

# Redovisningscentraler för taxi



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

# Redovisningscentraler för taxi



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: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 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 (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2013

ISBN 978-91-38-24033-5  
ISSN 0284-6012

# Förord

Chefen för Finansdepartementet, statsrådet Anders Borg, beslutade den 25 juli 2012 att ge kammarrättslagmannen Christer Sjödin i uppdrag att biträda departementet med att ta fram ett förslag till skärpta redovisningskrav för taxinäringen (Fi 2012:E).

Från och med den 1 september 2012 anställdes Niklas Dernebo för att arbeta som sekreterare inom ramen för uppdraget.

Med denna promemoria är uppdraget slutfört.

Sundsvall i februari 2013

Christer Sjödin

/ Niklas Dernebo



# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Författningsförslag</b> .....	<b>21</b>
1.1 Förslag till lag (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen .....	21
1.2 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) ....	29
1.3 Förslag till lag om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238).....	33
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	34
1.5 Förslag till lag om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister .....	38
1.6 Förslag till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen .....	41
1.7 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	43

<b>2</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>45</b>
2.1	Utredningsarbetet .....	45
2.2	Utredningens utgångspunkter .....	46
<b>3</b>	<b>Allmänt om taxinäringen</b> .....	<b>47</b>
3.1	Förutsättningar för att få bedriva taxitrafik .....	47
3.2	Förutsättningar för att få använda ett fordon i taxitrafik.....	48
3.3	Beställningscentraler .....	48
3.4	Friåkare .....	50
3.5	Bokföring av inkomster från taxiverksamhet.....	50
3.6	Taxameterutrustning.....	51
3.6.1	Taxametrar.....	51
3.6.2	Tillsatsanordningar .....	53
3.6.3	Krav vid användandet av taxameterutrustning.....	54
3.7	Statistik .....	55
<b>4</b>	<b>Skatteundandragande inom taxinäringen</b> .....	<b>57</b>
4.1	Skatteverkets bild av omfattningen av skatteundandragandet .....	58
4.2	På vilka sätt undandras skatt?.....	59
4.3	Utredningens sammanfattande synpunkter .....	61
<b>5</b>	<b>Skatteverkets förutsättningar för kontroll av intäktsredovisningen brister</b> .....	<b>63</b>
5.1	Problembeskrivning .....	64

5.2	Tidigare förslag på förbättrade kontrollmöjligheter.....	67
5.2.1	Branschsaneringsutredningen .....	67
5.2.2	1998 års taxiutredning .....	67
5.2.3	Utredningen om taxinäringen.....	68
5.3	Inrättande av redovisningscentraler för att förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning .....	69
5.3.1	Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – frågan om taxameterundantag.....	70
5.3.2	Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – bör beslut om registrering krävas för att fordon ska få tas i taxitrafik?.....	74
5.3.3	Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – registrering av vilken taxameter som är installerad i vilket taxifordon .....	80
5.3.4	Vad ska utgöra en redovisningscentral? .....	81
5.3.5	Hur ska skyldigheten att säkra taxameteruppgifter utformas? .....	88
5.3.6	Vilka taxameteruppgifter ska överföras till redovisningscentralen? .....	89
5.3.7	Krävs ny utrustning för överföring av taxameteruppgifterna?.....	98
5.3.8	Hur ofta ska överföring av taxameteruppgifter till redovisningscentral ske? .....	104
5.3.9	Hur ska Skatteverket få kännedom om vilken redovisningscentral ett taxiföretag använder för lagring av taxameteruppgifter?.....	106
5.3.10	Vilka sanktioner, straffrättsliga påföljder eller andra åtgärder ska kunna komma ifråga för den som underlåter att överföra taxameteruppgifter på föreskrivet sätt?.....	109
5.3.11	Vilka krav ska ställas på den som vill driva en redovisningscentral? .....	112
5.3.12	Vems förhållanden ska prövas vid en ansökan om att driva redovisningscentral?.....	121



