agera mot olika branscher och områden hoppas vi förhindra att brott begås. Erfarenheterna från bl.a. "Operation krog-sanering" har visat, att när alla myndigheter samverkar ökar effektiviteten högst märkbart. En sådan samverkan ger en god allmänpreventiv effekt. – Mot bakgrund av vad nu sagts anser arbetsgruppen att samordning och erfarenhetsutbyte vid tillsynen av den yrkesmässiga trafiken är av vital betydelse och bör institutionaliseras. Den myndighet som mot bakgrund av sina arbetsuppgifter och sin möjlighet till överblick ligger närmast att ta ett samordningsansvar torde vara länsstyrelsen. Gruppen föreslår därför att regeringen ger länsstyrelserna i uppdrag

att, efter det behov som kan föreligga i respektive län, ta erforderliga initiativ till samverkan på ledningsnivå mellan berörda regionala myndigheter. I första hand bör samverkan ske med skattemyndighet, kronofogdemyndighet, polis och vad avser åkerier, Tullverket. Samverkan bör gälla alla typer av missförhållanden. I det dagliga arbetet bör dessutom samrådsgrupper bildas för att i mån av behov samverka i löpande frågor mellan de regionala myndigheterna. Ett liknande ansvar bör också åvila länsstyrelserna när det gäller erfarenhetsutbytet med de regionala organisationerna på yrkestrafikområdet. Detta bör ske med viss regelbundenhet.

Vägverket har i sin rapport till regeringen Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (Publ. 1995:44) föreslagit att länsstyrelserna skall ges i uppdrag att initiera samverkansgrupper i varje län.

I prop. 1994/95:126 s. 25 anförde regeringen att tillsynen av den yrkesmässiga trafiken inte är motiverad av enbart trafiksäkerhetsskäl utan även är nödvändig för att främja en sund konkurrens inom transportsektorn. Regeringen menade att tillsynen kan effektiveras genom ett ökat samarbete mellan länsstyrelser, Skatteverket, polismyndigheter och Vägverket, vilket tidigare framförts i Ds 1994:100, och att länsstyrelserna borde ta erforderliga initiativ för att åstadkomma denna samverkan.

#### *Myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet*

Åtgärder har vidtagits för att förverkliga de förslag som beskrivs ovan. Förordningen (1997:899) om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet innehåller föreskrifter om samverkan mellan myndigheter för att förebygga och bekämpa ekonomisk brottslighet. Syftet med sådan samverkan skall enligt 1 § nämnda förordning vara att effektivisera kampen mot den ekonomiska brottsligheten genom informationsutbyte, överläggning och samordning mellan berörda statliga myndigheter och genom samverkan mellan dessa myndigheter och kommuner, näringsliv och organisationer. Syftet är också att ge regering och riksdag underlag för åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten.

Samverkansorganet på central nivå mot ekonomisk brottslighet utgörs av *Ekorådet*. I Ekorådet ingår riksåklagaren, generaldirektören för Ekobrottsmyndigheten, rikspolischefen, generaltulldirektören, generaldirektören för Brottsförebyggande rådet, generaldirektören för Finansinspektionen, generaldirektören för Skatteverket och generaldirektören för Bolagsverket. Det är riksåklagaren som är ordförande



i Ekorådet, som särskilt skall följa utvecklingen av den ekonomiska brottsligheten i samhället, tidigt uppmärksamma nya inslag i den ekonomiska brottsligheten, vara forum för överläggningar som rör övergripande informationsutbyte myndigheterna emellan och sådant utvecklingsarbete som kräver samverkan mellan flera myndigheter, ta initiativ till myndighetsgemensamma aktioner för att förebygga och bekämpa den ekonomiska brottsligheten och analysera och utvärdera insatserna.

Det skall också finnas ett *regionalt samverkansorgan* i varje län. Ett sådant samverkansorgan leds av landshövdingen. Det regionala samverkansorganet skall inom länet särskilt utföra de uppgifter som Ekorådet har på central nivå. Ett regionalt samverkansorgan skall således bl.a. ta initiativ till myndighetsgemensamma aktioner för att förebygga och bekämpa den ekonomiska brottsligheten och analysera och utvärdera insatserna. I samverkansorganet ingår landshövdingen, chefen för åklagarmyndigheten, chefen för polismyndigheten, chefen för den region inom Skatteverket i vilket länet ingår, chefen för kronofogdemyndigheten, företrädare för länsstyrelsen och Tullverket samt företrädare för Ekobrottsmyndigheten när det gäller Stockholms län, Västra Götalands län, Skåne län, Hallands län, Blekinge län och Gotlands län.

Om två eller flera regionala samverkansorgan finner det ändamålsenligt kan dessa i stället bilda ett *gemensamt samverkansorgan*. Ett sådant gemensamt samverkansorgan skall utföra motsvarande arbetsuppgifter som ett regionalt samverkansorgan inom de län som omfattas av samverkan.

Inom det regionala samverkansorganet eller inom det gemensamma samverkansorganet skall vart tredje år utarbetas en rapport om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall lämnas in till Ekobrottsmyndigheten.

Ekobrottsmyndigheten skall vart tredje år utarbeta en rapport till regeringen om den ekonomiska brottsligheten. Rapporten skall innehålla en redogörelse för hur den ekonomiska brottsligheten har förändrats och vilka åtgärder som har vidtagits på området inom ramen för myndighetssamverkan. I rapporten skall också lämnas förslag på hur ekobrottsbekämpningen och myndighetssamverkan mot den ekonomiska brottsligheten bör inriktas de tre därefter kommande åren.

### 6.2.2 Ett exempel på samverkan mellan olika myndigheter m.m.

I en rapport av Ekobrottsmyndigheten, redovisas erfarenheter från taxikontroll på Gotland under sommaren 2003.

Under perioden den 16 juni – den 31 juli 2003 genomfördes på Gotland ett samverkansprojekt med representanter från polisens trafikenhet på Gotland, polisens regionala trafikenhet i Stockholm och Ekobrottsmyndigheten. Syftet med det aktuella projektet var att utröna huruvida man vid trafikkontroller kan få information som sammantaget med ytterligare uppgifter kan ge belägg för att ekonomisk brottslighet har förövats.

Flera myndigheter, bl.a. Skatteverket, länsstyrelser, Vägverket, försäkringskassan, Polismyndigheterna på Gotland och i Stockholm, konkursförvaltare och Ekobrottsmyndigheten har medverkat under projektets gång eller har i efterhand lämnat uppgifter.

Under sommaren 2003 kontrollerades 69 taxibilar från både Gotland och fastlandet. Av dessa fordon hade fyra fordon brukandeförbud, två fordon hade icke godkända taxametrar, två fordon hade brutna plomberingar avseende taxametrar, ett fordon användes för att bedriva olaga yrkesmässig trafik och vid kontrollen upptäcktes en efterlyst person.

Av taxichaufförerna fanns det en person som uppbar arbetslöshetsersättning, tre som uppbar föräldrapenning, fem som uppbar sjukpenning, sex som uppbar pension i någon form, två som uppbar aktivitetsstöd och en som uppbar bostadstillägg.

De slutsatser som enligt Ekobrottsmyndigheten kan dras av aktuellt projekt är att arbetet att sammanföra trafik- och ekopolis är ett utmärkt sätt att upptäcka konkreta brott. Enligt Ekobrottsmyndigheten medför ett sådant samarbete stora fördelar vid kontrolltillfället, då det görs en gemensam bedömning, där även samverkan mellan olika myndigheter iakttages. I vissa fall kan ekonomisk brottslighet upptäckas redan vid det första kontrolltillfället. I andra fall kan kontrollen ge anledning till ytterligare kontroll av taxichauffören. Ekobrottsmyndigheten anser att det ifrågavarande arbetssättet är mycket givande ur ett brottsförebyggande perspektiv. Den massmediala uppmärksamhet som projektet har medfört torde enligt Ekobrottsmyndigheten också ha en hämmande effekt på brottsligheten.

### 6.2.3 Sekretess mellan myndigheter

**Utredningens bedömning:** De sekretessbrytande bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) medger det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i kampen mot brott i taxinäringen.

Det ingår inte i utredningens uppdrag att närmare överväga om samverkan mellan olika myndigheter kan komma i konflikt med bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100). Utredningen vill dock ändå ge sin syn på huruvida bestämmelserna i aktuell lag förhindrar det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i kampen mot brottslighet inom taxinäringen. Nedan beskriver utredningen vissa sekretessreglers innebörd och tillämpning som är relevanta vid ett fördjupat samarbete mellan olika statliga myndigheter. I detta sammanhang bör anmärkas att Offentlighets- och sekretesskommittén i oktober 2003 överlämnat sitt betänkande Ny sekretesslag (SOU 2003:99) till regeringen. Kommittén har dock inte lämnat förslag till några genomgripande förändringar vad avser sekretess mellan *statliga* myndigheter. I beskrivningen nedan redovisas därför enbart nu gällande sekretesslagstiftning.

Varje myndighet har sin sekretess. En viss uppgift kan vara hemlig vid en myndighet och offentlig vid en annan myndighet. Om en uppgift kan lämnas ut till en annan myndighet eller inte beror på om uppgiften är hemlig. Hemliga uppgifter kan, till skillnad från uppgifter som inte är hemliga, lämnas ut till en annan myndighet bara med stöd av en sekretessbrytande bestämmelse.

Prövningen av en utlämnandefråga sker vid den myndighet där uppgiften finns. I 2–13 kap. sekretesslagen finns bestämmelser om sekretess och i 1 kap. 5 § och 14 kap. samma lag finns bestämmelser som bryter sekretessen.

En hemlig uppgift får i princip inte röjas utanför den verksamhet i vilken sekretess gäller för uppgiften, vare sig det sker muntligen eller genom att allmän handling lämnas ut eller det sker på annat sätt. Det kan emellertid vara så att den hemliga uppgiften ändå skall eller får lämnas ut på grund av en sekretessbrytande bestämmelse. En hemlig uppgift får eller skall alltså röjas utanför den verksamhet där den finns, bara om det sker med stöd av en sekretessbrytande bestämmelse.

Sekretessprövningen sker i ett till två steg:

1. Först tar man reda på om sekretess gäller för uppgiften enligt 2–13 kap. sekretesslagen, dvs. man kontrollerar om det finns någon sekretessbestämmelse som är tillämplig och man verkställer i förekommande fall den skadeprovning som krävs enligt bestämmelsen. Om skaderekvisitet är uppfyllt gäller sekretess för uppgiften, vilket betyder att uppgiften är hemlig. Skulle däremot skaderekvisitet inte vara uppfyllt är uppgiften offentlig och kan lämnas ut.
2. Om man vid sin skadeprovning finner att sekretess gäller för uppgiften, prövar man i steg två om uppgiften ändå skall eller får lämnas ut med stöd av en sekretessbrytande bestämmelse.

De sekretessbrytande bestämmelserna tillämpas på samma sätt oavsett om den skyddande sekretessbestämmelsen innehåller ett rakt eller omvänt skaderekvisit eller absolut sekretess. Hur sekretessprövningen i steg ett har gått till saknar med andra ord all betydelse för tillämpningen av de sekretessbrytande bestämmelserna. Det enda som har betydelse i steg två är att sekretess föreligger.

#### *Några sekretessbrytande bestämmelser mellan myndigheter*

Myndigheter kan utbyta hemliga uppgifter med stöd av de sekretessbrytande bestämmelserna i 1 kap. 5 § och 14 kap. 1–4 §§ sekretesslagen. Vad gäller utlämnande av hemliga uppgifter till utländska myndigheter finns bestämmelser i 1 kap. 3 § tredje stycket sekretesslagen. Dessutom finns bestämmelser i brottsbalken om nöd, nödvärn och skyldighet att avslöja brott, vilka bestämmelser också bryter sekretess. Någon möjlighet att lämna ut en hemlig uppgift med förbehåll finns inte mellan myndigheter. Här skall endast beröras de sekretessbrytande bestämmelser som har betydelse för samverkan i kampen mot brott i taxinäringen.

#### *1 kap. 5 § sekretesslagen*

En hemlig uppgift får enligt 1 kap. 5 § sekretesslagen lämnas ut till en annan myndighet (eller enskild) om det är nödvändigt för att den utlämnande (inte mottagande) myndigheten skall kunna fullgöra sin verksamhet. Bestämmelsen skall tillämpas restriktivt.

Bestämmelsen används i vardagsarbetet exempelvis när polisen under en förundersökning begär uppgifter eller annan medverkan från en annan myndighet. För att få den efterfrågade informationen eller hjälpen måste polisen regelmässigt lämna ut hemliga uppgifter.

Bestämmelsen ger också en brottsbekämpande myndighet möjlighet att i sin brottsförebyggande verksamhet varna den myndighet eller den person som kan komma att utsättas för eller utsätts för ett visst konkret brott. Det kan exempelvis vara nödvändigt för polisen att till länsstyrelsen lämna uppgifter om namnet på företag eller personer som är inblandade i en brottsplan eller den brottsliga verksamheten (se Ekosekretessutredningens betänkande SOU 1999:53 s. 143). Nödvändighetskravet i bestämmelsen i 1 kap. 5 § sekretesslagen innebär att sekretessbelagda uppgifter inte kan lämnas ut i samband med att polisen går ut med allmänna varningar som riktar sig till en obestämd krets eller en större krets av presumtiva brottsoffer. I sådana situationer räcker det att i brottsförebyggande syfte varna för företeelser av olika slag utan att peka ut någon eller några som brottsaktiva.

I vissa fall kan 1 kap. 5 § sekretesslagen användas av en myndighet för att anmäla brott. Det anses nämligen att det ligger inom en myndighets verksamhet att se till att en misstanke om förmögensbrott som riktar sig mot den egna verksamheten blir utredd (prop. 1979/80:2 del A s. 122). I sådana fall är det befogat att rapportera misstankar också om mindre allvarliga brott med stöd av 1 kap. 5 § sekretesslagen (prop. 1983/84:142 s. 33).

#### *14 kap. 1 § sekretesslagen (uppgiftsskyldighet)*

Enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen hindrar sekretess inte att en uppgift lämnas till en annan myndighet om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning.

Om en myndighet enligt lag eller förordning är skyldig att lämna uppgifter till en annan myndighet viker sålunda sekretesskyddet enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen. Bestämmelser om uppgiftsskyldighet mellan myndigheter är ett sätt för lagstiftaren att reglera ett ofta förekommande informationsutbyte eller att tillförsäkra en verksamhet erforderliga uppgifter. Som exempel på stadgad skyldighet att lämna uppgifter kan nämnas underrättelseskyldigheten till länsstyrelsen enligt 8 kap. 2 § YTF.

*14 kap. 2 § sekretesslagen (sekretess hindrar inte utlämnande av uppgift)*

Enligt den sekretessbrytande bestämmelsen i 14 kap. 2 § fjärde stycket sekretesslagen hindrar sekretess inte att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

Den sekretessbrytande bestämmelsen är inte tillämplig beträffande alla slag av sekretess. Undantagen finns angivna i 14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen. Undantagen saknar betydelse i detta sammanhang och behandlas därför inte här.

Sekretess hindrar sålunda inte att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

När det gäller misstankegraden sägs i bestämmelsen att uppgiften skall gälla misstanke om brott. Enligt lagstiftaren är det angeläget att de uppgifter som lämnas ut är så tillförlitliga och konkreta som möjligt samt att uppgifter om brott enbart skall få lämnas ut om de är av viss kvalitet. Det ankommer enligt lagstiftaren på myndigheterna själva att bedöma i vilka fall graden av misstanke är tillräcklig (prop. 1983/84:142 s. 31 f.).

Överfört till den praktiska verksamheten torde följande gälla. Den lägsta misstanken om ett konkret brott som finns är när anledning föreligger att brott har förövats, dvs. den tidpunkt då förundersökning skall inledas. När misstankarna har nått den styrkegraden är den här aktuella sekretessbrytande bestämmelsen tillämplig.

Stadgandet innebär en möjlighet men inte någon skyldighet för en myndighet att på eget initiativ lämna uppgifter om brott. Det var enligt förarbetena önskvärt att myndigheterna utnyttjade de möjligheter att lämna ut uppgifter om brott som bestämmelsen innebar (prop. 1983/84:142 s. 31 f. och 2001/02:191 s. 52).

Vid en begäran från en brottsbekämpande myndighet är den tillfrågade myndigheten däremot skyldig att lämna ut uppgifter i de fall 14 kap. 2 § fjärde stycket sekretesslagen är tillämplig (15 kap. 5 § sekretesslagen jfr med 14 kap. 2 § fjärde stycket sekretesslagen, se prop. 1983/84:142 s. 31 f. och prop. 2001/02:191 s. 52).

Med uppgift som angår misstanke om brott förstås inte bara en anmälan om brott. En myndighet kan även lämna uppgifter om iakttagelser som myndighetens personal gjort, om vad målsäganden har sagt eller om vad som finns antecknat i journaler m.m. Brottet behöver inte ha begåtts inom myndighetens eget ansvarsområde. Det avgörande är att myndigheten i sin verksamhet har fått vetskap om brottet.

*14 kap. 3 § sekretesslagen (generalklausulen)*

Enligt den s.k. generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen får, utöver vad som följer av 14 kap. 1 och 2 §§ samma lag, en sekretessbelagd uppgift lämnas till myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen skall skydda. Generalklausulen är enligt 14 kap. 3 § andra stycket sekretesslagen inte tillämplig på all sekretess. Undantagen saknar emellertid betydelse i detta sammanhang. Generalklausulen är inte heller tillämplig om ett utlämnande skulle strida mot lag eller förordning. Anges t.ex. i en lag eller förordning uttömmande regler om i vilka fall uppgifter får lämnas mellan myndigheter kan generalklausulen inte tillämpas. Enligt generalklausulen får hemliga uppgifter lämnas till en annan myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen skall skydda. Informationen kan lämnas efter begäran eller på myndighetens eget initiativ.

Vid den intresseavvägning som skall göras, skall hänsyn bl.a. tas till i vilken utsträckning uppgiften skyddas hos den mottagande myndigheten. Andra omständigheter som bör beaktas är vilka värden som kan tänkas stå på spel. Samhällets intentioner spelar givetvis också in vid bedömningen av de olika intressena. Ingenting hindrar att en myndighet i tveksamma fall införskaffar synpunkter i utlämnandefrågan från den vars intresse berörs (Regner m.fl., Sekretesslagen – En kommentar, 14:30).