5.3.13	Hur ska kraven på den som vill driva redovisningscentralen säkerställas?.....	122
5.3.14	Finns behov av registrering av redovisningscentralerna? .....	124
5.3.15	Hur ska tillgången på redovisningscentraler säkerställas? .....	125
5.3.16	Under vilka förutsättningar ska tillstånd att driva redovisningscentral kunna återkallas? .....	127
5.3.17	Vad händer om tillståndshavaren går i konkurs eller avlider?.....	129
5.3.18	Under vilka förutsättningar ska tillstånd att driva redovisningscentral kunna upphöra?.....	130
5.3.19	Hur ska lagrad taxameterinformation säkras om redovisningscentralens tillstånd upphör eller återkallas? .....	132
5.3.20	Vilka sanktioner eller straffrättsliga påföljder ska kunna komma ifråga för den som driver en redovisningscentral? .....	134
5.3.21	Hur länge ska taxameteruppgifterna lagras? .....	136
5.3.22	Hur ska Skatteverket kunna få del av lagrad taxameterinformation? .....	137
5.3.23	Bör myndigheterna åläggas en anmälningsskyldighet?.....	139
5.3.24	Verkställighet och överklagande .....	141
5.3.25	Hur ska taxinäringens redovisning av inkomster löpande följas upp? .....	142
5.3.26	Bör det införas krav på att taxibranschen bör omfattas av kravet på kassaregister? .....	143
5.3.27	Frågor om sekretess för taxameteruppgifter som lagras av Transportstyrelsen.....	147
<b>6</b>	<b>Konsekvensbeskrivning .....</b>	<b>149</b>
6.1	Konsekvenser för taxinäringen.....	150
6.1.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral .....	150

6.1.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	154
6.2	Konsekvenser för Skatteverket .....	154
6.2.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral .....	154
6.2.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	155
6.3	Transportstyrelsen .....	155
6.3.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral .....	155
6.3.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	158
6.4	Förvaltningsdomstolarna.....	158
6.4.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral .....	158
6.4.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	160
6.5	De allmänna domstolarna.....	161
6.5.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral .....	161
6.5.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	161
6.6	Konsekvenser för brottsligheten.....	161
6.7	Finansiering .....	162
6.7.1	Kostnaderna för taxinäringen .....	162
6.7.2	Kostnaderna för Skatteverket .....	162
6.7.3	Kostnaderna för Transportstyrelsen .....	162

<b>7</b>	<b>Ikraftträdande .....</b>	<b>165</b>
7.1	Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter samt inrättande av redovisningscentraler .....	165
7.2	Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter .....	166
<b>8</b>	<b>Författningskommentarer .....</b>	<b>167</b>
8.1	Förslaget till lag om redovisningscentraler.....	167
8.2	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)...	170
8.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	171
8.4	Förslag till lag om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	171
8.5	Förslag till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen .....	171
8.6	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	172
	<b>Bilaga.....</b>	<b>173</b>

# Sammanfattning

## Bakgrund

Omsättningen i taxiföretagen motsvaras, vid en korrekt användning av taxametern, i regel av vad som har registrerats i densamma. Av Skatteverkets kontrollarbete framgår att det relativt frekvent förekommer att taxiföretagens intäktsredovisning inte sker utifrån de uppgifter som registreras i taxametern. Skatteverket kan konstatera att det genom underredovisning inom taxinäringen undandras stora summor skatt.

För att komma till rätta med dessa problem har det i ett flertal sammanhang under åren framförts att taxameteruppgifter borde överföras till en redovisningscentral där uppgifterna kan hållas säkra intill det att Skatteverket eventuellt behöver desamma (se bl.a. Branschsaneringsutredningens betänkande SOU 1997:111 sid. 229, 1998 års taxiutrednings betänkande SOU 1999:60 s. 133 och Skatteverkets hemställan den 9 november 2010 dnr Fi2010/5511/SKA/S3).

Den 25 april 2012 beslutade riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen. Tillkännagivandet gällde en översyn av taxinäringen och införandet av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen.