Åklagare och polis använder sig ofta av generalklausulen i samarbetet med andra myndigheter, exempelvis när det gäller ekobrottsbekämpningen. Generalklausulen kan också användas av en myndighet för att lämna uppgifter till polis eller åklagare, t.ex. i polisens underrättelseverksamhet. Det finns också en möjlighet att med stöd av generalklausulen utbyta information om bötesbrott. Även om regeringen ansåg att sistnämnda möjlighet i praktiken främst skulle

komma att utnyttjas i sådana fall när polis eller åklagare begär att få uppgifter under en förundersökning, erinrades om att det inte var något villkor för tillämpning av generalklausulen att det föreligger en uttrycklig begäran från en annan myndighet. Som exempel på när en myndighet på eget initiativ skulle kunna åberopa generalklausulen för att lämna ut uppgifter om misstänkt bötesbrottslighet nämndes det fallet att en myndighet, som har hand om bidragsgivning till enskilda på ett visst område, upptäcker att en person upprepade gånger har lämnat oriktiga uppgifter om sina ekonomiska förhållanden och därigenom tillskansat sig ekonomiska fördelar på annat håll (prop. 1983/84:142 s. 32 ff.).

#### *5 kap. 1 § sekretesslagen (utredningssekretessen)*

Vid utbytet av information kommer den samverkande myndigheten regelmässigt att få del av uppgifter som hänför sig till den brottsbekämpande verksamheten och som också hos den mottagande myndigheten skyddas av bestämmelsen i 5 kap. 1 § sekretesslagen.

Enligt 5 kap. 1 § första stycket sekretesslagen gäller sekretess bl.a. för uppgift som hänför sig till förundersökning i brottmål eller åklagarmyndighets, polismyndighets, Skatteverkets (dvs. skattebrottsenheternas), Tullverkets eller Kustbevakningens verksamhet i övrigt för att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott, om det kan antas att syftet med beslutade eller förutsedda åtgärder motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs. Enligt 5 kap. 1 § andra stycket sekretesslagen gäller sekretess med omvänt skaderekvisit för uppgift som hänför sig till underrättelseverksamhet.

Att sekretess gäller för en uppgift som hänför sig till förundersökning, tvångsmedelsanvändning, underrättelseverksamhet m.m. innebär att sekretess gäller oavsett i vilken verksamhet och hos vilken myndighet uppgiften finns. Sekretessen följer med uppgiften. Det krävs inte heller att uppgiften härrör direkt från en brottsbekämpande myndighet. Om exempelvis en åklagare under förundersökningen lämnar en uppgift till Skatteverket, som i sin tur lämnar den vidare till miljökontoret följer utredningssekretessen med uppgiften och gäller för uppgifter förutom hos åklagaren också hos både Skatteverket och hos miljökontoret. Den mottagande myndigheten skall således beakta sekretessbestämmelsen i 5 kap. 1 § sekretesslagen vid



hanteringen av den information som myndigheterna direkt eller indirekt har mottagit från den brottsbekämpande myndigheten.

Enligt 5 kap. 1 § tredje stycket sekretesslagen gäller sekretess enligt 5 kap. 1 § första och andra styckena i annan verksamhet hos myndighet för att biträda åklagarmyndighet, polismyndighet, skattebrottsenheterna, Tullverket eller Kustbevakningen med att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott samt hos Tillsynsmyndigheten i konkurs (TSM) och inom exekutionsväsendet för uppgift som angår misstanke om brott.

För kronofogdemyndigheterna inklusive TSM gäller samma skydd som för övriga myndigheter när myndigheten biträder åklagare och polis (5 kap. 1 § tredje stycket sekretesslagen). Kronofogdemyndigheten har dessutom ett skydd för uppgifter om misstankar om brott som kommit dem till del utifrån, exempelvis genom att konkursförvaltarna skickar kopior av sina brottsanmälningar.

Bestämmelsen i 5 kap. 1 § tredje stycket sekretesslagen är tillämplig när andra myndigheter än de brottsbekämpande förebygger eller utreder brott. Skyddet gäller också när en myndighet hjälper en brottsbekämpande myndighet genom att skriva ett intyg eller lämna ut uppgifter som myndigheten förfogar över. Intyget och de uppgifter som lämnats ut omfattas hos den samverkande myndigheten av utredningssekretess.

Den sekretessbrytande bestämmelsen i 14 kap. 4 § sekretesslagen är inte tillämplig på utredningssekretessen. Det är verksamheten som skall skyddas, inte den enskilde.

### Utredningens bedömning

De brottsbekämpande myndigheterna lämnar ut hemliga uppgifter till andra myndigheter främst med stöd av 1 kap. 5 § och 14 kap. 3 § sekretesslagen. Ibland sker utlämnandet på grund av föreskrift (14 kap. 1 § sekretesslagen). Andra myndigheter lämnar ut hemliga uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna därför att det är föreskrivet (14 kap. 1 § sekretesslagen), därför att bestämmelsen i 14 kap. 2 § fjärde stycket är tillämplig eller med stöd av generalklausulen 14 kap. 3 § sekretesslagen. Utredningen anser att de sekretessbrytande bestämmelserna medger det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i kampen mot brott i taxinäringen.

#### 6.2.4 Ökad samverkan mellan olika myndigheter

**Utredningens bedömning:** En förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. De regionala samverkansorganen bör i ökad utsträckning ta initiativ till myndighetsgemensamma aktioner mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. I sådant arbete bör kontakter tas med andra myndigheter, t.ex. försäkringskassor och Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, än som ingår i samverkansorganet för att komma åt flera och andra missförhållanden inom taxinäringen.

Regeringen bör genom regleringsbrev understryka vikten av samverkan mellan myndigheter mot ekonomisk brottslighet inom just taxinäringen.

Inom det regionala samverkansorganet eller inom det gemensamma samverkansorganet skall varje år utarbetas en rapport om den ekonomiska brottsligheten.

Ekobrottsmyndigheten skall varje år utarbeta en rapport till regeringen om den ekonomiska brottsligheten. I rapporten skall lämnas förslag på hur ekobrottsbekämpningen och myndighets-samverkan mot den ekonomiska brottsligheten bör inriktas följande år.

Betydelsen av en effektiv tillsyn betonades av 1995 års yrkestrafikutredning som i betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93) anförde:

Enligt vår uppfattning, som vi uttrycker även på andra håll i detta betänkande, är det inte främst en utvidgad lagstiftning som krävs för att komma till rätta med problemen inom den yrkesmässiga trafiken. I stället bör man skärpa tillsynen och kontrollen av att redan gällande bestämmelser på såväl yrkestrafikområdet som inom andra författningsområden följs.

Utredningen anser att en förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Annorlunda uttryckt måste det skapas en känsla inom näringen att den som bryter mot gällande bestämmelser riskerar att avslöjas och bestraffas.

Företrädare för taxinäringen, bl.a. *Svenska Taxiförbundet*, *Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi*, *Svenska Transportarbetareförbundet* och *enskilda taxiåkare* har starkt framhållit att den nuvarande till-

synen över taxinäringen inte fungerar tillfredsställande. Liknande synpunkter har framförts av företrädare för *vissa länsstyrelser, Skatteverket, polismyndigheter och Ekobrottsmyndigheten*.

Det är länsstyrelsen som utövar tillsyn över att tillståndshavare till taxitrafik bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Det finns även ett flertal andra statliga myndigheter och företag som har ansvar för frågor som berör yrkestrafiken. Det gäller polismyndigheterna, åklagarmyndigheterna, Ekobrottsmyndigheten, Skatteverket, Vägverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) och Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut.

Om tillsynen skall fungera är det nödvändigt att myndigheterna samarbetar på ett bra sätt. Den kontroll av taxinäringen som gjordes på Gotland under sommaren 2003 och som har beskrivits ovan var mycket framgångsrik med att upptäcka missförhållanden inom näringen. Skälet härtill torde främst vara en effektiv samverkan mellan ett stort antal myndigheter; bl.a. polisen, länsstyrelsen, försäkringskassan, Skatteverket och Svensk bilprovning.

Som utredningen redovisat ovan skall det i varje län finnas ett *regionalt samverkansorgan* under ledning av landshövdingen som skall ta initiativ till myndighetsgemensamma aktioner för att bekämpa ekonomisk brottslighet. I samverkansorganet ingår dessutom företrädare för polis-, åklagar- och kronofogdemyndigheterna, Skatteverket, Tullverket och i vissa län Ekobrottsmyndigheten.

Utredningen har dock erfarit att det i vissa län inte har gjorts någon egentlig samordning av verksamhetsplaneringen mellan de samverkande myndigheterna och att nya kontrollprojekt inte påbörjats i önskvärd omfattning. I vissa län saknas således motivation att utveckla ett samarbete mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

Utredningen menar att det inte är nödvändigt att bygga upp en ny organisation för att förbättra tillsynen inom taxinäringen och samverkansformerna mellan myndigheterna. De regionala samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet som finns i varje län bör kunna vara ett lämpligt forum för att ta initiativ till och planera olika tillsynsprojekt. Vid samtal med företrädare för bl.a. vissa länsstyrelser, Skatteverket, polismyndigheterna och Vägverket har utredningen funnit att intresset att samarbeta är stort.

De regionala samverkansorganen bör även samarbeta med myndigheter som inte är representerade i dessa samverkansorgan. Det är t.ex. enligt utredningens mening viktigt att kontrollera att taxi-företag eller taxiförare som är misstänkta för något brott inte sam-

tidigt på ett otillbörligt sätt uppbär arbetslöshetsförsäkring eller ersättning från försäkringskassan. Utredningen har varit i kontakt med företrädare för såväl Riksförsäkringsverket som Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen. Båda dessa myndigheter är positiva till att samarbeta med de regionala samverkansorganen för att komma tillrätta med fusk med sjukförsäkringen och arbetslöshetsförsäkringen inom taxinäringen.

En förbättrad tillsyn över taxinäringen genom bl.a. ett effektivare samarbete mellan olika myndigheter torde medföra att fler brott upptäcks. Samtidigt kommer länsstyrelserna att få ökad information som kan få betydelse för bedömningen av om olika tillståndshavare skall få behålla sina trafiktillstånd.

Enligt utredningens mening är det viktigt att en dialog förs mellan Ekobrottsmyndigheten och de regionala samverkansorganen. Myndigheten får då möjlighet att informera samverkansorganen om projekt som pågår i olika delar av landet. Det är vidare viktigt att Ekobrottsmyndigheten informerar regeringen om olika samverkansprojekt och redovisar för regeringen om den anser att tillräckliga åtgärder vidtagits mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

Enligt förordningen om myndighetssamverkan mot ekonomisk brottslighet skall de regionala samverkansorganen vart tredje år överlämna en rapport om den ekonomiska brottsligheten till Ekobrottsmyndigheten, som vart tredje år skall utarbeta en rapport till regeringen om sådan brottslighet. Utredningen anser mot bakgrund av det anförda att ifrågasvarande rapporter bör utarbetas varje år.

Av ett tidigare avsnitt framgår att sekretessbestämmelserna, enligt utredningens mening, inte förhindrar ett utökat samarbete mellan olika myndigheter i syfte att förhindra ekonomiska och andra brott inom taxinäringen. Vad som krävs är att myndigheterna prioriterar ett sådant samarbete. Det framgår vidare av den tidigare framställningen att så inte är fallet trots att de myndigheter som utredningen varit i kontakt med förklarar att de anser att ett förbättrat samarbete är angeläget.

Utredningen anser därför att regeringen i regleringsbrev till länsstyrelserna och andra berörda myndigheter bör framhålla att samarbete i syfte att förhindra ekonomiska och andra brott inom taxinäringen skall prioriteras. Om så sker kan enligt utredningens mening tillsynen väsentligen förbättras. Utredningen vill understryka att företrädare för såväl näringen som berörda myndigheter har framhållit att det är mycket angeläget att åstadkomma en effektivare tillsyn. Denna samsyn skapar goda förutsättningar för att så kan ske.

### 6.3 Redovisningscentraler

I betänkandet Kundvänligare taxi (SOU 1999:60) föreslog 1998 års taxiutredning att särskilda av länsstyrelsen godkända tömningscentraler skulle byggas upp. I tömningscentralerna skulle enligt utredningens förslag innehavarna av tillstånd till taxitrafik överföra all information från taxametrarna. Enligt utredningen skulle den information från taxametrarna som lagras i tömningscentralen kunna fungera som kontrollmaterial vid myndigheternas tillsyn. Branschsaneringsutredningen har i sitt betänkande, SOU 1997:111 Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott, också lämnat förslag om att uppgifter i taxifordons taxametrar skall överföras till en särskild tömningscentral.

Denna utredning (Utredningen om taxinäringen) har i uppdrag att analysera om det är lämpligt att införa ett krav på att uppgifterna i taxametrar skall överföras till särskilda tömningscentraler och då utarbeta erforderliga författningsförslag. Enligt Utredningen om taxinäringen kan förslagen som lämnats av 1998 års taxiutredning och remissyttrandena över betänkandet med fördel tjäna som utgångspunkt vid de överväganden som denna utredning har i uppdrag att göra. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N1999/7926/TP). I sammanhanget bör anmärkas att förslagen om tömningscentraler som Branschsaneringsutredningen och 1998 års taxiutredning lämnat inte skiljer sig åt i något större hänseende. Utredningen om taxinäringen kommer dock att i den fortsatta framställningen genomgående använda sig av termen redovisningscentraler i stället för tömningscentraler.

### 6.4 Kan redovisningscentraler motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen?

**Utredningens förslag:** En fysisk eller en juridisk person som fått tillstånd att tillhandahålla ett administrativt datasystem för lagring av information som överförts från taxametrar skall betecknas som en redovisningscentral. Det skall införas krav på att information från taxametrar skall överföras till redovisningscentraler.

**Utredningens bedömning:** Krav på att information från taxametrar skall överföras till och lagras hos redovisningscentraler kan motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Taxiföretag som ägs av kommuner eller landsting skall inte ha

skyldighet att överföra uppgifter från taxametrar till redovisningscentraler.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Information från taxametrarna bör tillvaratas och sparas i redovisningscentraler för att kunna fungera som kontrollmaterial vid myndigheternas tillsyn.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker bedömningen eller lämnar den utan erinran. *Ekobrottsmyndigheten* anser att införande av redovisningscentraler torde innebära att det blir svårare att begå brott, att upptäcktsrisken ökar och att möjligheterna att bevisa begångna brott underlättas. *Konsumentverket* anser att redovisningscentraler kan bidra till en sundare konkurrens inom taxinäringen. *Riksskatteverket* (numera *Skatteverket*) anser att behovet av fler och enklare kontroller i taxinäringen är uppenbart och att det är av stor betydelse att information från taxametrarna tillvaratas och sparas hos särskilda redovisningscentraler samt att informationen kan fungera som kontrollmaterial vid skatteutredningar. Enligt *Länsstyrelsen i Skåne län* bör ett förfaringsätt med redovisningscentraler leda till en minskning av oredovisade intäkter. *Svenska Taxiförbundet* anser att en reglering av redovisningscentraler kan godtas om tre krav är uppfyllda; att befintliga redovisningscentraler kan komma i fråga som godkända redovisningscentraler, att man vid en tillämpning av regler om sådana centraler tar hänsyn till bl.a. olika verksamheters geografiska belägenhet, marknadsskillnader och olika kostnadslägen samt att man föreskriver att en taxameter inte skall gå att använda om minnet blir fullt.

### Skälen för 1998 års taxiutrednings bedömning

I betänkandet SOU 1999:60 ansåg 1998 års taxiutredning att redovisningscentraler borde införas. Utredningen konstaterade att endast om centralen fungerade som mottagare av den information som kom från taxametrarna och också sparade materialet erhöles minskning av oredovisade intäkter inom branschen. Vidare pekades på att man genom redovisningscentraler kunde få kontrollmaterial att jämföra med den enskilda taxiföretagarens bokföring och skattedeklarationer. Enligt utredningen torde också vetskapen om att informationen i taxametern fanns sparad innebära en starkt återhållande effekt på ekonomisk brottslighet.

## Denna utrednings bedömning

### *Begreppet redovisningscentral*

Begreppet redovisningscentral (eller tömningscentral) finns inte angivet i någon författning med anknytning till yrkesmässig trafik och är inte närmare definierat av Branschsaneringsutredningen eller 1998 års taxiutredning. I Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, uttalas dock att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett administrativt datasystem. Såsom beskrivits närmare i avsnitt 4.1.3 finns för närvarande möjlighet att överföra uppgifterna i en taxameter till datasystem hos bl.a. servicebolag, beställningscentraler och enskilda åkare. En fysisk eller en juridisk person som fått tillstånd att tillhandahålla ett administrativt datasystem för lagring av information som överförs från taxametrar bör därför kunna betecknas som en redovisningscentral.

*Kan krav på att information från taxametrar skall överföras till och lagras hos redovisningscentraler motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen?*

Utredningen har att ta ställning till frågan om krav på att information från taxametrar skall överföras till och lagras hos redovisningscentraler kan motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. I sitt remissvar över betänkandet SOU 1999:60 har *Riksskatteverket* (numera *Skatteverket*) anfört bl.a. följande.

Vid de skatteutredningar som gjorts har det konstaterats att intäkter ofta försökt undanhållas genom att det satts i system att kasta den datoriserade originalrapport (s.k. körpassrapport), som tas fram ur taxametern i samband med att ett körpass avslutas. Körpassrapporten innehåller mycket detaljerade uppgifter om varje köruppdrag under ett pass och är den verifikation som normalt ska användas som underlag för bokförda intäkter. I de fall denna rapport kastats har ett belopp helt utan anknytning till verkliga intäkter kunnat bokföras. Som underlag och verifikation för bokförda intäkter har då i stället upprättats handskrivna körrapporter eller sammanställningar. De ansvariga har därvid uppgivit att dessa sammanställningar i och för sig grundar sig på taxameterrapporterna men av olika orsaker har dessa inte sparats som underlag.

Det har också förekommit att intäkter undanhållits genom att åkaren med hjälp av krympningsprogram (särskilt dataprogram) framställt falska taxameterrapporter där omsättningen reducerats med viss procent till den del det avser kontantbetalningar.

I de utredningar där företagen inte sparar körpassrapporterna eller krympningsprogram använts har det visat sig vara helt nödvändigt att ha tillgång till kontrolluppgifter i form av taxameterens originaluppgifter (s.k. rådata), som kunnat inhämtas från tredje part dvs. främst från de beställningscentraler som också fungerat som tömningscentraler. Med tillgång till denna information har erforderliga avstämningar och jämförelser kunnat ske mot bokförda/deklarerade intäkter. Skattemyndigheten har i dessa utredningar på ett mycket tillförlitligt sätt kunnat beräkna eventuellt undanhållna intäkter och rörelsens verkliga resultat.