## Uppdraget i korthet

Regeringen har den 25 juli 2012 gett utredaren i uppdrag att med stöd av näringen och berörda myndigheter analysera och föreslå vilka krav som ska ställas på taxiverksamheten för att förbättra näringens redovisning av inkomster. I utredningen ska vidare analyseras hur man på bästa sätt ska kunna införa ett system som ger de berörda myndigheterna möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinärningen följer de beskattningsbestämmelser som gäller.

Uppdraget finns i sin helhet i *bilaga* till denna utredning.

## Överväganden och förslag

### Redovisningscentraler ska inrättas

Utredningen föreslår att redovisningscentraler ska inrättas och att dessa ska utgöras av privata aktörer som har Transportstyrelsens tillstånd att bedriva verksamheten. En redovisningscentral ska ta emot, lagra och på begäran av Skatteverket utlämna lagrad taxameterinformation.

Endast den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms lämplig ska få tillstånd att driva en redovisningscentral. Härutöver ska det ställas krav på att taxameteruppgifterna mottas, lagras och utlämnas i en sådan miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet. Här avses t.ex. krav på att informationen hålls i brand-säkert utrymme och att tillträdet till den lokal där informationen förvaras regleras. Kraven ska närmare beskrivas i föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen efter hörande med Skatteverket.

Slutligen ska krävas att redovisningscentralen för mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter använder sig av en certifierad teknisk utrustning. SWEDAC ska ackreditera organ för certifiering av denna tekniska utrustning. Bedömningen av

om certifiering ska ges ska göras utifrån föreskrifter meddelade av Skatteverket. Bland de krav som ska ställas på denna utrustning kan nämnas att densamma ska kunna generera avvikelserapporter till berörda myndigheter när överföringarna av taxameterinformation inte sker på föreskrivet sätt. För att detta ska kunna ske måste den tekniska utrustningen också kunna autentisera de uppgifter som överförs från viss taxameter. Detta ska kunna göras på olika sätt. Autentisering av uppgifterna ska t.ex. kunna ske genom den taxameterinformation som kravet på överföring omfattar. Detta innebär att överföringen av taxameteruppgifter ska kunna ske med befintlig teknik.

### **En skyldighet att med viss periodicitet överföra taxameteruppgifter i körpassformat**

En taxameter kan överföra taxameteruppgifter på i huvudsak två olika sätt. Antingen sker detta genom utskriftsfunktionen. Genom densamma kan uppgifter om ackumulerade värden, kvitton, följesedlar och körpassrapporter skrivas ut. Alternativet är att taxameteruppgifter i kvitto-, följesedel- eller körpassformat överförs digitalt till ett administrativt datasystem.

Utredningen konstaterar att en uppgift om ett ackumulerat värde i sig inte är ett tillräckligt instrument för skattekontroll. Endast om ett sådant värde kan jämföras med annat sådant värde för samma taxameter och fordon kan en beräkning av omsättning över tid göras. Utredningen ser svårigheter med att på ett kostnadseffektivt sätt tillskapa fler än årliga avstämningar annat än i undantagsfall. Användandet av taxameterns uppgifter om ackumulerade värden förutsätter vidare en manuell hantering av uppgifterna. Det uppkommer också problem när en taxameter mellan avstämningstillfällen bytt ägare. Det kan också tänkas att besiktningsperioderna sällan kommer att sammanfalla med redovisningsperioderna.

Bokföringen av intäkterna från taxiverksamhet kan ske med stöd av körpassrapporterna som gemensam verifikation för kör-

passets samtliga körningar. Varken för redovisning eller för kontroll är det nödvändigt att ha informationen på köruppdraagsnivå. Skatteverket har till utredningen framfört att uppgifter hållna i körpassformat utgör ett tillräckligt underlag för kontrollarbetet. Utredningen föreslår med hänsyn till det sagda att kravet på överföring av taxameteruppgifter ska avse de uppgifter som finns i en körpassrapport. Det ska i lag preciseras vilka uppgifter som ska överföras. Bland dessa uppgifter finns inga integritetskänsliga uppgifter så att hanteringen av desamma kan komma i konflikt med bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204). För att utesluta att sådana uppgifter ändå överförs bör det uttryckligen regleras i lag.

Överföringarna av taxameteruppgifter ska ske digitalt. Möjligheten att nå uppgifter i form av digitala körpassrapporter är beroende av att överföringen av körpassrapporten från taxameterutrustningen till mottagande administrativt datasystem sker innan ackumulering sker. Utredningen föreslår att överringarna ska ske minst en gång i veckan.

Utredningen noterar att det idag finns taxameterutrustningar som kan överföra uppgifter trådlöst. Vid sidan av dessa utrustningar finns de som endast kan överföra uppgifter fysiskt, dvs. genom att tömningsutrustning ansluts till taxameterutrustningen. Härutöver gäller att vissa taxameterutrustningar kan överföra taxameteruppgifterna med en form av elektronisk signatur, vilket ger mottagande enhet en möjlighet till autentisering.

Utredningen har övervägt att ställa krav på ny tillsatsanordning för att skapa en ordning där alla taxametrar har möjlighet till trådlös överföring med autentiseringsbar kod. Utredningen anser dock att frågan är för tidigt väckt. Istället bör man, som ovan angetts, med stöd av tillgänglig teknik försöka bygga ett tillräckligt säkert system. Autentisering av överförda uppgifter ska då kunna ske utifrån de uppgifter som taxiföretagen kommer att vara skyldiga att överföra. Den tekniska lösning som redovisningscentralen använder för att uppnå detta ska, som ovan redogjorts för, certifieras.

Först om detta inte visar sig kunna lyckas fullt ut finns skäl att gå vidare med arbetet att ta fram en ny tillsatsanordning.

Utredningen har alltså valt att kräva att överföringar av taxameterinformation genomförs minst en gång i veckan. Utgångspunkten är att de flesta taxiföretagen kommer att möta detta krav med trådlösa överföringar, vilket utredningen ser positivt på.

### **Behov av registerföring**

För att skapa goda förutsättningar för kontroll anser utredningen att vissa nya uppgifter behöver registerföras. Utredningen föreslår att det i Vägtrafikregistret tas in uppgift om vilken taxameter som är installerad i vilket taxifordon. Denna uppgift ska lämnas av taxameterverkstäderna. Härigenom kan en kontrollerande tjänsteman få uppgift om vilka taxametrar ett taxiföretag använder i sin verksamhet.

Genom att vidare registerföra uppgifter om vilken redovisningscentral respektive taxameter överför uppgifter till kommer också Skatteverket att veta vart myndigheten ska vända sig för att få del av lagrad taxameterinformation.

Utredningen föreslår också att myndigheter ska ges en anmälningsskyldighet för förhållanden som kan vara av intresse för prövningen av om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska tilldelas varning eller om tillståndet ska återkallas. För att myndigheter ska kunna veta vilka juridiska eller fysiska personers förhållanden som omfattas av denna anmälningsskyldighet krävs en registrering av alla redovisningscentraler. Utredningen föreslår att även denna registrering införs i Vägtrafikregistret.



## **Möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter avskaffas**

En ordning där taxameteruppgifter överförs till en redovisningscentral kommer att kunna ge bättre förutsättningar för Skatteverkets kontroll av taxinäringens intäktsredovisning. Detta gäller dock endast de taxifordon som är utrustade med taxameter.

För att undantag ska kunna medges ska synnerliga skäl föreligga. Av uttalanden i förarbeten (prop. 1997/98:63) framgår att möjligheterna till undantag ska bedömas restriktivt.

Vid en kontroll i november 2012 framkommer att 2 780 taxifordon meddelats undantag från skyldigheten att ha en taxameter. Detta innebär att cirka 17 procent av alla taxifordon är undantagna från aktuellt krav. Vidare framkommer att antalet undantag har ökat mellan åren 2010 och 2011 samt 2011 och 2012.

Taxametern utgör i grunden ett mätinstrument för att kunna tillhandahålla ett riktigt pris på taxiresan. Dock utgör taxametern också ett instrument för kontroll av intäktsredovisningen.