Med hänsyn till vad Skatteverket anfört och vad både Branschsaneringsutredningen och 1998 års taxiutredningen konstaterat är det rimligt att anta att vissa taxiföretag använder sig av relativt avancerade system för att dölja att intäkter inte redovisas. I andra fall används enklare metoder, såsom att kasta körpassrapporter för att hålla intäkterna hemliga. Enligt utredningens uppfattning bör framför allt Skatteverkets möjligheter att granska taxiföretagen kunna underlättas om informationen från taxametrarna tillvaratas och sparas i ett administrativt datasystem, eftersom det då finns ytterligare kontrollmaterial att tillgå vid exempelvis revisioner. Det nämnda kan enligt utredningens mening leda till att skattebrott blir enklare att styrka och vetskapen om att uppgifterna i taxameteren är sparade bör dessutom kunna få en återhållande effekt på ekonomisk brottslighet. I detta sammanhang bör anmärkas att näringen själv efterlyser åtgärder för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen att krav på att information från taxametrar skall överföras till och lagras hos redovisningscentraler kan motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen.

*Skall det införas krav på att information från taxametrar skall överföras till redovisningscentraler?*

Utredningens uppdrag är att analysera om det är lämpligt att införa ett krav på att information i taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler. Enligt utredningens mening är det inte möjligt att göra ett sådant ställningstagande utan närmare överväganden av alla de frågor som kan vara associerade med ett system med obligatoriska redovisningscentraler.

Utredningen har, efter att närmare ha analyserat olika frågor förknippade med redovisningscentraler, slutligen gjort bedömningen att den som enligt YTL har tillstånd till taxitrafik skall vara skyldig



att överföra samtliga uppgifter i alla kvitton, följesedlar och körpassrapporter i taxametrar till en redovisningscentral.

Enligt uppgifter från *Svenska Taxiförbundet* är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Dessa åkare överför således redan i dag information från taxametrar till beställningscentraler. Sådan överföring av uppgifter sker också från åkare som har avtal med servicebolag, verkstäder m.m. Krav på överföring av uppgifter till en redovisningscentral, exempelvis en beställningscentral eller ett servicebolag, torde med hänsyn till vad som redovisats ovan inte vara särskilt betungande eller komplicerat för en taxiåkare.

Enligt uppgifter från *Svenska Taxiförbundet* finns det taxiföretag som ägs av landsting och kommuner. Sådan taxiverksamhet används uteslutande för samhällsbetalda resor, som exempelvis färdtjänst och skolskjuts, eftersom kommuner och landsting får själva ha hand om endast sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område, se 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900). Det är vidare så att kommuner och landsting får driva näringsverksamhet, endast om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget, se 2 kap. 7 § kommunallagen. Syftet med redovisningscentraler är att motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Enligt utredningens mening är det inte sannolikt att landsting eller kommuner ägnar sig åt ekonomisk brottslighet vid samhällsbetalda resor. Utredningen anser mot bakgrund härav att taxiföretag som ägs av kommuner eller landsting inte skall ha någon skyldighet att överföra uppgifter från taxametrar (som används vid resor inom bl.a. färdtjänsten och riksfärdtjänsten) till redovisningscentraler.

Enligt 2 § lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. skall utländska företag bedriva sin näringsverksamhet i Sverige genom ett avdelningskontor med självständig förvaltning (filial). En annan ordning skulle enligt utredningen leda till stora problem med kontroll av de uppgifter som lämnats till centralen.

De närmare skälen för utredningens slutliga ställningstagande avseende redovisningscentraler presenteras i ett senare avsnitt i detta kapitel.

I den fortsatta framställningen redovisas utredningens överväganden av hur ett system med redovisningscentraler bör författningsregleras.

## 6.5 Skall en redovisningscentral vara fristående från taxinäringen?

**Utredningens bedömning:** Andra än helt fristående organ från taxinäringen bör kunna godkännas som redovisningscentraler.

En beställningscentral som administrerar endast samhällsbetalda resor skall inte omfattas av en författningsreglering av redovisningscentraler.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Andra än helt fristående organ från taxinäringen bör kunna komma i fråga som redovisningscentraler.

**Remissinstanserna:** *Svenska Taxiförbundet* anser att befintliga redovisningscentraler, exempelvis beställningscentraler, länsbolag och andra av taxi ägda serviceföretag, skall komma i fråga som godkända redovisningscentraler. *Vägverket* anser att den enskilde åkaren inte själv skall få förfoga över det egna kontrollmaterialet. *Skatteverket* anser att redovisningscentralerna bör stå fria från enskilda taxiföretag vad gäller ägande och styrning. Enligt verket bör i vart fall ingen åkare ha en alltför dominerande ställning i en central. *Länsstyrelsen i Skåne* län anser att det hade varit bäst om fristående redovisningscentraler utan ekonomiskt intresse i taxinäringen hade etablerats. Enligt länsstyrelsen skulle det nämnda dock innebära ett administrativt krångel och sådana merkostnader för tillståndshavaren att man får nöja sig med den näst bästa lösningen, nämligen redan etablerade beställningscentraler och servicebolag.

### Skälen för 1998 års taxiutrednings bedömning

I sina överväganden i betänkandet SOU 1999:60 (s. 63) anförde 1998 års taxiutredning följande.

Ur säkerhetssynpunkt hade ett system med fristående tömningscentraler varit att föredra. Med fristående tömningscentraler menar Taxiutredningen centraler som inte ägs eller styrs av personer med ekonomiska intressen i taxibranschen. Vissa skäl talar dock mot en sådan bedömning. Tömning och lagring av uppgifter sker redan i dag hos t.ex. större beställningscentraler, servicebolag m.m. för att användas i deras arbete med bl.a. fakturering och uppföljning av verksamheten. En bestämmelse om att tömningscentralerna skall vara fristående skulle innebära att åkarna i dessa fall antingen härutöver skulle behöva tömma till den fristående centralen eller att den fristående centralen levererade mot-

svarande material till beställningscentralen eller servicebolaget efter att tömning skett hos denne. Den förstnämnda lösningen är inte möjlig i dag eftersom de flesta taxametrar av säkerhetsskäl är konstruerade så att det endast går att tömma informationen en gång. Den andra varianten skulle bl.a. innebära att företagens faktureringsrutiner skulle behöva läggas om och att faktureringen eventuellt skulle försenas, vilket skulle vara till men för företagen. Att bygga upp en organisation med fristående tömningscentraler – med motsvarande uppgifter som redan utförs av beställningscentraler m.m. i dag – skulle dessutom vara svårt att motivera ur kostnadssynpunkt. Taxiutredningen menar därför att även andra än helt fristående organ bör komma i fråga som tömningscentraler.

### **Denna utrednings bedömning**

Det huvudsakliga syftet med att införa krav på att informationen i taxametrar skall överföras till och lagras hos en redovisningscentral är att Skatteverket och andra myndigheter då alltid kan få tillgång till taxametrarnas originaldata, s.k. rådata. Enligt utredningens mening kan dock kontrollvärdet av de nämnda uppgifterna minska, om redovisningscentralen också driver taxitrafik eller om centralen är ägare eller delägare i företag som driver taxitrafik eller om centralen ägs eller är delvis ägd av taxiföretag. Om en taxiåkare både driver en redovisningscentral och samtidigt lämnar uppgifter till denna central kan det förekomma att ett fåtal sådana åkare försöker påverka de uppgifter som lagras i centralen. Enligt utredningens mening bör det således i sådana fall finnas större risk för manipulation av rådatan, än om redovisningscentralen skulle drivas av någon som över huvud taget inte har någon anknytning till ett taxiföretag. Utredningen tar med hänsyn till det anförda i första hand ställning till om krav skall införas på att informationen i taxametrarna skall överföras till ett fristående organ. Ett sådant organ kan vara en befintlig myndighet som tillhandahåller datautrustning. Ett fristående organ kan också vara en fysisk eller en juridisk person som tillhandahåller ett administrativt datasystem för överföring av information från taxametrar, men inte driver taxitrafik eller via ägarförhållanden har anknytning till taxinäringen.

Vissa beställningscentraler, taxametertillverkare, serviceverkstäder, redovisningsbyråer och enskilda taxiåkare tillhandahåller redan i dag administrativa datasystem för att kunna ta emot information från taxametrar. Informationen används till bl.a. fakturering, bokföring och annan administration av kreditbetalningar samt planering och uppföljning av trafiken. I detta sammanhang kan nämnas att

Taxi Stockholm registrerade 8,7 miljoner köruppdrag under år 2003. Enligt utredningens uppfattning är det således nödvändigt att informationen från taxameterna även fortsättningsvis kan överföras till beställningscentraler m.fl.

Enligt vad utredningen erfarit är det möjligt att ta fram teknik som möjliggör överföring av *samma* information från taxametern två gånger, dvs. samma uppgifter från en taxameter kan överföras till exempelvis dels en myndighet, dels en beställningscentral. En sådan ordning skulle dock innebära merarbete för åkarna, som behöver överföra samma information två gånger till olika mottagare. I detta sammanhang bör vidare påpekas att det är endast en begränsad del av alla de uppgifter som överförs från taxameterna som kommer att användas av Skatteverket.

Mot bakgrund av nu redovisade omständigheter anser utredningen att någon befintlig myndighet inte skall fungera som redovisningscentral.

För att så långt som möjligt undvika krångel och stora kostnader bör enligt utredningen ett eventuellt system med redovisningscentraler nära ansluta till hur sådan verksamhet för närvarande fungerar. Ett krav på att alla redovisningscentraler skulle vara oberoende av personer verksamma i taxinäringen skulle medföra att flera större beställningscentraler, som i dag registrerar ett mycket stort antal köruppdrag, inte skulle kunna godkännas som redovisningscentraler, eftersom vissa av beställningscentralerna ägs av bl.a. bolag där taxiåkare är delägare. Ett krav på att en redovisningscentral skall vara helt fristående från taxinäringen torde vidare förväntas medföra en ganska omfattande administration för att kontrollera ägarförhållanden. Mot bakgrund av det anförda anser Utredningen om taxinäringen, liksom 1998 års taxiutredning, att andra än från taxinäringen fristående organ bör kunna komma i fråga som redovisningscentraler.

Enligt utredningens mening kan risken för manipulation av uppgifter i en redovisningscentral minska genom bl.a. att särskilda krav ställs på den som skall driva en central, att det införs särskilda straffbestämmelser och att tillsyn sker över verksamheten. Utredningen återkommer senare till dessa frågor.

Det finns andra aktörer än beställningscentraler, exempelvis servicebolag och taxametertillverkare, som också kan agera som redovisningscentraler. Enligt vad utredningen erfarit torde det finnas redovisningscentraler till alla taxiåkare.

Det finns fler än privata subjekt som driver beställningscentraler bl.a. trafikhuvudmän, exempelvis kommunalförbund eller aktiebolag där de länstrafikansvariga innehar samtliga aktier, och kommuner. I sådana centraler samordnas olika samhällsbetalda resor, t.ex. färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. I flertalet fall är det olika taxi-företag som givits i uppdrag att tillhandahålla körningar för bl.a. färdtjänst. Ett taxiföretag kan således ha dels vanliga köruppdrag, dels köruppdrag inom bl.a. färdtjänsten. Enligt vad utredningen erfarit är det i sådana fall vanligt förekommande att åkaren själv fakturerar till sina olika uppdragsgivare eller att åkaren överför all information från taxametern till en beställningscentral, som han eller hon har avtal med och att denna central i sin tur vidarebefordrar uppgifterna om de samhällsbetalda resorna exempelvis till en kommunal beställningscentral.

Utredningen anser mot bakgrund av det anförda att beställningscentraler som drivs av exempelvis kommuner och trafikhuvudmän inte skall omfattas av en författningsreglering av redovisningscentraler. Detsamma bör gälla för privata beställningscentraler som endast administrerar samhällsbetalda resor.

## 6.6 Skall tillstånd krävas för att få driva en redovisningscentral?

<b>Utredningens förslag:</b> En redovisningscentral får drivas endast av den som har tillstånd.
---

**1998 års taxiutrednings bedömning:** En redovisningscentral får drivas endast av den som har tillstånd.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har lämnat bedömningen utan erinran.

### Denna utrednings bedömning

Utredningen om taxinäringen anser, liksom 1998 års taxiutredning, att en redovisningscentral bör få drivas endast av den som har fått tillstånd till detta. 1998 års taxiutredning har föreslagit att en redovisningscentral skall ha en ansvarig person som förestår verksamheten och att en sådan person skall ha yrkeskunnande och ett gott

anseende. Nämnade krav synes ha stark anknytning till vissa bestämmelser i YTL om trafiktillstånd. Verksamhet som drivs i en central har samband med yrkesmässig trafik som drivs som taxitrafik och det förekommer att taxiåkare också har ägarintressen i eller driver redovisningscentraler.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts är det lämpligt att en författningsreglering av redovisningscentraler nära anknyter till bestämmelserna i YTL om trafiktillstånd. En sådan ordning torde underlätta handläggningen av bl.a. tillstånds- och tillsynsärenden avseende redovisningscentraler.

## 6.7 Vilken myndighet skall besluta i frågor om redovisningscentraler och utöva tillsyn över sådana centraler?

**Utredningens förslag:** Frågor om redovisningscentraler skall prövas av länsstyrelsen. Länsstyrelsen skall utöva tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Länsstyrelserna skall vara tillstånds- och tillsynsmyndigheter över redovisningscentraler.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt bedömningen eller lämnat den utan erinran. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* anser att man som ett komplement till länsstyrelsernas tillsyn bör införa ett krav på att tillverkaren av datautrustning skall låta typprova utrustningen hos ett ackrediterat organ. Ett alternativ till det nämnda kan enligt SWEDAC vara att införa ett krav på kontroll av den redan installerade datautrustningen där det åligger anläggningsägaren att anlita ett ackrediterat organ för denna prövning.

### Skälen för 1998 års taxiutrednings bedömning

Enligt 1998 års taxiutredning talade övervägande skäl för att föreslå länsstyrelserna som tillstånds- och tillsynsmyndigheter över redovisningscentralerna. Utredningen anförde därvid bl.a. följande.

Länsstyrelserna företar redan i dag vandelsprövningar, bl.a. när det gäller ansökan om tillstånd till taxitrafik. Vissa av de ansvariga personerna för de tömningscentraler som kommer att ansöka om tillstånd är troligen åkare. Vandelsprövningen är i dessa fall redan genomförd. – Nackdelen med att föreslå länsstyrelserna som tillståndsmyndigheter är att de saknar den tekniska kompetensen. För att kunna avgöra om tömningscentralens system för att hantera information från taxametern är tillräckligt säkert måste länsstyrelserna därför hämta in den kunskapen utifrån.

### Denna utrednings bedömning

Frågor om trafikillstånd (utom frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län) och taxiförarlegitimationer prövas i dag av länsstyrelserna. Vid sådana prövningar görs en bedömning av om de sökande uppfyller kraven på bl.a. yrkeskunnande och gott anseende. Länsstyrelserna har således enligt utredningens uppfattning redan kompetens och erfarenhet av frågor som är förknippade med yrkestrafiken och taxinäringen och utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Enligt utredningens mening finns det därför inte skäl att låta någon annan myndighet än länsstyrelsen pröva frågor om redovisningscentraler och vara tillsynsmyndighet över sådana centraler. I detta sammanhang bör anmärkas att länsstyrelserna är beroende av uppgifter från bl.a. polismyndigheten och Skatteverket.

Av 2 kap. 2 § YTL framgår att frågor om trafikillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd, om sökanden eller innehavaren är en fysisk person eller av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns, om sökanden eller innehavaren är en juridisk person. I RÅ 1995 ref 41 har ett aktiebolags ledning ansetts finnas där styrelsen har sitt säte. Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafikillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län. Utredningen anser att en motsvarande bestämmelse bör införas för att tydliggöra vilken myndighet som skall pröva frågor om redovisningscentraler.

## 6.8 Tillstånd

### 6.8.1 Redovisningsansvariga

**Utredningens förslag:** Hos alla juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral skall det finnas en eller flera personer som är redovisningsansvariga. En redovisningsansvarig skall också finnas för utomlands bosatta näringsidkare som driver en redovisningscentral.

Om det finns särskilda skäl, får länsstyrelsen medge

- a) att någon annan än de i författning särskilt omnämnda skall vara redovisningsansvariga eller
- b) att kommanditdelägare undantas från att vara redovisningsansvarig.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** En redovisningscentral skall ha en ansvarig person som förestår verksamheten.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna lämnar bedömningen utan erinran.

### Denna utrednings bedömning

Av 2 kap. 3 § YTL framgår att hos juridiska personer som har trafik-tillstånd skall det finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga). I de fall innehavaren av ett tillstånd till redovisningscentral är en juridisk person är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att det finns en eller flera fysiska personer som har ett särskilt ansvar för verksamheten. Nämnda lagrum om att trafikansvariga skall svara för att verksamheten utövas på ett trafiksäkert sätt bör dock inte få sin motsvarighet i en bestämmelse som gäller för verksamheten i en redovisningscentral. Begreppet trafikansvarig bör inte användas avseende redovisningscentraler utan ersättas med termen redovisningsansvarig för att undvika förväxlingar med bestämmelserna i YTL.

I 2 kap. 4 § YTL anges vilka som skall anses vara trafikansvariga i aktiebolag, ekonomiska föreningar, kommanditbolag och andra handelsbolag, ideella föreningar och stiftelser, europeiska intresse-



grupperingar (kan liknas vid handelsbolag som verkar över nationsgränserna, se prop. 1997/98:63 s. 59), utländska företag, statliga och kommunala organ samt för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta. Med hänsyn till bl.a. att verksamhet som rör redovisningscentraler är mindre omfattande än all den verksamhet som rör yrkesmässig trafik torde det enligt utredningens uppfattning inte finnas behov av särskilda bestämmelser om redovisningsansvariga avseende europeiska intressegrupperingar och statliga eller kommunala organ i en författning om redovisningscentraler.

Mot bakgrund av det anförda bör en bestämmelse införas i lagen om redovisningscentraler om att redovisningsansvarig i aktiebolag och ekonomiska föreningar är den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett. I kommanditbolag och andra handelsbolag skall varje bolagsman vara redovisningsansvarig. Sådant ansvar i ideella föreningar och stiftelser skall den styrelseledamot ha som föreningen eller stiftelsen har utsett. För näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare blir föreståndaren redovisningsansvarig.

Av 2 § lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. framgår att utländska företag skall bedriva sin näringsverksamhet i Sverige genom ett avdelningskontor med självständig förvaltning (filial). För näringsverksamhet som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta svenska eller utländska medborgare skall det finnas en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten. En filial skall stå under ledning av en verkställande direktör som är ansvarig för filialens verksamhet. Den verkställande direktören skall som huvudregel vara bosatt inom Europeiska samarbetsområdet, se 9 § lagen om utländska filialer m.m. Verkställande direktören är ansvarig för filialens verksamhet. Om den verkställande direktören inte är bosatt här i landet skall det utländska företaget anmäla en person som är bosatt i Sverige att på det utländska företagens vägnar ta emot delgivning, se 10 § lagen om utländska filialer m.m.