Att ett fordon beviljats undantag från kravet på taxameter utesluter inte att fordonet används för andra körningar än sådana som undantaget beviljas för. Enligt polisen, Skatteverket och Svenska Taxiförbundet förekommer det att fordon används helt i strid med de omständigheter som lagts till grund för beslutet om undantag.

Utredningen föreslår att möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att ha taxameter upphävs.

## **Utredningens förslag utifrån frågeställningarna i uppdragsbeskrivningen**

### **Vad ska utgöra en redovisningscentral och hur ska kravet på obligatoriska redovisningscentraler säkerställas?**

Utredningen föreslår att en fysisk eller juridisk person som har Transportstyrelsens tillstånd får driva en redovisningscentral. En redovisningscentral ska motta och lagra taxameterinformation. På begäran av Skatteverket ska sådan information också lämnas ut.

Utredningen har övervägt frågan om det för tryggheten av tillgången på redovisningscentraler krävs någon form av ventil för att hantera ett eventuellt marknadsmisslyckande till någon del. Utredningen som underhand efterhört intresset för drivan- det av redovisningscentraler har dock sammantaget funnit att en sådan alternativ lösning inte är nödvändig. Det får istället förut- sättas att marknaden fullt ut kan erbjuda de lagringsplatser som behövs för att systemet ska fungera. Om det skulle visa sig att denna slutsats inte stämmer finns skäl att på nytt överväga frågan.

I sammanhanget finns också skäl att nämna att utredningen föreslår att sådana uppgifter som förvaras av en redovisnings- central vars verksamhet upphört ska överföras till Transport- styrelsen. På detta sätt säkras Skatteverkets tillgång till dessa uppgifter. De närmare formerna för denna överföring ska ges i föreskrifter från Transportstyrelsen. Dessa föreskrifter ska ges efter hörande av Skatteverket.

### **Vilka uppgifter från taxametern måste Skatteverket ha tillgång till för att kunna göra de skatteutredningar som krävs?**

För Skatteverket är de uppgifter som enligt gällande föreskrifter ska medtas i en körpassrapport tillräckliga för att genomföra skatteutredning. Utredningen föreslår därför att uppgifterna ska

överförs från taxameterutrustning till redovisningscentral i körpassformat. Utredningen föreslår att det i lag anges vilka taxameteruppgifter som ska överföras.

**Vilka befogenheter utöver de befintliga kan Skatteverket, särskilt förordnade tjänstemän inom polismyndigheterna, Transportstyrelsen m.fl. komma att behöva för att kontrollera taxametern och eventuella tillsatsanordningar?**

Utredningens förslag bygger på en skyldighet för taxiföretagen att överföra taxameterinformation i visst format och med en viss periodicitet. Om detta inte sker ska det tekniska system som redovisningscentralerna använder för informationshantering generera avvikelserapporter till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kan då överväga att ifrågasätta tillståndet till taxitrafik. Skatteverket kan också begära ut sådana avvikelserapporter för ett ställningstagande till fördjupad utredning. Vid sidan om risken att förlora tillståndet till taxitrafik kommer tillståndshavaren också att kunna drabbas av straffrättslig påföljd vid underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter på föreskrivet sätt. Även redovisningscentralens verksamhet kommer att underkastas tillståndsprövning och den som är verksamhetsansvarig kan också bli föremål för straffrättslig sanktion.

På ovan beskrivet sätt anser utredningen att det skapas ett tydligt incitament att följa föreskriven ordning med överföringar. Utredningen anser också att berörda myndigheter härigenom ges goda möjligheter att agera mot den som underlåter att följa reglerna.

Utredningen anser mot bakgrund av det sagda inte att det finns skäl att föreslå ytterligare kontrollmöjligheter av taxameter. Polisen har också möjlighet att göra kontroller av taxametern och användningen av densamma. Dessa kontroller kommer också att underlättas av att uppgifter om taxametrar registreras i Vägtrafikregistret. Vidare har Skatteverket möjlighet att företa tredjemansrevisioner hos redovisningscentralerna,

vilket även det kan förväntas leda till att redovisningscentralerna anstränger sig att följa de regelverk som ska gälla.

### **Vilka utrustningskrav behövs för att hålla uppgifter för skatteutredning inom taxiverksamheten?**

Som ovan beskrivits har utredningen övervägt att ställa krav på ny tillsatsanordning för att se till att alla taxiföretag ska kunna överföra taxameteruppgifter trådlöst med autentiseringsbar kod. Utredningen menar dock att det i ett första led bör byggas ett system utifrån nu befintlig teknik för överföring. Resultatet av detta kommer också tydligt låta sig mätas genom att varje överföring bedöms av mottagande datasystem. Om överföringen inte uppfyller ställda krav eller om överföring uteblir kommer detta omedelbart att vara känt. Ett taxiföretag riskerar då också omedelbara sanktioner. Om det visar sig att det krävs vidare åtgärder för att bygga möjligheterna till en säker informationsöverföring ska man kunna gå vidare med arbetet att ta fram en ny tillsatsanordning.

För redovisningscentralerna ska det krävas att den tekniska utrustningen som används för mottagning, lagring och utlämnande har vissa tekniska egenskaper. Häribland ska utrustningen kunna generera avvikelserapporter när överföring inte sker på föreskrivet sätt. Det ska också ställas krav på lagringsmiljön. Utrustningen ska genomgå krav på certifiering utifrån föreskrifter givna av Skatteverket. Kraven på lagringsmiljön ska preciseras i föreskrifter givna av Transportstyrelsen efter hörande med Skatteverket.

### **Vilka krav på plombering eller andra säkerhetsskydd behövs för att förhindra manipulation av taxameter eller taxameterns uppgifter?**

Utredningen föreslår ingen ny utrustning i bilen. Den taxameterutrustning som redan finns är enligt gällande föreskrifter plomberad. Enligt utredningens uppfattning ges Skatteverket och andra inblandade myndigheter goda möjligheter att upptäcka manipulation av utrustning redan genom kravet på överföring av taxameteruppgifter. De överförda uppgifterna kan då ge indikation på att dessa är manipulerade.

### **Hur ska taxameterns uppgifter på ett säkert sätt kopieras och hållas läsbara hos taxiföretaget?**

Utredningen har ovan beskrivit tankarna med systemet för kopiering, dvs. överföringen av taxameteruppgifterna. Utredningen föreslår vidare att Skatteverket ska kunna begära ut uppgifterna från redovisningscentralen. Först om sådan begäran inte hörsammas ska Skatteverket kunna förelägga redovisningscentralen. Ett sådant föreläggande ska kunna förenas med vite.

### **Under vilka förutsättningar ska undantag från kravet på taxameter i taxifordon kunna medges?**

Utredningen anser att möjligheterna att meddela undantag från kravet på taxameter bör tas bort. Enligt utredningen fyller taxameterutrustningen en mycket viktig roll i Skatteverkets kontrollarbete redan idag. Genom de förslag som utredningen lämnar avses detta förhållande stärkas. Behovet av att ta del av omsättningsuppgifter från taxametern gäller oavsett vilken typ av taxiverksamhet ett taxiföretag bedriver.

## **Vilka sanktioner bör överträdelser av de föreslagna bestämmelserna ge upphov till?**

Som redan nämnts föreslår utredningen att en underlåtenhet att överföra taxameterinformation på föreskrivet sätt ska kunna leda till återkallelse av taxitrafiktillståndet. Om det endast är fråga om enstaka sådana överträdelser kan Transportstyrelsen välja att istället ge en varning.

En underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter ska också kunna föranleda straffrättsligt ansvar. Såväl uppsåt som oaktsamhet ska kunna grunda sådan påföljd.

För redovisningscentralerna kan också återkallelse av tillstånd eller varning meddelas. Verksamhetsansvarig för redovisningscentralen ska också kunna ådömas straffrättslig påföljd om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som ska lagras i en redovisningscentral. Sådant ansvar ska också kunna ådömas den som när en redovisningscentralens tillstånd upphör eller återkallas underlåter att överföra lagrad taxameterinformation till Transportstyrelsen.