Av 2 kap. 4 § andra stycket YTL framgår att prövningsmyndigheten om det finns särskilda skäl får medge att någon annan än de ovan uppräknade skall vara trafikansvarig eller att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig, eftersom fördelningen av satsat kapital och arbetsinsatser i ett kommanditbolag kan medföra att invändningar görs om att en kommanditdelägare inte bör vara trafikansvarig, se prop. 1997/98:63 s.58. Som exempel på undantag enligt 2 kap. 4 § andra stycket YTL kan nämnas ett företag där den yrkesmässiga trafiken utgör en mindre del av verksamheten och där

den verkställande direktörens kontakt med och möjligheter att kontrollera verksamheten är ringa, se Margaretha Ericsson, Trafikkommentarer, upplaga 1:1, s. 661. Enligt utredningens uppfattning bör en motsvarande undantagsregel finnas i en bestämmelse som rör redovisningscentraler.

### 6.8.2 Yrkeskunnande

**Utredningens förslag:** Tillstånd att driva en redovisningscentral skall endast ges till den som med hänsyn till bl.a. yrkeskunnande bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket. Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag samt tekniska normer och driftsförhållanden.

Den som kan styrka att han eller hon har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst ämne eller vissa ämnen som ingår i prov om yrkeskunnande, skall av länsstyrelsen kunna medges undantag att avlägga prov i ett sådant ämne. Länsstyrelsen skall också få medge undantag från skyldigheten att avlägga prov om särskilda skäl föreligger.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Den ansvariga personen för en redovisningscentral skall ha bl.a. yrkeskunnande.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna lämnar bedömningen utan erinran.

### Denna utrednings bedömning

Såsom anförts har 1998 års taxiutredning gjort bedömningen att den ansvarige personen för en redovisningscentral skall ha yrkeskunnande. Av 2 kap. 5 § YTL framgår att trafik tillstånd får ges endast till den som med hänsyn till bl.a. yrkeskunnande bedöms vara lämplig att driva verksamheten. I avsnitt 3.3.1 finns en närmare beskrivning av nämnda krav enligt YTL. Utredningen om taxinäringen anser att krav bör ställas på yrkeskunnande för att få tillstånd att driva en redovisningscentral, eftersom den verksamhet som sker i

centralen får anses ha anknytning till yrkesmässig trafik. Det är givetvis viktigt att den som ges tillstånd att driva en redovisningscentral förfogar över de kunskaper som är nödvändiga för att driva verksamheten. Med hänsyn till det anförda bör kraven för att få driva en redovisningscentral i huvudsak vara i överensstämmelse med de krav som uppställs för att få ett trafik tillstånd.

Av 2 kap. 8 § YTL framgår att krav på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket. Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst rättsregler, företagsledning, tekniska normer och driftsförhållanden samt trafiksäkerhet. I bestämmelsen anges också att kravet skall anses uppfyllt av den som kan förete ett bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan EU-medlemsstat enligt rådets direktiv 96/26/EG. EG-direktivet gäller dock inte för taxi. I Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för yrkesmässig trafik (VVFS 2001:51) beskrivs närmare vad som krävs för att uppfylla kravet på sådant kunnande.

Enligt utredningens mening bör en tillståndshavare till en redovisningscentral i princip ha liknande kunskap som en innehavare av ett trafik tillstånd. Det finns dock inte anledning att ställa krav på kunskaper om trafiksäkerhet för en person som skall driva en redovisningscentral. I en bestämmelse om yrkeskunnande avseende centraler finns det inte heller anledning att ange att kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som kan förete ett bevis om yrkesmässig kompetens, eftersom ovan nämnda EG-direktiv givetvis inte omfattar redovisningscentraler.

Enligt 2 kap. 5 § YTF kan prövningsmyndigheten om vissa förutsättningar är för handen helt eller delvis medge undantag från skyldigheten att avlägga prov. Enligt utredningen bör det också finnas möjlighet att medge undantag från att avlägga prov i yrkeskunnande avseende redovisningscentraler. Den som kan styrka att han eller hon har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst ämne eller vissa ämnen som ingår i prov bör därför kunna medges undantag från att avlägga prov i ett eller flera sådana ämnen.

Av 2 kap. 5 § andra stycket YTF framgår att prövningsmyndigheten får medge undantag från skyldigheten att avlägga prov för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag, under förutsättning att sökanden godkänns i ett kontrollprov som anordnas av Vägverket. Utredningen förordar att man får medge undantag från skyldigheten

att avlägga prov i yrkeskunnande avseende redovisningscentraler, om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan vara för handen exempelvis om den som skall avlägga prov redan har ett trafik tillstånd för taxi eller mångårig erfarenhet av företagsledning i t.ex. en beställningscentral

Det bör vara tillståndsmyndigheten, länsstyrelsen, som avgör om undantag skall medges.

### 6.8.3 Ekonomiska förhållanden och gott anseende

**Utredningens förslag:** Tillstånd att driva en redovisningscentral skall endast ges till den som med hänsyn till bl.a. ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Om en ansökan att driva en redovisningscentral avslås på grund av omständigheter som har samband med vandelskravet skall en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade skall anses olämplig att driva en redovisningscentral.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Den ansvarige personen för en redovisningscentral skall ha bl.a. ett gott anseende.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna lämnar bedömningen utan erinran.

#### Denna utrednings bedömning

Enligt 2 kap. 5 § YTL får trafik tillstånd endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Den som söker trafik tillstånd skall utöver dessa krav kunna styrka att han eller hon uppfyller krav på ekonomiska resurser. Huruvida det finns skäl att ställa krav på ekonomiska resurser när det gäller en tillståndshavare till en redovisningscentral återkommer utredningen till i ett senare avsnitt.

Ett viktigt syfte med redovisningscentralerna är att framför allt Skatteverket skall kunna få tillgång till ett tillförlitligt kontrollmaterial från taxinäringen. Mot bakgrund av det anförda bör det vara av vikt vid tillståndsgivningen att få reda på om sökanden kan förväntas efter-

leva de bestämmelser som gäller för verksamheten. Vid en sådan bedömning bör hänsyn tas till sökandens ekonomiska förhållanden, exempelvis om sökanden varit restförd för skulder eller varit försatt i konkurs, och vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna och hans eller hennes laglydnad i övrigt.

I avsnitt 3.3.3 ges en närmare beskrivning av vandelskravet enligt YTL. Enligt utredningens mening bör den prövning som görs beträffande rekvisitet gott anseende vid tillståndsgivning att driva en redovisningscentral i huvudsak vara i överensstämmelse med sådan prövning avseende trafiktillstånden. I detta sammanhang bör påpekas att verksamheten i en redovisningscentral får anses ha samband med yrkesmässig trafik i form av taxitrafik. Liksom beträffande trafiktillstånden är det inte möjligt att i författningstexten ange alla de brott som skall beaktas vid bedömningen av en sökandes vandel. Utgångspunkten vid prövningen av sökandens lämplighet bör därför vara en helhetsbedömning av hans eller hennes vandel.

Det anförda medför att de rekvisit som anges i 2 kap. 11 § YTL i princip bör få sin motsvarighet i en författning beträffande tillstånd att driva redovisningscentraler. Enligt angiven bestämmelse skall kravet på gott anseende inte anses uppfyllt av den som har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott. Kravet på gott anseende anses inte heller uppfyllt av den som har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelse av YTL eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att brott mot författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter påverkar bedömningen om tillstånd skall ges att driva en redovisningscentral. Sådan verksamhet har samband med yrkesmässig trafik, trots att verksamheten i en redovisningscentral över huvud taget inte omfattar faktiska transporter utan omfattar bl.a. bevarande av information från taxametrar. Utredningen anser det vara en fördel ur handläggningssynpunkt om rekvisiten för vandel i en lag om redovisningscentraler är i överensstämmelse med motsvarande rekvisit i YTL.

Utredningen har också att ta ställning till om även den som inte dömts för brott kan befinnas olämplig att driva en redovisningscentral. I prop. 1997/98:63 s. 69 anförde regeringen följande.

I fråga om misstanke om ett begånget brott skall utgöra grund för avslag på en ansökan om tillstånd respektive ingripande mot ett trafik-tillstånd eller en taxiförarlegitimation skiljer sig situationen vid en ansökan ofta från den vid en ifrågasatt återkallelse av ett befintligt tillstånd eller legitimation. Det förekommer vidare i praxis vid bedömningen av andra slag av tillstånd att skillnad görs mellan ansökningsärenden och återkallelseärenden. Prövningsmyndigheten bör därför, när misstanke om ett brott begåtts, kunna åberopa detta förhållande som grund för att avslå en ansökan, medan det som regel krävs ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd eller en legitimation kan ske.

Utredningen anser att samma synsätt som det ovan redovisade bör kunna användas vid prövningen av en ansökan om tillstånd att driva en redovisningscentral och vid återkallelse av ett sådant tillstånd.

Om en ansökan om trafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som allvarlig brottslighet m.m. skall en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik, se 2 kap. 12 § YTL. Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att en motsvarande bestämmelse finns i en författning om redovisningscentraler.

Av 2 kap. 1 § YTF framgår att en ansökan om trafiktillstånd skall vara skriftlig och att sökanden skall ge in sådana handlingar som visar att han är lämplig att driva verksamheten. I bestämmelser stadgas också bl.a. att i fråga om utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige skall även en utredning om gott anseende ges in. Utredningen anser att en motsvarande bestämmelse bör införas i förordningen (2006:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen. En sådan bestämmelse bör dock även omfatta svenska medborgare som är bosatta utomlands.

#### 6.8.4 Ekonomiska resurser

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Det skall inte uppställas några krav på ekonomiska resurser som förutsättning för tillstånd att driva en redovisningscentral.</p>
---

Enligt 2 kap. 5 § andra stycket YTL skall den som söker trafiktillstånd kunna styrka att han eller hon uppfyller kravet på ekonomiska resurser som uppställs i 2 kap. 9 § samma lag. Som ett minsta krav för alla slag av yrkesmässig trafik gäller att sökanden skall förfoga över kapital och reserver om minst 100 000 kr för ett fordon och

minst 50 000 kr för varje därutöver tillkommande fordon. De svenska ekonomiska kraven motsvarar i princip de krav på ekonomiska resurser som följer av rådets direktiv 96/26/EG. Taxiverksamhet omfattas av kapitalkraven enligt YTL, trots att EU:s krav på ekonomiska resurser inte omfattar sådan verksamhet.

Enligt utredningen torde de kostnader som uppkommer i en redovisningscentral avsevärt skilja sig från de kostnader som finns i en rörelse som bedriver yrkesmässig trafik. I den sistnämnda rörelsen kan det vara fråga om kostnader för fordon, fordonsförsäkring, transportförsäkring, skatt och drivmedel, anslutning till en beställningscentral m.m. I en redovisningscentral torde uppkomma kostnader för bl.a. lokal, datautrustning och datasystem samt administration. Sammantaget anser utredningen att det inte finns ett lika stort behov av kapitalkrav för verksamhet som drivs i en redovisningscentral som i en verksamhet som rör yrkesmässig trafik. Utredningen anser med hänsyn till det anförda att det inte skall finnas något kapitalkrav för tillstånd att driva en redovisningscentral.

#### 6.8.5 Skall det införas krav på att ett visst antal fordon eller åkare är anslutna till en redovisningscentral?

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Det bör inte införas krav på att en redovisningscentral skall betjäna ett visst antal fordon eller taxiåkare.</p>
---

**1998 års taxiutrednings bedömning:** En redovisningscentral måste betjäna minst 20 fordon.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har lämnat bedömningen utan erinran. *Vägverket* anser att en tillståndspliktig redovisningscentral skall betjäna minst tio åkare. Med en sådan lösning minskar enligt verket risken för att en enskild åkare skall kunna manipulera uppgifterna i centralen.

## Skälen för 1998 års taxiutrednings bedömning

I betänkandet SOU 1999:60 s. 135 anförde 1998 års taxiutredning bl.a. följande.

Det material som tas emot och lagras skall hanteras på ett sådant sätt att en enskild åkare inte kan manipulera materialet. Därför måste ställas krav på att en tömningscentral betjänar ett visst antal fordon, förslagsvis minst 20. En ensam åkare kommer då sällan tillåtas att ha sin egen tömningscentral eftersom det i dag endast finns knappt 20 företag med fler än 20 fordon i taxitrafik. I undantagsfall bör man kunna acceptera att en tömningscentral har färre fordon anslutna till sig, t.ex. om det gäller en liten beställningscentral i glesbygd.

## Denna utrednings bedömning

Enligt utredningens mening är det av vikt att uppgifterna som överförts till en redovisningscentral inte förstörs eller ändras. Utredningen är dock tveksam till om krav på att en redovisningscentral skall betjäna ett bestämt antal fordon eller åkare påtagligt minskar risken för felaktig hantering av informationen i en central. Sådana krav torde vidare vara svåra att uppfylla för verksamhet i en central som bedrivs i glesbygd. Enligt vad utredningen erfarit är det för närvarande få åkare som förfogar över egen administrativ datautrustning för överföring av information från taxametrar.

Det nämnda beror sannolikt på kostnaderna för sådan utrustning och den administration som krävs för att sköta bl.a. kreditbetalningar. Utredningen anser att det med hänsyn till det anförda inte torde vara någon större risk för att ett flertal enskilda åkare kommer att skaffa egen datautrustning vid införande av redovisningscentraler. Något krav på att ett visst antal fordon eller åkare skall vara anslutna till en redovisningscentral är därför inte nödvändigt. Sammantaget anser utredningen att säkerheten för uppgifterna i en redovisningscentral bör garanteras genom bl.a. tillsyn samt krav på vandel och yrkeskunnande.

### 6.8.6 Vem skall tillståndsprövningen avse?

<p><b>Utredningens förslag:</b> I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall tillståndsprövningen avse den eller de som är redovisningsansvariga.</p>
--



Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, tillståndsprovningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt bl.a. den verkställande direktören, de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse och bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Om någon som tillståndsprovningen avser byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, skall den nya personens lämplighet prövas. Tillståndshavaren skall vara skyldig att skyndsamt anmäla sådana förhållanden till länsstyrelsen.

Om en person för egen räkning ansöker om tillstånd att driva en redovisningscentral är det enligt utredningen dennes lämplighet som skall prövas. I de fall en juridisk person ansöker om sådant tillstånd bör provningen avse den eller de som är redovisningsansvariga.

Enligt utredningens uppfattning torde det för tillståndsprovningen avseende redovisningscentraler finnas behov av en bestämmelse motsvarande den i 2 kap. 6 § andra stycket YTL. Enligt den bestämmelsen skall provningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare, utom när det gäller provning av yrkeskunnande, avse den juridiska personen respektive näringsidkaren och några särskilt angivna personer, den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Exempel på det sist nämnda kan vara en majoritetsaktieägare som står utanför styrelsen. Provningen av en juridisk person torde i huvudsak få avse den ekonomiska lämpligheten.

Utredningen anser således att det särskilt bör regleras vem tillståndsprovningen skall avse och att en sådan reglering bör ha 2 kap. 6 § YTL som förebild.

Om någon som tillståndsprovningen avser byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, bör den nya personens lämplighet prövas. Tillståndshavaren bör enligt utredningens mening vara skyldig att skyndsamt anmäla till länsstyrelsen om sådana förändringar inträffar.

### 6.8.7 Tidsbegränsade tillstånd

**Utredningens förslag:** Ett tillstånd skall gälla tills vidare.

Enligt 2 kap. 14 § YTL gäller ett trafik tillstånd tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet dock begränsas tills viss tid eller till vissa transporter. Det finns således inte någon generell begränsning av giltighetstiden för trafik tillstånd enligt YTL. Enligt regeringen skulle generellt tidsbegränsade trafik tillstånd ta onödiga resurser i anspråk och minska utrymmet för tillsyn av de tillståndshavare där anledning till kontroll är påkallad, se prop. 1997/98:63 s. 73.

Utredningen finner inte skäl till annan bedömning vad avser frågan om generell begränsning av giltighetstiden för tillstånd att driva en redovisningscentral än den bedömning regeringen gjort beträffande frågan om tidsbegränsade trafik tillstånd. Med hänsyn härtill bör det inte införas någon generell begränsning av giltighetstiden för tillstånd att driva en redovisningscentral.

Såsom redovisas ovan kan ett trafik tillstånd tidsbegränsas då det föreligger särskilda skäl, t.ex. då de ekonomiska förhållandena kräver det. Enligt utredningens mening finns det inte ett lika stort behov av en sådan bestämmelse avseende tillstånd till redovisningscentraler. I en författning om redovisningscentraler bör därför anges endast att tillstånd att driva en redovisningscentral gäller tills vidare.

### 6.8.8 Ett tillstånds giltighet vid dödsfall eller konkurs

**Utredningens förslag:** Om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral avlider skall tillståndet övergå på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs skall tillståndet övergå på konkursboet. Ett tillstånd att driva en redovisningscentral skall gälla, om inte länsstyrelsen på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfallet eller konkursen skall en föreståndare som har godkänts av länsstyrelsen vara ansvarig. I fråga om denne skall bestämmelser om tillstånd att driva en redovisningscentral tillämpas.

Tillståndet att driva en redovisningscentral skall upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till länsstyrelsen inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet. Detsamma gäller

om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid som länsstyrelsen bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, skall tillståndet upphöra att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

När ett tillstånd har upphört att gälla skall dödsboet eller konkursboet, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet.

Av 2 kap. 15 § YTL framgår att om den som har ett trafik tillstånd avlider, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamhet efter dödsfall eller konkurs skall finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. Föreståndaren skall med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedömas vara lämplig att driva verksamheten. Enligt nämnda lagrum upphör tillståndet, om det inte har anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vunnit laga kraft.

Utredningen anser att det också finns behov av en bestämmelse om dödsboets eller konkursboets rätt att fortsätta att driva en redovisningscentral. Utredningen anser det vara en fördel ur bl.a. handläggningssynpunkt om en sådan bestämmelse avseende redovisningscentraler i princip motsvarar 2 kap. 15 § YTL.

När ett tillstånd har upphört att gälla är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att den information som enligt lagen om redovisningscentraler överförts till och bevarats hos redovisningscentralen överförs till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet. Sådan överföring av uppgifter bör ske senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde. Det är dödsboet eller konkursboet som bör ha en sådan skyldighet.

### 6.8.9 Villkor för tillstånd

**Utredningens bedömning:** Ett tillstånd att driva en redovisningscentral skall inte kunna förenas med villkor.

Av 2 kap. 13 § YTL framgår att ett trafik tillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får föreskrivas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. Villkoren behöver inte förändra innehållet i själva tillståndet utan kan ta sikte på tillsynen av verksamheten. Exempelvis kan det ibland finnas fog för att ålägga den som har trafik tillstånd att med vissa intervaller redovisa sina ekonomiska förhållanden, se prop. 1997/98:63 s. 70. Beslut om villkor för tillstånd kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol och åsidosättande av ett villkor kan utgöra grund för återkallelse av trafik tillståndet eller böter, se 7 kap. 1 §, 5 kap. 2 § och 6 kap. 1 § YTL.

Utredningen har således att ta ställning till om villkor bör kunna ges för tillstånd att driva en redovisningscentral. Utredningen anser att det för verksamheten i en redovisningscentral inte finns samma behov av att fastställa särskilda villkor som det finns för yrkesmässig trafik, exempelvis linjetrafik med villkor om bl.a. turtäthet, antal turer och krav på samordning med annan trafik.

Mot bakgrund av det anförda lämnar utredningen inte något förslag om att tillstånd att driva en redovisningscentral skall kunna förenas med villkor.

### 6.9 Kraven på innehavare av tillstånd till taxitrafik m.m.

**Utredningens förslag:** Den som enligt YTL har tillstånd till taxitrafik är skyldig att överföra samtliga uppgifter i alla kvitton, följesedlar och körpassrapporter i taxametrar till en redovisningscentral. Sådana uppgifter skall överföras till en redovisningscentral minst en gång per kalendermånad, om inte länsstyrelsen på grund av särskilda skäl medger något annat.

Tillståndshavaren till taxitrafik skall till prövningsmyndigheterna enligt yrkestrafiklagen och enligt lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen anmäla vilken redovisningscentral som anlitas. Sådana anmälningar skall göras senast tre veckor efter anlitaandet av en redovisningscentral.

Anmälningar till prövningsmyndigheterna skall också göras vid byte av redovisningscentral. Tillståndshavaren till en redovisningscentral skall anmäla till prövningsmyndigheten enligt YTL och lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen om överföring av uppgifter från en taxameter inte skett på föreskrivet sätt. Sådana anmälningar skall göras senast tre veckor efter den dag då bytet ägde rum eller överföringen av information senast borde ha skett.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Överföring av information från taxametrar skall ske i den omfattning som behövs, dock minst en gång per månad om inte särskilda skäl föreligger. Uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall överföras till en redovisningscentral. Tillståndshavaren till taxitrafik skall anmäla vilken redovisningscentral som anlitas till länsstyrelsen i det län som utövar tillsyn över verksamheten.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte något att erinra mot bedömningen. Enligt *Vägverket* framgår det inte om tillståndshavaren får överföra information från taxametern till olika redovisningscentraler eller om det får ske endast hos en central.

### Skälen för 1998 års taxiutrednings bedömning

1998 års taxiutredning anförde följande beträffande kraven på innehavaren av tillstånd till taxitrafik (SOU 1999:60 s. 136 ff.).

En innehavare av tillstånd till taxitrafik skall vara skyldig att tömma all information från sin eller sina taxametrar till en godkänd tömningscentral. Tömning skall ske i den omfattning som behövs, dock minst en gång i månaden om inte särskilda skäl föreligger. Kvitto från tömningscentralen som visar att tömning skett skall sparas och kunna uppvisas för länsstyrelsen vid tillsyn. Tömningskvittona skall vara löpnummerade. I de fall tömning sker kontinuerligt via radiolänk bör centralen kunna utfärda ett tömningskvitto som gäller för flera tömningstillfällen, exempelvis en till två gånger i månaden.

Tillståndshavaren skall anmäla vilken tömningscentral han anlitar till länsstyrelsen i det län som utövar tillsyn över hans verksamhet. Uppgiften bör föras in i yrkestrafikregistret, antingen i form av ett diarie-nummer som hänför sig till anmälan eller i form av den anlitate tömningscentralens organisationsnummer.

## Denna utrednings bedömning

Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att införa en bestämmelse om att den som enligt YTL har tillstånd till taxitrafik är skyldig att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral.

Kvitton, följesedlar och körpassrapporter skall enligt Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177, vara utformade så att de kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078). Syftet med ett krav på obligatorisk överföring av information från en taxameter till en redovisningscentral är bl.a. att få kontrollmaterial vid taxeringsrevisioner. Enligt utredningens mening är det med hänsyn till det anförda följdriktigt att den information som överförs från en taxameter skall innehålla minst de uppgifter som skall framgå av kvitton, följesedlar och körpassrapporter, se vidare avsnitt 4.1.1.

Med hänsyn till de straffbestämmelser som bör vara förknippade med en författningsreglering av redovisningscentraler bör det särskilt regleras i en förordning om redovisningscentraler vilka uppgifter som skall överföras till och bevaras hos en redovisningscentral.

Uppgifterna i en taxameter bör enligt utredningens uppfattning överföras till en redovisningscentral minst en gång per kalendermånad, om inte länsstyrelsen på grund av särskilda skäl medger något annat. Särskilda skäl kan föreligga exempelvis om taxametern inte används under en längre period på grund av sjukdom, att redovisningscentralen går i konkurs eller något annat förhållande som åkaren inte råder över. Informationen i taxameterna bör överföras varje kalendermånad för att bl.a. underlätta kontrollen att sådan överföring sker.

För att underlätta tillsynen över taxinäringen bör den som har tillstånd till yrkesmässig taxitrafik anmäla vilken redovisningscentral som anlitas. Anmälningar bör göras till prövningsmyndigheterna enligt YTL och enligt lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen (2006:000), eftersom den som har trafik tillstånd kan välja en redovisningscentral som finns i ett annat län än där trafik tillståndet är beslutat. Till sådana anmälningar bör bifogas avtalet mellan taxiåkaren och redovisningscentralen. Sådana anmälningar bör också göras vid byte av redovisningscentral. Anmälningarna bör göras senast tre veckor efter anlitaandet av en redovisningscentral eller efter den dag då bytet ägde rum.

Den som har tillstånd att driva en redovisningscentral bör anmäla om överföring av uppgifter från en taxameter inte har skett på före-

skrivet sätt. Sådana anmälningar bör göras till både prövningsmyndigheten enligt YTL och till prövningsmyndigheten enligt lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen. Anmälningar bör enligt utredningens mening göras senast tre veckor efter den dag då överföringen av information senast borde ha skett. Om det införs anmälningsskyldighet behöver det inte införas en skyldighet att utfärda kvitton på överföring av uppgifter från taxametrar.

Utredningen har erfarit att flertalet innehavare av tillstånd till taxitrafik sluter avtal med beställningscentraler, servicebolag m.fl. om bl.a. överföring av informationen i taxametrar till datasystem. Det är vanligt förekommande att en åkare anlitar endast ett organ som mottagare av uppgifter från taxametrar. Enligt utredningens uppfattning är det ur kontrollsynpunkt lämpligt att tillståndshavaren får använda endast en redovisningscentral och inte flera sådana centraler. Utredningen kan inte finna några större nackdelar med en sådan ordning.

## 6.10 Krav på taxametrar

<p><b>Utredningens bedömning:</b> En taxameter skall inte gå att använda om minnet är fullt och en översyn bör göras av rådande föreskrifter om taxametrar.</p>
---

**1998 års taxiutrednings bedömning:** En taxameter skall inte kunna användas om minnet blir fullt och taxametern inte töms till ett administrativt datasystem.

**Remissinstanserna:** Bedömningen lämnas utan erinran av remissinstanserna.

### Denna utrednings bedömning

*Skall en taxameter gå att använda om minnet är fullt?*

Enligt vad utredningen erfarit finns det i dag taxametrar som fungerar trots att minnet är fullt. Det nämnda innebär att den äldsta informationen i taxametern försvinner till förmån för ny information, dvs. uppgifter om det äldsta köruppdraget försvinner till förmån för

det senaste köruppdraget. Det nämnda påverkar dock inte det ackumulerande registret, se avsnitt 4.1.1.

Vägverket föreskriver, VVFS 1999:177, att taxametrar skall vara konstruerade så att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett annat administrativt system, vilket i det här fallet innebär att samtliga uppgifter som registrerats på ett kvitto, en följesedel eller en körpassrapport skall kunna överföras till ett annat datasystem.

Om det blir en författningsreglering av redovisningscentraler är det givetvis av vikt att all information i kvitton, följesedlar och körpassrapporter överförs till en redovisningscentral. Utredningen anser således att en taxameter inte skall fungera om minnet är fullt. Sådana krav synes dock redan finnas i Vägverkets föreskrifter. Utredningen finner det därför anmärkningsvärt att taxametrar har godkänts trots att dessa fungerar om minnet blir fullt. Enligt utredningens mening är det alldeles nödvändigt att dessa krav blir tydligare formulerade i verkets föreskrifter.

#### *Direktivet om mätinstrument och översyn av taxameterföreskrifter*

Europeiska kommissionen överlämnade den 15 september 2000, till Europaparlamentet och Rådet, ett förslag till direktiv om mätinstrument KOM (2000)566 slutlig. Regeringen har mot denna bakgrund givit Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) i uppdrag att utreda vilka konsekvenser direktivet för med sig vad gäller nationell lagstiftning, myndighetstillsyn och finansiering av tillsynen. Redovisningen av det ifrågasvarande uppdraget finns i SWEDAC:s rapport 02:6 den 25 mars 2002.

Direktivet omfattar olika instrumentgrupper bl.a. vattenmätare, gasmätare och taxametrar. I bilaga till direktivet anges särskilda krav för taxametrar installerade i taxifordon. De särskilda kraven rör bl.a. konstruktionskrav, specificerade driftsförhållanden, tillåten effekt av störningar, strömförsörjningsfel och övriga krav.

Utredningen, som inte föreslår några omfattande förändringar som avser taxametrar, gör bedömningen att utredningens ställningstaganden härvidlag inte strider mot mätinstrumentdirektivet.



*Bör en översyn göras av föreskrifterna om taxametrar?*

Av 11 kap. 1 § första stycket 1 YTF framgår att Vägverket får meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning. Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredställande i enlighet med Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. I verkets föreskrifter anges omfattande krav på taxameterns konstruktion. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade, se 7 kap. 1 § YTF. Endast om det finns synnerliga skäl får medges dispens från kravet på taxameter.

Av VVFS 1999:177 framgår att en taxameter skall vara av typ som godkänts av Vägverket efter provning enligt de nämnda föreskrifterna. Provningsen utförs av Sveriges Provnings- och forskningsinstitut. En taxameter skall vara försedd med en typgodkännandebeteckning. Taxametern får även vara en typ som godkänts i ett annat land inom EES under förutsättning att godkännandet utfärdats av det egna landets behöriga myndighet eller motsvarande organ. En taxameter skall vara så ansluten att tillförlitlig funktion erhålls. Strömbrytare, skarv eller annat ingrepp på anslutningar får inte finnas. En taxameter och dess fastsättning i ett taxifordon skall vara plomberade. Sådan plombering får anbringas och brytas endast av godkänd verkstad. Vid brytande av plombering skall kontroll- och plomberingsrapport upprättas.

Om typgodkännande utfärdas ges *märkningstillstånd* till sökande. Ett sådant tillstånd gäller i sex år från den dag beslut om typgodkännande fattades. Ett märkningstillstånd får återkallas av Vägverket bl.a. om en taxameter försedd med typgodkännandebeteckning inte överensstämmer med den godkända typen, se VVFS 1999:177.

*Typefterkontroll*, som skall omfatta fullständig provning eller delar därav av taxametrar, skall utföras på begäran av Vägverket. Typefterkontroll skall som huvudregel utföras en eller två gånger per sexårsperiod, se VVFS 1999:177.

*Besiktning* av taxametern skall göras årligen, se 7 kap. 3 § första stycket YTF. De verkstäder som får handha besiktning, plombering m.m. skall vara ackrediterade enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Beslut om ackreditering meddelas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) för viss tid eller tills vidare. Beslutet skall ange de villkor som skall gälla för verksamheten. SWEDAC får återkalla en ackreditering, om det ackrediterade organet

inte längre uppfyller fordringarna för ackreditering eller i något väsentligt hänseende bryter mot de villkor som gäller för verksamheten. Vid besiktningen skall kontrolleras bl.a. att taxametern är ansluten så att tillförlitlig funktion erhålls. Efter besiktning med godkänt resultat får vissa enheter av och funktioner hos taxametern respektive taxifordonet plomberas.

Olika personer inom taxinäringen, myndigheter m.fl. har till utredningen framfört kritik mot vissa taxametermärkens tillförlitlighet och beskrivit olika sätt att manipulera taxametrar. De beskrivna bristerna kan bero på brister vid typgodkännandet av taxametern, att besiktningar av taxametrar inte utförs med tillräcklig noggrannhet eller att rådande föreskrifter om taxametrar inte uppställer tillräckliga krav på taxametrar. Utredningen anser att det är viktigt att taxametrarna är av god kvalitet. Vägverket måste noga följa upp att så är fallet. Sådan information bör med fördel kunna inhämtas från främst polismyndigheterna och Ekobrottsmyndigheten. Vägverket bör vidare göra en översyn av rådande föreskrifter om taxametrar. Vid en sådan översyn, som inte kan anses ingå i utredningens uppdrag, bör hänsyn tas till en eventuell författningsreglering av redovisningscentraler.

### 6.11 Överföring av information från taxametrar

**Utredningens bedömning:** Vid en författningsreglering av redovisningscentraler bör det vara fortsatt tillåtet att använda något av de olika system som finns för att föra över information från taxametrar till administrativa datasystem.

Såsom redovisats i avsnitt 4.1.3 finns det olika system för att föra över informationen från taxametern till ett administrativt datasystem; överföring via radiolänk, överföring via telefonmodem eller överföring genom minneskassett som ansluts direkt till det administrativa datasystemet. Enligt vad utredningen erfarit är överföring via radiolänk det mest effektiva och säkraste sättet att överföra uppgifter från taxametrar. Med hänsyn till det anförda uppkommer frågan om all överföring av information från taxametrar till datasystem bör ske endast via radiolänk. Utredningen har dock erfarit att överföringen av uppgifter från taxametrar till flera företag som tar emot och administrerar sådan information inte sker via radiolänk.

Mot bakgrund av det här anförda är det utredningens uppfattning att det inte är lämpligt att tillåta överföring av uppgifter endast via radiolänk till redovisningscentraler. Utredningen anser således att de olika system som finns för att föra över information från taxametrar till administrativa datasystem fortsatt bör tillåtas.

## 6.12 Redovisningscentralens skyldigheter

**Utredningens förslag:** De uppgifter om köruppdrag och körpass som överförts från taxametrar till redovisningscentraler skall bevaras hos centralen i tio år efter det kalenderår då överföringen skedde.

Skatteverket skall få förelägga redovisningscentralen att överlämna uppgifter som bevaras hos centralen. Ett sådant föreläggande skall få förenas med vite.

Skatteverket skall få besluta om revision hos en redovisningscentral för att kontrollera de uppgifter som överförts från den som har trafik tillstånd till taxi.

Beslut om revision och föreläggande vid vite skall inte få överklagas.

Såsom utredningen tidigare anført är ett av syftena med redovisningscentraler bl.a. att Skatteverkets möjligheter att granska taxiföretag skall underlättas.

Lagen (1998:514) om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. innehåller bestämmelser om att den som upplåter plats för torg- och marknadshandel skall anteckna uppgifter om den som platsen upplåts till. Platsupplåtaren är skyldig att bevara uppgifterna och på begäran lämna dem till Skatteverket. Skatteverket får vidare besluta om revision hos den som har eller kan antas ha upplåtit plats för torg- och marknadshandel för att kontrollera att denne fullgjort sina skyldigheter att bevara uppgifter som överförts från taxametrar. En revision får göras hos den som är eller kan antas vara bokföringskyldig enligt bokföringslagen och hos annan juridisk person än dödsbo.

Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att lagen om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. i vissa avseenden tjänar som förebild för en redovisningscentralers skyldigheter.

Utredningen förordar således att redovisningscentraler skall bevara de uppgifter som överförts ett antal år efter det kalenderår då över-

föringen skedde. Med hänsyn till den brottsbekämpande verksamheten, bör centralen bevara uppgifterna i tio år efter det kalenderår då överföringen skedde.

Det är vidare lämpligt att Skatteverket får förelägga redovisningscentralen att överlämna uppgifter som enligt lag skall överföras till centralen. Ett sådant föreläggande bör få förenas med vite.

Utredningen anser dock inte att Skatteverket skall få besluta om revision hos en redovisningscentral för att kontrollera att centralen fullgjort sina skyldigheter. Anledningen härtill är att länsstyrelsen föreslås vara tillsynsmyndighet och denna myndighet bör därför få ansvar för att kontrollera att redovisningscentralerna fullgör sina skyldigheter.

Av 3 kap. 8 § andra stycket taxeringslagen (1990:324) framgår att Skatteverket får besluta om taxeringsrevision för att inhämta uppgifter av betydelse för kontroll av någon annan än den som revideras, en s.k. tredjemansrevision. Enligt utredningens uppfattning bör det vara möjligt för Skatteverket att göra sådana revisioner hos redovisningscentralerna. Det bör införas en särskild bestämmelse i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen, där det stadgas att Skatteverket får besluta om revision hos den som har tillstånd att driva en redovisningscentral för att kontrollera de uppgifter som överförts från den som har trafik tillstånd till taxi.

Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att, i likhet med vad som gäller enligt lagen om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m., att revisionen skall få göras endast hos den som kan antas vara bokföringsskyldig enligt bokföringslagen och hos annan juridisk person än dödsbo och att bestämmelserna i 3 kap. 9–14 c §§ taxeringslagen skall gälla i tillämpliga delar. I nyssnämnda lagrum behandlas bl.a. vilka handlingar som får granskas i en taxeringsrevision och hur en sådan revision skall bedrivas.

Beslut om revision och föreläggande vid vite bör enligt utredningens uppfattning inte få överklagas. Motsvarande bestämmelser finns i lagen om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel.

*Kontrolluppgifter enligt lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter*

Utredningen har övervägt om de uppgifter som överförs till och bevaras hos redovisningscentraler skall anses vara kontrolluppgifter. Skatteverket skulle i sådant fall ta emot uppgifter om samtliga körupdrag och körpass. Enligt utredningens mening torde det innebära svårigheter att hantera en så stor mängd uppgifter som detta skulle ge upphov till. I detta sammanhang kan nämnas att enbart Taxi Stockholm registrerade 8,7 miljoner körupdrag under år 2003.

Mot bakgrund av det anförda och att många av uppgifterna som överförs till en redovisningscentral aldrig används vid exempelvis revisioner föreslår utredningen inte att de uppgifter som överförts till en redovisningscentral skall anses vara kontrolluppgifter.