## **Kan kraven på taxinäringen, helt eller delvis, omfattas av kassaregisterlagstiftningen eller motsvarande bestämmelser?**

Utredningen anser inte att bestämmelserna om kassaregister i skatteförfarandelagen (2011:1244) bör göras tillämpliga på taxinäringen.

## **Vilken ordning för löpande uppföljning av taxinäringens redovisning av inkomster är lämplig?**

Utredningen lämnar inga förslag som innebär att taxiföretagens redovisning närmare granskas. Inte heller föreslås skärpta redovisningskrav. Utredningens förslag går istället ut på att göra

underlag för kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning tillgängligt för Skatteverket.

Utredningen anser att det är naturligt att Skatteverket i sitt löpande kontrollarbete undersöker i vilken mån taxiföretagens intäktsredovisning stämmer överens med de uppgifter om intäkter som finns i den taxameterinformation som redovisningscentralerna lagrar. Enligt utredningens mening bör det inte lämnas förslag på hur detta arbete ska bedrivas.

Utredningen anser sammantaget inte att det i detta sammanhang finns förutsättningar för att lämnas något förslag avseende löpande uppföljning av redovisningen av taxiföretagens inkomster.

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller redovisningscentraler inom taxinäringen.

### Definition

2 § Med en redovisningscentral avses en fysisk eller juridisk person som har tillstånd att motta och lagra uppgifter som överförs från taxametrar.

### Tillstånd m.m.

#### *Tillståndsplikt*

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



*Prövningsmyndighet*

4 § Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd att driva en redovisningscentral.

*Verksamhetsansvarig*

5 § För redovisningscentralens verksamhet ska alltid finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed (verksamhetsansvarig).

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

7 § Hos juridiska personer som har tillstånd att driva redovisningscentral ska det finnas en eller flera verksamhetsansvariga.

Verksamhetsansvariga är

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

2. i kommanditföretag och andra handelsföretag varje bolagsman,

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

4. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–4 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl, får Transportstyrelsen medge att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara verksamhetsansvarig, eller att kommanditdelägare undantas från att vara verksamhetsansvarig.

*Förutsättningar för tillstånd*

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

9 § För sådant tillstånd som avses i 8 § krävs vidare att mottagande, lagring och utlämnande av taxameterruppgifter sker i en sådan miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet. Den tekniska utrustning som används härför ska vara certifierad.

10 § Endast den som är bosatt i Sverige får ges sådant tillstånd som avses i 8 §. Om redovisningscentralen är en juridisk person ska denna ha sitt säte i Sverige.

För tillstånd krävs att sådan teknisk utrustning som avses i 9 § ska finnas i Sverige.

11 § För juridiska personer ska prövningen enligt 8 § avse den eller de som är verksamhetsansvariga.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person 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 intresse 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.

12 § Om verksamhetsansvarig byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

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

13 § Den som söker om tillstånd att driva redovisningscentral ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen av detta ska främst likviditet och soliditet beaktas.

14 § Vid prövningen av den sökande i fråga om kravet på gott anseende ska den sökandes vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

#### *Tillståndets giltighet*

15 § Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

16 § Om den som har tillstånd avlider övergår tillståndet på dödsboet.

Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte Transportstyrelsen 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 ska en föreståndare som har godkänts av Transportstyrelsen vara verksamhetsansvarig. För att en föreståndare ska godkännas ska denne uppfylla förutsättningarna i 8 §.

*Upphörande av tillstånd*

17 § Tillståndet ska upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till Transportstyrelsen inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet.

Tillståndet ska också upphöra att gälla, om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid som Transportstyrelsen 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.

Tillståndet ska också upphöra att gälla om redovisningscentralens verksamhet av annan anledning inte längre ska bedrivas.

18 § Transportstyrelsen fattar beslut om att tillståndet att driva redovisningscentral ska upphöra att gälla.

19 § När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 17 § första eller andra stycket denna lag ska dödsboet eller konkursboet, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra den information som tidigare bevarades till Transportstyrelsen.