### 6.13 Personuppgiftsbehandling och tystnadsplikt m.m.

**Utredningens bedömning:** Automatiserad behandling av personuppgifter i redovisningscentraler skall inte regleras genom särskilda registerförfattningar.

Det skall inte införas särskilda regler om tystnadsplikt i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

Den information som skall lagras hos en redovisningscentral är inte av den karaktären att lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter är tillämplig på sådana uppgifter.

Den föreslagna lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen innebär att den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att till redovisningscentraler löpande överföra information från taxametrar. Det kan förekomma personuppgifter om såväl förare som kunder (fakturaunderlag e.d.). Det finns därför anledning att överväga om det kan uppstå några problem i förhållande till bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) och om det finns behov av bestämmelser om tystnadsplikt för redovisningscentralerna.

### *Personuppgifter*

Personuppgiftslagen är generell och därför tillämplig på automatiserad behandling av personuppgifter, såväl hos den som bedriver taxiverksamhet, som hos redovisningscentraler. Personuppgiftslagen är emellertid subsidiär till annan lagstiftning, t.ex. en lag om redovisningscentraler. Eftersom det av den föreslagna lagen framgår att den som utövar taxiverksamhet skall överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral och att centralen sedan skall behandla dessa uppgifter, hindrar inte personuppgiftslagens bestämmelser att behandling av personuppgifter sker på det sätt som föreskrivs i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen. Det bör dock påpekas att personuppgiftslagens allmänna bestämmelser blir tillämpliga i den mån nyssnämnda lag inte särskilt reglerar behandlingen. En redovisningscentral som behandlar personuppgifter kommer därför att vara ansvarig för att uppgifterna behandlas i enlighet med personuppgiftslagen t.ex. i fråga om grundläggande krav på behandlingen (9 §) och säkerheten vid behandlingen (30–32 §§).

Av intresse är också att lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen är en minimilagstiftning såvitt avser vilka uppgifter i taxametrar som skall överföras till redovisningscentraler. Lagen hindrar inte att ytterligare uppgifter överförs och därmed behandlas av centralerna. Enligt utredningens uppfattning torde dock bestämmelserna i 10 § personuppgiftslagen – som reglerar när det är tillåtet att behandla personuppgifter – vanligtvis inte hindra att även andra uppgifter som kan finnas i taxametrar behandlas av redovisningscentralerna. Uppgifterna registreras på grund av att det föreligger en avtalsituation mellan t.ex. ett taxibolag och en redovisningscentral och det är själva behandlingen av dessa uppgifter som utgör den egentliga grunden för avtalet.

De uppgifter om enskilda personer som det kan bli aktuellt för redovisningscentralerna att behandla torde inte heller vara av känslig karaktär. I fråga om kunder kan det sannolikt handla endast om uppgifter avseende resor och betalning av dessa. I fråga om taxiförare handlar det om uppgifter i direkt anknytning till deras yrkesutövning. Redovisningscentralerna måste enligt utredningens mening anses ha ett berättigat intresse av att behandla dessa uppgifter i enlighet med det bakomliggande avtalet. Det är dock viktigt att hålla i minnet att personuppgiftslagens regler blir fullt ut tillämpliga på sådana personuppgifter som överförs från taxametrar och som inte

omfattas av bestämmelserna i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

#### *Tystnadsplik*

I 26 § revisorslagen (2001:883) finns en särskild bestämmelse om tystnadsplikt. Enligt utredningens uppfattning kan den obligatoriska överföringen av taxameteruppgifter till en redovisningscentral i viss mån jämföras med överlämnandet av räkenskapsinformation till en revisor. Det kan därför övervägas om inte en motsvarande bestämmelse om tystnadsplikt behövs i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen. I jämförelse med ett bolags fullständiga räkenskapsinformation är det emellertid endast ett begränsat antal uppgifter som det är obligatoriskt att överföra till en redovisningscentral enligt den föreslagna lagen. Dessa uppgifter är enligt utredningens mening inte heller till sin karaktär av särskilt känslig natur för den som bedriver taxiverksamhet. Utredningen anser därför att det inte finns tillräckligt starka skäl för att föreslå särskilda regler om tystnadsplikt i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen. Sådana frågor bör i stället regleras avtalsvägen mellan de inblandade parterna, t.ex. ett taxibolag och en redovisningscentral.

#### *Lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter*

I sitt remissvar över betänkandet SOU 1999:60 anförde *Kammarrätten i Göteborg* att det närmare borde undersökas om de lagrade uppgifterna hos en redovisningscentral omfattas av lagen om skydd för företagshemligheter.

Med företagshemlighet avses enligt aktuell lag sådan information om affärs- eller driftförhållanden i en näringsidkares rörelse som näringsidkaren håller hemlig och vars röjande är ägnat att medföra skada för honom i konkurrenshänseende. Med information förstås både sådana uppgifter som har dokumenterats i någon form, inbegripet ritningar, modeller och andra liknande tekniska förebilder, och enskilda personers kännedom om ett visst förhållande, även om de inte har dokumenterats på något särskilt sätt.

I förarbetena till lagen om skydd för företagshemligheter (prop. 1987/88:155 s. 13) anförde departementschefen bl.a. följande.

Som jag nyss antydde bör det däremot krävas att det är fråga om information vars röjande skulle innebära skada för näringsidkaren. Det torde vara en allmän uppfattning att endast relevanta företagshemligheter skall skyddas. Principiellt bör inte varje uppgift som en näringsidkare vill hålla hemlig anses utgöra en företagshemlighet och därmed åtnjuta det skydd som enligt den nya lagen skall tillkomma en sådan. Först om en uppgift kan anses som så väsentlig för näringsverksamheten att ett röjande skulle förändra konkurrensförmågan i negativ riktning, dvs. medföra en skada, bör uppgiften anses utgöra en företagshemlighet.

Enligt utredningens uppfattning är det inte sannolikt att ett röjande av uppgift om ett köruppdrag eller ett körpass skulle förändra en taxiåkares konkurrensförmåga i negativ riktning. Detsamma torde gälla även för uppgifter om flera köruppdrag. Enligt utredningens mening är således den information som skall lagras hos en redovisningscentral inte av den karaktären att lagen om skydd för företagshemligheter är tillämplig på sådana uppgifter.

#### 6.14 Krav på datorutrustningen och dess mjukvara

**Utredningens förslag:** Vägverket skall ges bemyndigande att meddela föreskrifter om datorer och administrativa dataprogram i redovisningscentraler. Innan Vägverket utfärdar sådana föreskrifter skall det samråda med Skatteverket.

En redovisningscentral måste givetvis ha tillgång till teknisk utrustning, dvs. en dator och ett dataprogram, för att kunna ta emot och lagra informationen från taxametrarna. Enligt utredningens mening bör det ställas särskilda krav på både teknisk utrustning och dess mjukvara, om det införs en skyldighet att överföra information från taxametrar till redovisningscentraler. Ett sådant krav bör vara att uppgifter som överförs från en taxameter inte går att manipulera i samband med eller efter överföringen av innehållet.

På samma vis som för taxametrar bör Vägverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om datorer och administrativa dataprogram i redovisningscentraler. Innan Vägverket utfärdar sådana föreskrifter är det lämpligt att man samråder med Skatteverket.



## 6.15 Återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral m.m.

### 6.15.1 Några grunder för återkallelse och varning

**Utredningens förslag:** Det skall vara möjligt att återkalla ett tillstånd att driva en redovisningscentral.

Ett tillstånd skall återkallas av länsstyrelsen om det vid driften av redovisningscentralen har förekommit allvarliga missförhållanden, om det har förekommit allvarliga missförhållanden i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver eller om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

Till grund för återkallelse eller varning *med anledning av brottslig gärning* skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning. Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Det skall vara möjligt att återkalla ett tillstånd att driva en redovisningscentral.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna lämnar bedömningen utan erinran.

### Denna utrednings bedömning

Utredningen om taxinäringen anser, liksom 1998 års taxiutredning, att ett tillstånd att driva en redovisningscentral bör kunna återkallas. 1998 års taxiutredning har dock inte angivit vilka skäl som skall utgöra grund för en sådan återkallelse. Enligt utredningens uppfattning bör de krav som ställs på en sökande av tillstånd att driva en central i princip vara desamma vid prövningen av en ansökan

som i en tillsynssituation. Återkallelse bör därför kunna ske om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger.

Enligt utredningens mening finns det skäl att utforma övriga grunder för återkallelse av tillstånd i överensstämmelse med vissa av de bestämmelser avseende återkallelse av trafik tillstånd som finns i 5 kap. YTL. Dessa bestämmelser har närmare redovisats i avsnitt 3.3.4. I detta sammanhang bör dock anmärkas att alla de juridiska eller fysiska personer som i dag tillhandahåller datautrustning för överföring av information från taxametrar inte har trafik tillstånd, exempelvis en juridisk person som enbart driver en beställningscentral. Vissa av bestämmelserna i 5 kap. YTL är därför mera lämpliga att använda som grund för återkallelse av trafik tillstånd än av tillstånd att driva redovisningscentraler. Utredningen anser trots det nämnda att verksamheten att driva en redovisningscentral har så stark anknytning till taxinäringen, att bestämmelserna i YTL om återkallelse bör kunna tjäna som grund för motsvarande bestämmelser om återkallelse av tillstånd i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

Av 5 kap. 1 § YTL framgår att om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafik rörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarigare missförhållanden, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas kan dock i stället varning meddelas. Skäl för återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral bör också vara att det föreligger allvarliga missförhållanden som är knutna till tillståndshavarens befattning med centralen eller med en annan verksamhet än centralen. Underlåtenhet att anmäla om överföring av uppgifter från taxametrar inte skett på föreskrivet sätt bör kunna leda till återkallelse av tillstånd. Om missförhållandena i en redovisningscentral inte är av allvarlig art bör tillsynsmyndigheten kunna meddela varning.

I 5 kap. 2 § YTL regleras obligatorisk återkallelse av trafik tillstånd. I dessa fall kan således inte varning meddelas. Av lagrummet framgår bl.a. att ett trafik tillstånd skall återkallas om tillståndshavaren har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, eller har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelse av YTL eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen. Ett trafik tillstånd kan vidare återkallas om tillståndshavaren i väsentlig mån har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser

betalning av skatter och avgifter. Enligt utredningens mening bör de nämnda rekvisiten kunna användas som grunder för återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral.

Enligt 5 kap. 2 § YTL skall ett trafiktillstånd också återkallas om tillståndshavaren har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, bl.a. bestämmelser om förarens kör- och vilotider samt fordonets vikt. Såsom redovisats ovan har inte alla de juridiska eller fysiska personer som för närvarande tillhandahåller datautrustning för överföring av information från taxametrar trafiktillstånd, exempelvis en juridisk person som utan att bedriva yrkesmässig trafik driver en beställningscentral. Utredningen anser trots det nämnda att det är lämpligt att brott mot författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter påverkar bedömningen av om tillstånd skall ges att driva en redovisningscentral. Med hänsyn härtill bör brott mot trafikbestämmelser också utgöra grund för återkallelse.

Av 5 kap. 2 § 4 YTL framgår att ett trafiktillstånd skall återkallas om tillståndshavaren på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet. Utredningen föreslår att ett tillstånd att driva en redovisningscentral inte skall kunna förenas med villkor. Det finns mot bakgrund härav inte skäl att låta aktuell bestämmelse om återkallelse få sin motsvarighet i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

Vad avser trafiktillstånden skall till grund för återkallelse eller varning *med anledning av brottslig gärning*, beträffande frågan om brott föreligger, läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning. Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet, se 5 kap. 14 och 15 §§ YTL. Utredningen anser att motsvarande bestämmelser bör införas avseende redovisningscentralerna.

Ett beslut om återkallelse eller varning skall enligt utredningens uppfattning delges den som beslutet rör.

### 6.15.2 Underlåtenhet att utnyttja ett tillstånd att driva en redovisningscentral

**Utredningens förslag:** Ett tillstånd att driva en redovisningscentral som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar mot det.

Ett sådant tillstånd skall återkallas, om den eller de som innehar tillståndet begär det.

Enligt 5 kap. 5 § YTL skall ett trafik tillstånd som inte används återkallas, om inte särskilda skäl talar mot det. Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att en motsvarande bestämmelse införs beträffande ett tillstånd att driva en redovisningscentral som inte längre används. Att ett tillstånd används i ringa omfattning är inte skäl för återkallelse. Om tillståndet inte använts på grund av orsaker som tillståndshavaren inte råder över, exempelvis sjukdom, kan det finnas särskilda skäl som talar mot att tillståndet återkallas.

Enligt utredningens mening är det vidare lämpligt att ett tillstånd kan återkallas, om den som innehar tillståndet begär det.

### 6.15.3 Hur länge skall en återkallelse av ett tillstånd gälla?

**Utredningens förslag:** Om ett tillstånd återkallas på grund av att det förekommer allvarliga missförhållanden eller att förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger skall en tid på lägst tre år och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva en redovisningscentral.

Om ett tillstånd att driva en redovisningscentral återkallas uppkommer frågan hur länge tillståndshavaren skall diskvalificeras att driva centralen. Av 5 kap. 3 § YTL framgår att om ett trafik tillstånd återkallas skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Utredningen anser att en motsvarande bestämmelse bör införas vid återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral. En sådan olämplighetstid bör dock bestämmas endast när grund föreligger för återkallelse på grund av allvarliga missförhållanden eller att förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. För att undvika förväxling med bestämmelserna om spärrtid i körkortslagen (1998:488)

bör begreppet spärrtid inte användas i en lag om redovisningscentraler inom taxinäringen.

#### 6.15.4 Utbytesmöjligheter

**Utredningens förslag:** Ett ärende om återkallelse av tillstånd skall inte få avgöras utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en redovisningsansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns skall tillståndet återkallas.

När ett tillstånd att bedriva en redovisningscentral återkallas för en fysisk person är det den personen som diskvalificeras. När tillståndshavaren är en juridisk person uppkommer frågan vem som drabbas av åtgärden, dvs. den juridiska personen i sig eller den eller de fysiska personer som företräder denne. Utredningen har dock föreslagit att det hos alla juridiska personer som driver centraler skall finnas en eller flera personer som är redovisningsansvariga. Utredningens förslag motsvarar i huvudsak de bestämmelser om trafikansvariga som finns i YTL. Det är således en eller flera redovisningsansvariga som vid återkallelse bör diskvalificeras som företrädare för bolaget i tillståndsfrågan.

Enligt 5 kap. 4 § YTL får ett ärende om trafiktillstånd inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att *byta ut* en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Med rekvisitet *annan vars lämplighet prövas* avses exempelvis en verkställande direktör eller bolagsmännen i handelsbolag. Om inte heller den nya personen godkänns skall tillståndet återkallas. Den beskrivna möjligheten till utbyte av företrädare för ett bolag för att undvika återkallelse av ett tillstånd bör enligt utredningens uppfattning också finnas avseende redovisningscentraler.

#### 6.15.5 Vad skall hända med informationen i en redovisningscentral efter återkallelse av tillståndet?

**Utredningens förslag:** När ett tillstånd har återkallats skall den som innehade tillståndet, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra informationen som tidigare bevarades hos

redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet.

Utredningen har i avsnitt 6.8.8 föreslagit, att när ett tillstånd har upphört att gälla skall dödsboet eller konkursboet överföra den information som bevarats hos redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet.

Ett tillstånd att driva en redovisningscentral kan också upphöra att gälla efter återkallelse av tillståndet. Utredningen anser att det i sådant fall också finns behov av en bestämmelse om skyldighet att överföra de uppgifter som bevarats hos centralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet. Det är den som har haft tillståndet som bör ha en sådan skyldighet. Uppgifterna bör i aktuellt fall överföras senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde.

## 6.16 Straffbestämmelser

Utredningen har att ta ställning till vilka gärningar eller underlåtenhet att handla avseende redovisningscentraler som bör straffbeläggas och överväga påföljder härför.

I detta sammanhang bör anmärkas att utredningen i avsnitt 6.21 funnit att en författningsreglering av redovisningscentraler är att hänföra till 8 kap. 3 § regeringsformen, vilken föreskriver att föreskrifter skall meddelas genom lag. Utan hinder av nämnda bestämmelse kan regeringen efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter om bl.a. trafik, se 8 kap. 7 § regeringsformen. En lag om redovisningscentraler inom taxinäringen får anses ha mycket stark anknytning till yrkesmässig taxitrafik. Riksdagen kan i lag som innehåller sådant bemyndigande föreskriva även annan rättsverkan än böter för överträdelse av föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet.

Såsom redovisats är det utredningens uppfattning att en författningsreglering av redovisningscentraler i huvudsak bör ha de bestämmelser som finns i YTL och YTF om trafiktillstånd som förebild. Anledningen härtill är att verksamheten i en redovisningscentral får anses ha samband med yrkesmässig trafik. På grund härav är det lämpligt att närmare studera vissa straffbestämmelser i YTL och YTF.

### 6.16.1 Den som uppsåtligen driver en redovisningscentral utan tillstånd

**Utredningens förslag:** Den som uppsåtligen driver en redovisningscentral utan tillstånd skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Av 6 kap. 1 § första stycket YTL framgår att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms för *olaga yrkesmässig trafik* till böter eller fängelse i högst ett år. I förhållande till den äldre YTL har straffskalan höjts från böter eller fängelse i högst sex månader till böter eller fängelse i högst ett år. I förarbetena till den nu gällande YTL (prop. 1997/98:63 s. 117) uttalades att en straffskärpning utgör en viktig signal om att olaga yrkesmässig trafik är ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa.

1998 års taxiutredning har inte föreslagit att den som driver en redovisningscentral utan tillstånd skall straffas. Utredningen om taxinäringen är dock av uppfattningen att ett sådant förfarande bör straffbeläggas. Enligt utredningens mening kan det uppkomma situationer då t.ex. en person som fått sitt tillstånd att driva en central återkallat vilseleder en åkare att tillståndet fortfarande är giltigt. Ett sådant förfaringsätt torde inte vara att hänföra till brottet bedrägeri, om den som vilseleder fortsatt tillhandahåller vissa tjänster, såsom administration av kreditkörningar, beställningstjänster m.m.

Med hänsyn till att verksamheten i en redovisningscentral har nära samband med yrkesmässig trafik bör det subjektiva rekvisitet *uppsåtligen* och det straff som anges i 6 kap. 1 § YTL få sin motsvarighet i en straffbestämmelse som rör redovisningscentraler. Den som uppsåtligen driver en redovisningscentral utan tillstånd bör således dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

### 6.16.2 Beställaransvar

**Utredningens bedömning:** Beställaransvaret enligt YTL bör inte få någon motsvarighet i en författning om redovisningscentraler.

I 6 kap. 2 § YTL regleras det s.k. beställaransvaret. Där föreskrivs att om yrkesmässig trafik har drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om

han kände till eller hade skäligen anledning anta att tillstånd saknades. Det förhållandet att det för ansvar krävs att det är fråga om att yrkesmässigt träffa avtal medför t.ex. för taxitrafikens del att den vanlige taxikunden inte berörs av ett sådant ansvar.

I prop. 1983/84:65 s. 11 anförde departementschefen bl.a. följande.

Vid en stor del av alla transportuppdrag sluts inte avtal direkt mellan godsets ägare och åkeriföretaget. Industri- och handelsföretag vänder sig ofta till exempelvis speditörer, transportförmedlingsföretag eller lastbilscentraler då de har behov av transporter. Det är därefter denna mellanhand som självständigt avtalar med ett åkeri om transporten. Något inflytande på frågan om vilken transportör som i den enskilda fallet skall anlitas har normalt inte uppdragsgivaren. Motsvarande situation kan uppstå exempelvis när ett åkeri anlitar en underentreprenör. I de nämnda fallen är det enligt min mening uppenbart att speditören, transportförmedlaren, lastbilscentralen respektive det åkeri som avtalat med en underentreprenör måste bära ansvaret för att endast åkare med vederbörligt trafiktillstånd anlitas. Den som hos dessa mellanhänder beställt en transport har rätt att kunna utgå från att yrkestrafiklagens regler följs.

Med hänsyn till lagrummet om beställaransvar i YTL uppkommer frågan om en liknande ordning bör införas beträffande redovisningscentralerna. Enligt utredningens uppfattning är det inte särskilt sannolikt att taxiåkare i någon större omfattning kommer att anlita mellanhänder för att sluta avtal med redovisningscentraler om överföring av information från taxametrar. Frågan återstår då om taxiåkaren själv skall ha ett beställaransvar vid hans eller hennes anlitan av en redovisningscentral. Utredningen anser det vara mycket viktigt att ett system med redovisningscentraler utformas för att så långt som möjligt undvika krångel för taxiåkarna. Om det införs ett beställaransvar måste taxiåkarna kontrollera att redovisningscentralerna har tillstånd vilket kan ta både tid och resurser i anspråk. Med hänsyn härtill och att det är straffbart att driva en redovisningscentral utan tillstånd samt att taxiåkaren skall anmäla till tillsynsmyndigheten vilken redovisningscentral som anlitas anser utredningen att beställaransvaret enligt YTL inte bör få sin motsvarighet i en författning om redovisningscentraler.



### 6.16.3 Att ändra, förstöra eller undanskaffa uppgifter i en redovisningscentral

**Utredningens förslag:** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen skall dömas till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. I ringa fall skall inte dömas till ansvar.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet förstör eller på annat sätt undanskaffar data som skall lagras i en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte något att anmärka mot utredningens bedömning.

#### Denna utrednings bedömning

Enligt utredningens förslag skall uppgifter som finns i kvitton, följesedlar och körpassrapporter överföras från taxametrar för att bevaras i en redovisningscentral. I Vägverkets föreskrifter, VVFS 1999:177, finns detaljerade föreskrifter om den information som skall finnas i nämnda handlingar, se vidare avsnitt 4.1.1. Ett *kvitto* skall innehålla uppgifter om bl.a. taxiföretagets namn, organisationsnummer, postadress, taxifordonets registreringsnummer, tidpunkter då köruppdrag påbörjats och avslutats, under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka och slutlig summa med särredovisning av i beloppet ingående mervärdesskatt. En *körpassrapport* skall enligt verkets föreskrifter innehålla uppgifter om bl.a. identifikationsbeteckning för de enheter som plomberats, programversionsbeteckning, datum och tidpunkt då körpasset startade och avslutades, under körpasset tillryggalagd körsträcka och under körpasset inkört belopp kontant samt kredit.

Syftet med redovisningscentraler är att information från taxameterna skall tillvaratas och sparas för att kunna fungera som kontrollmaterial vid framför allt Skatteverkets revisionsarbete som rör taxinäringen. Med hänsyn härtill är det av vikt att de uppgifter

som finns i en redovisningscentral och som behövs för t.ex. skattekontroll inte tas bort eller ändras.

Att exempelvis undanskaffa information i en redovisningscentral får enligt utredningens mening ha nära samband med de brott som beskrivs i 10 § skattebrottslagen (1971:69) och 11 kap. 5 § brottsbalken. Av det förstnämnda lagrummet framgår att den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet åsidosätter bokföringsskyldighet eller sådan skyldighet att föra och bevara räkenskaper, som föreskrivs för vissa uppgiftsskyldiga och därigenom ger upphov till fara för att myndighets kontrollverksamhet vid beräkning eller uppbörd av skatt eller avgift allvarligt försvåras, döms för *försvårande av skattekontroll* till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. I ringa fall döms inte till ansvar för försvårande av skattekontroll. Av 11 kap. 5 § brottsbalken framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter bokföringsskyldighet enligt bokföringslagen (1999:1078) genom att underlåta att t.ex. bokföra affärshändelser eller bevara räkenskapsinformation döms, om rörelsens förlopp, ekonomiska resultat eller ställning till följd härav inte kan i huvudsak bedömas med ledning av bokföringen, för *bokföringsbrott* till fängelse i högst två år eller om brottet är ringa, till böter. Är brottet grovt döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

Enligt utredningens uppfattning är det tveksamt om information som överförs till och bevaras hos redovisningscentralerna är att betrakta som räkenskapsinformation enligt bokföringslagen. Bakgrunden till utredningens frågor kring räkenskapsinformation är följande. Ett företag skall löpande bokföra alla *affärshändelser*, se till att det finns *verifikationer* för alla bokföringsposter samt systemdokumentation och behandlingshistorik samt bevara bl.a. all räkenskapsinformation, se 4 kap. 1 § bokföringslagen.

Med *affärshändelser* avses alla förändringar i storleken och sammansättningen av ett företags förmögenhet som beror på företagets ekonomiska relationer med omvärlden, såsom in- och utbetalningar, uppkomna fordringar och skulder samt egna tillskott till och uttag ur verksamheten av pengar, varor eller annat, se 1 kap. 2 § bokföringslagen.

*Räkenskapsinformation* är bl.a. sådana sammanställningar av uppgifter som avses i balansräkning, grundbokföring och huvudbokföring samt *verifikationer*.

För varje affärshändelse skall det finnas en verifikation. Flera likartade affärshändelser får dock dokumenteras genom en *gemensam*

*verifikation*. Vid försäljning av varor och tjänster mot kontant betalning får även inbetalningarna under en dags försäljning dokumenteras genom en gemensam verifikation, om det skulle vara förenat med svårigheter att upprätta verifikationer för de olika affärshändelserna. Den gemensamma verifikationen får då utgöras av uppgifter från en kassaapparat, kassarapport eller annan uppgift som anger summan av mottagna betalningar, se 5 kap. 6 § bokföringslagen. Enligt 5 kap. 7 § bokföringslagen skall en verifikation innehålla uppgift om bl.a. när den har sammanställts, när affärshändelsen har inträffat, vilket belopp den gäller och vilken motpart den berör. Sådana uppgifter får dock utelämnas, om det är förenat med svårigheter att låta uppgifter ingå i verifikationen och ett utelämnande av uppgiften är förenligt med god redovisningssed.

Enligt utredningens bedömning torde kvitton, följesedlar och körpassrapporter hos taxiåkaren utgöra verifikationer och därmed räkenskapsinformation enligt bokföringslagen hos taxiåkaren. Utredningen är dock tveksam till om kopior av sådana verifikationer som bevaras hos en redovisningscentral är att anse som sådan räkenskapsinformation. Utredningen anser dock att den bevarade informationen hos en redovisningscentral inte kan vara centralens räkenskapsinformation, eftersom affärshändelsen som ligger till grund för de uppgifter som bevaras hos centralen, dvs. taxikundens betalning, inte påverkar redovisningscentralens förmögenhet, se ovan om affärshändelser.

Mot bakgrund av det anförda finner utredningen att det kan bli svårt att få en tillståndshavare som förstört uppgifter som skall lagras i en redovisningscentral straffad för försvårande av skattekontroll eller bokföringsbrott. Utredningen anser därför att det bör regleras särskilt i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen att den som ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar de uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse. Enligt utredningens uppfattning bör straffet för ett sådant brott inte understiga vad som stadgas för försvårande av skattekontroll. Utredningen anser således att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar de uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. I ringa fall bör inte dömas till ansvar.

Ansvarsbestämmelser där fängelse ingår i straffskalan innebär en begränsning av det skydd mot frihetsberövande som ges i 2 kap. 8 §

regeringsformen. Enligt 2 kap. 12 § skall som huvudregel en sådan begränsning ske genom lag. I 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen finns en bestämmelse som i viss mån lättar upp det aktuella lagkravet. Enligt bestämmelsen kan riksdagen i en lag, som innehåller ett bemyndigande med stöd av lagrummets första stycke, föreskriva annan rättsverkan än böter för överträdelse av en föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet. Sådan tillåtelse av *blankettstraffstadganden* med fängelse i straffskalan avser enligt lagrummets lydelse bara hänvisning till föreskrifter som meddelas av *regeringen*. Det är omdiskuterat om denna regel utesluter eller inskränker möjligheten att på detta sätt sanktionera föreskrifter på lägre konstitutionell nivå än förordning (se bl.a. beslut meddelat av Högsta domstolen den 19 november 2003 i mål nr Ö 4333-01).

Mot bakgrund av det anförda uppkommer frågan om det är lämpligt att det straffbara området för att bl.a. förstöra uppgifter som bevaras i en redovisningscentral skall avgränsas genom Vägverkets föreskrifter om taxametrar. Vid en sammantagen bedömning anser utredningen att det straffbara området för t.ex. undanskaffande av uppgifter i en central närmare bör bestämmas i förordning och inte genom Vägverkets föreskrifter. Det nämnda innebär att det särskilt bör regleras i förordning vilka uppgifter som skall överföras till och bevaras hos redovisningscentraler.

Utredningen anser således att endast den bör straffas som ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar de uppgifter som skall bevaras i en sådan central enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av en lag om redovisningscentraler. Enligt utredningens uppfattning bör det räcka med oaktsamhet för att straffansvar skall träda in.

#### 6.16.4 Underlåtenhet att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral

**Utredningens förslag:** En tillståndshavare till taxitrafik som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

**1998 års taxiutrednings bedömning:** Underlåtenhet från åkarens sida att överföra information från taxametrar till en redovisningscentral bör medföra böter eller fängelse i högst ett år.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har inte något att erinra mot utredningens bedömning. *Ekobrottsmyndigheten* anser det vara viktigt att såväl uppsåtliga, som oaktsamma gärningar bestraffas när det gäller underlåtenhet att överföra uppgifter från en taxameter.

### Denna utrednings bedömning

Om krav införs på obligatorisk överföring av uppgifter från taxametrar till redovisningscentraler är det enligt Utredningen om taxinäringen av största vikt att taxiåkarna efterkommer en sådan skyldighet. Att underlåta att överföra information från taxametrar till en redovisningscentral bör därför straffbeläggas. Utredningen instämmer i Ekobrottsmyndighetens bedömning att både uppsåtliga och oaktsamma gärningar bör leda till straffbarhet.

Enligt utredningens uppfattning bör straffet för den aktuella underlåtenheten inte vara lägre än för olaga yrkesmässig trafik. För underlåtenhet att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral bör därför följa böter eller fängelse i högst ett år. Såsom utredningen anfört i föregående avsnitt bör det straffbara området dock bestämmas genom förordning och inte genom Vägverkets föreskrifter. Ansvaret för underlåtenhet att överföra uppgifter från en taxameter till en redovisningscentral bör läggas på den som har ett trafiktillstånd avseende taxitrafik.

Ekobrottsmyndigheten har påpekat att det i 9 kap. 4 § YTF stadgas att en tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid med vad som föreskrivits om bl.a. taxametrar döms till penningböter. Ekobrottsmyndigheten konstaterar att om de av 1998 års taxiutredning föreslagna straffbestämmelserna införs skulle det innebära att den som underlåter att överföra information från taxametern kan dömas till böter eller fängelse medan den åkare eller den förare som lyckats påverka de uppgifter som överförs till centralen genom att manipulera taxametern, om annat allvarliga brott inte kan bevisas, endast kan dömas till penningböter. Enligt Ekobrottsmyndigheten bör det övervägas att skärpa straffen även för sådana taxameterrelaterade gärningar.

Det kan diskuteras om straffet för taxameterrelaterade gärningar skall vara lägre än underlåtenhet att överföra uppgifter från taxametrar till en redovisningscentral. Att höja straffet för taxameterrelaterade gärningar till fängelse kräver en omfattande författningsreglering, se

föregående avsnitt. Utredningen finner det inte lämpligt att närmare reglera tekniska bestämmelser om taxametrar i förordning. Med hänsyn härtill föreslår utredningen inte att straffet för taxameterrelaterade gärningar skall vara fängelse.

#### 6.16.5 Underlåtenhet att anmäla redovisningscentral och byte av sådan central

**Utredningens förslag:** Länsstyrelsen får förelägga den som har tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) att driva taxitrafik att lämna en anmälan om anlitan och byte av redovisningscentral.

Ett sådant föreläggande får förenas med vite, om det finns anledning att anta att det annars inte följs.

**1998 års taxiutredning:** Den som inte anmäler till vilken redovisningscentral överföring av uppgifter skall ske bör dömas till penningböter.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har inte något att erinra mot utredningens bedömning. *Ekobrottsmyndigheten* anser det inte vara befogat att införa straff för den som underlåter att anmäla redovisningscentral. Enligt *Ekobrottsmyndigheten* är det mer verkningsfullt att förelägga åkaren att vid vite inkomma med anmälan.

#### Denna utrednings bedömning

Utredningen om taxinäringen anser att det bör underlätta tillståndsmyndighetens arbete, om möjlighet ges att förelägga den som har trafik tillstånd till taxitrafik att lämna över en anmälan om anlitan och byte av redovisningscentral. Ett sådant föreläggande bör få förenas med vite, om det finns anledning anta att det annars inte följs. Lagen (1985:206) om viten gäller viten som enligt lag eller annan författning får föreläggas av myndigheter. Enligt 6 § lagen om viten prövas utdömande av viten av länsrätt på ansökan av den myndighet som har utfärdat vitesföreläggandet.

### 6.16.6 Underlåtenhet att överföra information till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet

**Utredningens förslag:** Den som har haft tillstånd att driva en redovisningscentral och som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra sin skyldighet att överföra den information som bevarats i centralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet döms till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. I ringa fall skall inte dömas till ansvar.

I avsnitten 6.8.8 och 6.15.5 föreslår utredningen, att när ett tillstånd att driva en redovisningscentral har upphört att gälla skall införas en skyldighet för konkursboet, dödsboet eller den som har haft tillstånd att driva en redovisningscentral, att överföra den information som bevarats hos redovisningscentralen till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet. Enligt utredningens uppfattning bör det övervägas om underlåtenhet att fullgöra sådan skyldighet bör förenas med straffansvar.

Efter återkallelse av ett tillstånd att driva en redovisningscentral förfogar fortfarande den tidigare tillståndshavaren över all den information som förut bevarades hos redovisningscentralen. Så är inte fallet när ett tillstånd upphört efter ett dödsfall eller en konkurs. Exempelvis har tingsrätten i sistnämnda fall utsett en konkursförvaltare som sköter förvaltningen av konkursboet. Utredningen anser med hänsyn till skillnaden i fråga om vem som förfogar över informationen att särskilt straffansvar endast bör komma i fråga då den som har fått sitt tillstånd *återkallat* underlåter att fullgöra sin skyldighet att överföra de uppgifter som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till länsstyrelsen.

Enligt utredningens mening bör straffet för den aktuella underlåtenheten vara detsamma som för den som ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral. För underlåtenhet att överföra aktuell information till den länsstyrelse som varit prövningsmyndighet bör därför följa böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. I ringa fall bör inte dömas till ansvar. Utredningen anser att både uppsåtliga och oaktsamma gärningar bör leda till straffbarhet. I ringa fall bör inte dömas till ansvar.

## 6.17 Verkställighet och överklagande

**Utredningens förslag:** Ett beslut i frågor om redovisningscentraler skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om redovisningscentraler skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

### *Verkställighet*

Av 7 kap. 9 § YTL framgår att ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Bestämmelsen medför att exempelvis beslut om återkallelse skall gälla omedelbart. En sådan ordning innebär att man förhindrar att den yrkesmässiga trafiken pågår under lång tid medan överprövning sker i högre instans.

Enligt utredningens mening är det lämpligt med en motsvarande bestämmelse om verkställighet i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen. På så vis går det att undvika att missförhållanden i redovisningscentralen fortsätter efter en återkallelse av tillståndet.

### *Frågor om redovisningscentraler*

Av 7 kap. 2 och 7 §§ YTL framgår att länsstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol samt att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Enligt utredningens mening bör också frågor om redovisningscentraler kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut om exempelvis tillstånd att driva en redovisningscentral eller återkallelse får anses vara av stor vikt för den enskilde. Prövningstillstånd bör enligt utredningens uppfattning krävas vid överklagande till kammarrätten.

## 6.18 Registerfrågor

**Utredningens förslag:** I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret också ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten ansvarar enligt lag eller annan



författning, i fråga om den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva en redovisningscentral.

I vägtrafikregistret skall det föras in uppgifter som avser rätten att bedriva en redovisningscentral och det som i övrigt behövs för tillämpning av en författning om redovisningscentraler.

I fråga om redovisningscentraler skall de uppgifter som framgår av en särskild bilaga föras in i vägtrafikregistret. Det skall framgå av bilagan vilken myndighet som svarar för att respektive uppgift förs in i registret.

Det skall införas ett särskilt taxameterregister.

### *Vägtrafikregistret*

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser bl.a. behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik, rätten att bedriva sådan trafik och det som i övrigt behövs för tillämpningen av YTL. Vägverket för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarigt för registret, se 6 och 7 §§ LVTR.

Länsstyrelserna är regionala myndigheter för körkorts- och yrkestrafikfrågor och för den regionala registerföringen i fråga om körkortsregistrering och yrkestrafikregistrering. De för in uppgifter i vägtrafikregistret i den utsträckning som anges i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR). Länsstyrelserna är användare av vägtrafikregistret exempelvis vid prövningen av ansökningar om trafiktillstånd och vid tillsynen av innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik. I bilaga 3 till förordningen anges i detalj vilka uppgifter i fråga om yrkestrafikregistreringen som skall föras in i vägtrafikregistret. I bilagan anges också vilken eller vilka myndigheter som svarar för att uppgift förs in i registret. Av bilaga 3 framgår bl.a. att länsstyrelserna eller Vägverket skall registrera ansökan om trafiktillstånd, uppgift om tillståndshavarens dödsfall, beslut om varning eller återkallelse och upphörande av tillstånd.

*Registrering av uppgifter av intresse för redovisningscentraler*

Enligt utredningens uppfattning är det uppenbart att det finns behov av registrering av uppgifter avseende redovisningscentraler. Dessa uppgifter bör registreras i vägtrafikregistret vilket kräver författningsändringar i både LVTR och FVTR. I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om bl.a. den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt YTL, se 5 § LVTR. En motsvarande ändamålsbestämmelse bör införas beträffande redovisningscentralerna.

Av 6 § LVTR bör framgå att det i vägtrafikregistret skall föras in uppgifter som avser rätten att bedriva redovisningscentraler och det som i övrigt behövs för tillämpning av en lag om redovisningscentraler, t.ex. registrering av vilka som är anslutna till en redovisningscentral och vilken central som anlitas av den som har tillstånd till yrkesmässig taxitrafik.

Ändringar bör också ske i 1 kap. 3 § FVTR så att länsstyrelserna blir regionala registreringsmyndigheter i fråga om registrering av redovisningscentraler. Enligt utredningens mening bör också en ny bilaga fogas till förordningen med redovisning av vilka uppgifter i fråga om redovisningscentraler som skall föras in i vägtrafikregistret, exempelvis identitetsuppgifter och tillståndsuppgifter efter förebild av vad som gäller för yrkestrafikregistreringen. Av en sådan bilaga skall vidare framgå vilka myndigheter som skall svara för att uppgifterna förs in i det aktuella registret. Utredningen lämnar dock inte något förslag till bilaga.

För redovisningscentraler bör också finnas bestämmelser om gallring i vägtrafikregistret, sökbegrepp och utdrag ur register, se 3 kap. 4 § samt 4 kap. 1 och 9 §§ FVTR. Sådana bestämmelser är dock beroende av vad som anges i en eventuell bilaga till FVTR, varför utredningen inte heller lämnar förslag till sådana bestämmelser. Utredningen anser att det inte krävs ändringar i övrigt av LVTR och FVTR med anledning av en reglering av redovisningscentraler.

*Taxameterregister*

Enligt vad utredningen erfarit finns det behov av ett särskilt register som knyter varje enskild taxameter till ett fordon för att bl.a. undvika att man innehar två taxametrar och använder enbart en av dessa i laglig verksamhet.

Frågor om registrering av taxametrar får anses ha anknytning till yrkestrafikregistreringen. Utredningen föreslår därför att bilaga 3 till FVTR skall ändras så att taxameterens identifikationsbeteckning, dvs. taxameterens fabrikat, typbeteckning och tillverkningsnummer registreras tillsammans med ett särskilt angivet fordon. Utredningen lämnar dock inte något författningsförslag till ändring i bilaga 3 till FVTR.

**6.19 Underrättelseskyldighet**

**Utredningens förslag:** En kopia av ett beslut om tillstånd att driva en redovisningscentral skall sändas till polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns samt i annat fall den polismyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas.

Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en person som har tillstånd att driva en redovisningscentral skall tilldelas en varning, eller om tillståndet skall återkallas, skall detta anmälas till prövningsmyndigheten.

Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av prövningsmyndigheten lämna de uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn.

När en domstol har dömt någon som har tillstånd att driva en redovisningscentral för brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till prövningsmyndigheten.

Såsom utredningen har anfört bör en prövning av tillstånd att driva redovisningscentraler och återkallelse av sådana tillstånd nära anknyta till de bestämmelser som gäller för trafikillstånden i motsvarande

situationer. Ett tillstånd att driva en redovisningscentral kan således återkallas bl.a. om tillståndshavaren har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott. Det är således av största vikt att en tillsynsmyndighet får kännedom om bl.a. avgöranden från domstolarna.

#### *Underrättelseskyldighet enligt YTF*

I 8 kap. YTF föreskrivs en ganska omfattande underrättelseskyldighet för myndigheter och domstolar.

En kopia av ett beslut om trafiktillstånd för taxitrafik skall sändas till polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns samt i annat fall den polismyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas, se 8 kap. 1 § YTF.

Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om bl.a. en innehavare av trafiktillstånd skall tilldelas en varning, eller om tillståndet skall återkallas, skall detta anmälas till prövningsmyndigheten, se 8 kap. 2 § första stycket YTF.

Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av en prövningsmyndighet lämna de uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn, se 8 kap. 3 § YTF.

När en domstol har dömt någon som har exempelvis trafiktillstånd för något brott som anges i 5 kap. 2 § FVTR eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till prövningsmyndigheten. I 5 kap. 2 § FVTR finns en omfattande katalog på olika brott som skall föranleda underrättelseskyldighet.

#### *Underrättelseskyldighet avseende redovisningscentraler*

Enligt utredningens uppfattning finns det behov av bestämmelser om underrättelseskyldighet vad avser redovisningscentraler. Sådana bestämmelser i en författning om redovisningscentraler bör i princip motsvara de bestämmelser som finns om sådan skyldighet enligt YTF och som redovisas ovan.

## 6.20 Avgifter

**Utredningens förslag:** Länsstyrelserna skall få ta ut avgifter för vissa provningar enligt lagen och förordningen om redovisningscentraler inom taxinäringen och Vägverket för prov i yrkeskunnande. Regeringen eller den myndigheten regeringen bestämmer skall få meddela ytterligare föreskrifter om avgifter avseende redovisningscentraler.

**Utredningens bedömning:** Det skall inte göras någon författningsreglering av redovisningscentralernas prissättning av sina tjänster.

### *Taxiåkarens avgifter*

Det finns olika sätt att överföra information från taxametrar till exempelvis beställningscentraler, servicebolag och verkstäder. Enligt vad utredningen erfarit varierar också de avgifter som tas ut för tjänsten att tillhandahålla ett administrativt datasystem för överföring av information från taxametrar. Utredningen är av uppfattningen att det inte finns skäl för någon reglering av redovisningscentralernas prissättning av sina tjänster.

### *Redovisningscentralens avgifter*

Av 11 kap. 7 § YTF framgår att avgift för en provning av en ansökan enligt förordningen tas ut enligt bestämmelserna i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Enligt 4 kap. 1 § i sistnämnda förordning tar man ut en avgift i de fall och med de belopp som anges i avsnitt 5 i bilagan till förordningen. Avgift tas ut för bl.a. provningen av en ansökan om tillstånd, undantag och behörighet enligt YTL. Avgifter tas vidare ut för prov i yrkeskunnande.

Enligt utredningens uppfattning är det rimligt att avgifter tas ut för länsstyrelsens handläggning av olika frågor enligt lagen och förordningen om redovisningscentraler inom taxinäringen, exempelvis vid ansökan om tillstånd till att driva en redovisningscentral och när fråga är om undantag från bestämmelser i lagen. Vägverket bör få ta ut avgifter för prov i yrkeskunnande. Sådan reglering av avgifter bör göras i förordningen om avgifter inom vägtrafikområdet.

Utredningen avser dock inte att lämna förslag till exakt vilka belopp avgifterna skall utgå.

## 6.21 Skall reglering av redovisningscentraler ske i lag eller annan författning?

**Utredningens bedömning:** Den huvudsakliga regleringen av redovisningscentraler skall ske i lag.

Om en innehavare av tillstånd till taxitrafik skall vara skyldig att överföra all information från taxametrar till ett administrativt data-system i en redovisningscentral uppkommer frågan om vilken reglering härvidlag som skall ske i lag och vilka bestämmelser som skall ske i annan författning.

Av 8 kap. 2 § RF framgår att föreskrifter om enskildas personliga ställning samt om deras personliga och ekonomiska förhållanden inbördes meddelas genom lag. Sådana föreskrifter är bland andra föreskrifter om rätt till fast och lös egendom, om avtal samt om bolag, föreningar, samfälligheter och stiftelser.

Enligt 8 kap. 3 § RF skall föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna som gäller åligganden eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden meddelas genom lag. Sådana föreskrifter är bland andra föreskrifter om brott och rättsverkan av brott, om skatt till staten samt om rekvisition och annat sådant förfogande.

Genom lagrummet 8 kap. 7 § möjliggörs delegation till regeringen av normgivningsmakt i vissa ämnen som hör till det primära lagområdet enligt bl.a. 8 kap. 3 § RF. Sådan delegation är dock inte möjlig i ämnen som hör till det primära lagområdet enligt 8 kap. 2 § RF.

Regeringen får emellertid utöver vad som följer av bl.a. 8 kap. 7 § RF genom förordning besluta föreskrifter om verkställighet av lag. Det är således möjligt för regeringen att meddela verkställighetsföreskrifter i ämnen som regleras i 8 kap. 2 och 3 §§ RF. Verkställighetsföreskrifter kan betecknas som tillämpningsföreskrifter av rent administrativ karaktär. Sådana föreskrifter har väsentligt mindre räckvidd än den normgivningsmakt som kan grundas på delegation enligt 8 kap. 7 § RF. En förutsättning för att regeringen skall få meddela verkställighetsföreskrifter är att den lagbestämmelse som skall kompletteras är så detaljerad att regleringen inte tillförs något

väsentligt nytt genom den av regeringen beslutade föreskriften, (se Håkan Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, tredje upplagan s. 129 ff.).

Frågan huruvida en reglering tillhör det primära lagområdet enligt 8 kap. 2 § RF eller 8 kap. 3 § RF uppkommer endast om privata organ som exempelvis beställningscentraler och taxametertillverkare godkänns som redovisningscentraler. En sådan reglering innebär ju en skyldighet för en enskild person (taxiåkaren) att *sluta avtal* med en annan enskild person (redovisningscentralen) om överföring av information från taxameterna. Det nämnda kan vara ett argument för att 8 kap. 2 § RF är tillämplig.

Enligt utredningens mening går det dock inte att bortse från att åliggandet att överföra information från taxametrar till godkända redovisningscentraler kan knytas till det allmänna, eftersom syftet med en sådan reglering är att underlätta myndigheternas kontroll över taxinäringen. Med hänsyn till det anförda anser utredningen att en författningsreglering av redovisningscentraler bör tillhöra det primära lagområdet enligt 8 kap. 3 § RF.

Enligt utredningens mening är det ur författningsteknisk synvinkel lämpligt att införa en särskild lag om redovisningscentraler i stället för att göra ändringar i YTL.

## 6.22 En avslutande kommentar avseende redovisningscentraler

Såsom utredningen anför torde taxinäringen vara särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet. Skatteverket har uppskattat summan av årligen oredovisad omsättning inom näringen till ca fyra miljarder kr. Enligt utredningens uppfattning finns det naturligtvis skäl att försöka motverka sådan brottslighet.

Utredningen har framhållit att en förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. För att en sådan tillsyn skall vara verkningfull krävs dock vissa hjälpmedel, varav redovisningscentraler är ett.

Utredningen anser att krav på överföring av information från taxametrar till redovisningscentraler torde kunna motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Anledningen till utredningens ställningstagande är bl.a. uppgifter från *Skatteverket* och *Ekobrottsmyndigheten* om att i de fall där taxiföretagen inte sparat körpassrapporter eller använt s.k. krympningsprogram har det visat sig helt

nödvändigt att ha tillgång till kontrollmaterial i form av taxameterens originaluppgifter, som kunnat inhämtas från tredje part, t.ex. beställningscentraler. Med tillgång till dessa uppgifter har myndigheterna kunnat göra jämförelser mot bl.a. bokförda och deklarerade intäkter. Skatteverket har i sådana utredningar kunnat beräkna eventuellt undanhållna intäkter och rörelsens verkliga resultat. Som grund för utredningens ställningstagande om redovisningscentraler bör också nämnas att utredningen erfarit att olika representanter för taxinäringen, bl.a. *Svenska Taxiförbundet*, är positiva till krav på att redovisningscentraler skall bevara uppgifter som överförs från taxametrar.

I sitt remissvar över 1998 års taxiutrednings betänkande har *Konkurrensverket* ifrågasatt om det finns tillräckliga skäl att inom just taxinäringen införa ett särskilt system med redovisningscentraler för att kontrollera företagets intäkter. Enligt Konkurrensverket skulle ett system med redovisningscentraler medföra extra kostnader och ansträngningar för den majoritet av företagare inom taxinäringen som sköter sin ekonomiska redovisning korrekt och torde sakna motsvarighet i de krav som ställs på företagen i andra branscher. Enligt utredningens uppfattning skiljer sig taxinäringen betydligt från andra kontantbranscher i landet genom kravet på taxametrar. Ett fordon får ju användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter av godkänd typ. Det finns också krav på att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett annat administrativt datasystem, se Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Enligt uppgifter från *Svenska Taxiförbundet* är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Dessa åkare överför således redan i dag information från taxametrar till beställningscentraler. Sådan överföring av uppgifter sker också från åkare som har avtal med servicebolag, verkstäder m.m. Någon motsvarande överföring av uppgifter från kassaapparater sker inte i någon annan kontantbransch.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen att det finns anledning att ställa andra krav på företag inom taxinäringen än företag inom andra kontantbranscher. Krav på överföring av uppgifter till en redovisningscentral, exempelvis en beställningscentral eller ett servicebolag, torde med hänsyn till vad som redovisats ovan inte vara särskilt betungande eller komplicerat för en taxiåkare.

Enligt vad utredningen erfarit finns det vissa beställningscentraler som kommer att kräva full anslutning till centralens tjänster, om det blir en författningsreglering av redovisningscentraler. Vissa beställningscentraler avser således att kräva anslutning till centralen



för att man över huvud taget skall få överföra uppgifter från taxametrar till en sådan central. Det nämnda kan då innebära att det blir obligatoriskt att ansluta sig till en beställningscentral, om det inte finns andra aktörer som är godkända redovisningscentraler. Utredningen har dock erfarit att det finns andra aktörer än beställningscentraler, exempelvis servicebolag och taxametertillverkare, som också kan agera som redovisningscentraler. Enligt utredningens mening torde detta innebära att det inte föreligger någon risk för att taxiåkare mot sin vilja måste ansluta sig till just en beställningscentral. Genom överföring av information genom telefonmodem är man vidare inte beroende av att redovisningscentralen finns i omedelbar närhet till taxiföretaget.

Det torde förekomma mer ekonomisk brottslighet inom taxinäringen i t.ex. storstadsområdena än på landsbygden. I sistnämnda fall utgörs verksamheten till övervägande del av samhällsbetalda resor, exempelvis färdtjänst och skolskjuts. Betalning för sådana tjänster erhålls efter ett faktureringsförfarande, vilket medför att betalningar är enklare att kontrollera än om det är fråga om kontantbetalningar. Enligt utredningens mening kan det dock inte komma i fråga att undanta taxiföretag på landsbygden från skyldigheten att anlita en redovisningscentral. En sådan ordning med dispenser skulle medföra svåra gränsdragningsproblem. Utredningen förordar således att regleringen om redovisningscentraler skall omfatta alla privata taxiföretag.

### 6.23 Avläsare av kreditkort

**Utredningens förslag:** Om det i ett fordon i taxitrafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern.

Vägverket skall ges möjlighet att närmare föreskriva om användning och kontroll av avläsare av kreditkort.

*Skall krav ställas att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade med taxametrar?*

Enligt vad utredningen erfarit förekommer det i dag att avläsare av kreditkort utan att vara ansluten till taxametern används vid taxikörningar. Uppgifterna från avläsaren av kreditkort överförs via radio-

länk till bl.a. olika banker och deras inlösesystem. Utredningen har emellertid fått information från bl.a. *Ekobrottsmyndigheten* och *Svenska Taxiförbundet* om att vissa kunder fått redovisningar på sina kontoutdrag där det framgår att den som erhållit betalning för taxiresan över huvud taget inte har anknytning till taxiföretaget.

I en skrivelse ställd till Utredningen om taxinäringen anför Svenska Taxiförbundet bl.a. följande.

Förbundet har uppmärksammat allvarliga problem kring användandet av "pointern" i taxibilar. Förbundet hemställer att användningen av pointer i taxibilar skall förbjudas om den inte provats och typgodkänts tillsammans med taxametern. – När kreditkortsföretaget skickar faktura till kunden är det inte alls säkert att taxiföretaget anges som inköpsställe, det kan vara vilket företag som helst utan koppling till taxiföretaget. Användningen av pointern är således en väsentlig grogrund för svarta pengar. Tilläggas bör att det är fullt möjligt att integrera pointern till taxameter precis som i andra taxametersystem. – Förbundet refererar också till Vägverket Region Stockholm som vid kontroller gjort jämförelser mellan taxibilar med kompletta taxametersystem visavi sådana med pointer. Det har då visat sig att taxibilar med pointer visat betydligt lägre andel betald kilometer. Även detta är en indikation på att taxametern inte används och att intäkterna inte redovisas.

Såsom redovisats tidigare i betänkandet skall uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass registreras i taxametern. Det finns taxametersystem där avläsare av kreditkort är integrerat med taxametern (t.ex. fabrikatet Finn Frogne). En integrerad enhet har avläsaren av kreditkort inbyggd i en enhet i taxametersystemet. Det finns vidare taxametersystem där avläsaren av kreditkort är ansluten till en enhet i taxametersystemet, dvs. det finns en kabel mellan avläsaren av kreditkort och enheten. Enligt utredningens mening är det emellertid klarlagt att vissa taxichaufförer använder endast avläsare av kreditkort som inte är anslutna till eller integrerade med taxametrar vid körningar. På så vis kan man undvika att kreditbeloppen registreras i taxametern.

Utredningen har erfarit att det krävs tekniska justeringar av flertalet taxametermärken för att möjliggöra anslutning av avläsare av kreditkort med taxametrar, vilket kommer att medföra nya typgodkännanden m.m. Enligt vad utredningen torde kostnaderna härför uppgå till ca 1 000 kr per taxameter.

Utredningen anser att en ordning där vissa avläsare av kreditkort över huvud taget inte är sammankopplade med taxametrar är svår att motivera med hänsyn till att uppgifter om samtliga köruppdrag, dvs. även köruppdrag på kredit, *skall* registreras i taxametern. Det

finns dock också skäl som talar mot krav på anslutning av avläsare av kreditkort med taxametrar. Ett av dessa skäl är att det inte finns motsvarande krav i de andra kontantbranscherna på sammankoppling av kassaapparater med avläsare av kreditkort. Ett annat skäl är att ett sådant krav kräver justeringar av ett stort antal taxametrar med bl.a. kostnader som följd. Utredningen anser trots det nämnda att det fusk som påtalats av bl.a. Ekobrottsmyndigheten är så allvarligt att det fordrar åtgärder. Utredningen föreslår därför att om det i ett fordon i taxitrafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern. Vägverket bör ges möjlighet att närmare föreskriva om användning och kontroll av avläsare av kreditkort.