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 17 § tredje stycket denna lag ska den som vid verksamhetens upphörande var verksamhetsansvarig, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra den information som tidigare bevarades till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska, på begäran av Skatteverket, lämna ut sådana uppgifter som avses i första och andra stycket.

*Återkallelse av tillstånd*

20 § Ett tillstånd ska återkallas om

1. det har förekommit 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.

**21 §** Ett ärende som avses i 20 § 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 ska tillståndet återkallas.

**22 §** Ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som beslutet rör.

**23 §** När ett tillstånd har återkallats ska den som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvarig, senast tre veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra den taxameterinformation som tidigare bevarades till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska, på begäran av Skatteverket, lämna ut sådana uppgifter som avses i första stycket.

## Redovisningscentralens skyldigheter

**24 §** Redovisningscentralen ska bevara de uppgifter som överförts i sju år efter det kalenderår då överföringen skedde.

När uppgifter med stöd av 19 eller 23 §§ överförts till Transportstyrelsen ska Transportstyrelsen bevara dessa uppgifter så länge som krävs för att den totala lagringstiden ska bli sju år räknat från det kalenderår då överföringen till redovisningscentral i enlighet med 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) först skedde.

25 § Redovisningscentralen ska på begäran av Skatteverket lämna ut lagrade taxameteruppgifter till Skatteverket.

Om redovisningscentralen inte efterkommit Skatteverkets begäran senast inom två veckor får Skatteverket förelägga redovisningscentralen att lämna ut uppgifterna. Sådant föreläggande får förenas med vite.

## Tillsyn

26 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över redovisningscentralernas verksamhet.

## Straffbestämmelser

27 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som ska 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.

28 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att efterkomma skyldigheten i 19 eller 23 §§ att överföra taxameteruppgifter döms till penningböter.

I ringa fall döms inte till ansvar.

## Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Övriga bestämmelser

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

**31 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om denna lag samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

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

Härigenom föreskrivs  
*dels* att det i lagen ska införas ett nytt kapitel 2 a,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny bestämmelse, 4 kap 2 a §  
med följande lydelse.

### 2 a kap.

1 § Den som med stöd av taxitrafiklagen innehar tillstånd till taxitrafik (tillståndshavaren) är skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2013:000) om redovisningscentraler.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som varit installerade i de fordon som under aktuell period använts i tillståndshavarens taxiverksamhet.

2 § Överföring ska bara ske till den redovisningscentral registrerats som mottagare av taxameteruppgifter från tillståndshavaren.

En överföring av taxameteruppgifter till annan redovisningscentral än den registrerade ska betraktas som en underlåten överföring.

3 § Överföring av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt. Överföringen kan ske trådlöst eller på annat sätt.

4 § En tillståndshavare ska till en redovisningscentral överföra taxameteruppgifter ordnad i körpassformat. För respektive körpass ska följande uppgifter överföras.

a) Löpnummer. Löpnummerserie ska innehålla minst sex siffror.

b) Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer,



- c) Taxifordonets registreringsnummer.
- d) Taxiförarens förarkod.
- e) Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006 identifikationsbeteckning. Om taxametern är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare taxameterens fabrikat, typbeteckning och tillverkningsnummer.
- f) Certifikatnummer och serienummer för taxametern och tillsatsanordningen. Om tillsatsanordningen består av flera enheter, ska serienummer för var och en av dessa anges.
- g) Programversionsbeteckningar och checksummor för i taxametern och tillsatsanordningen ingående programvaror.
- h) Taxameterkonstant (Tk).
- i) Datum för senaste plombering (åå.mm.dd).
- j) Datum och tidpunkt då körpasset startade (åå.mm.dd, tt.mm).
- k) Datum och tidpunkt då körpasset avslutades (åå.mm.dd, tt.mm).
- l) Under körpasset tillryggalagd körsträcka (0,00 km).
- l) Under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "upptagen" och "stoppad" (0,00 km) om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006, annars gäller inställningarna "tariff" och "kassa".
- m) Antal under körpasset registrerade köruppdrag med särredovisning av löpnummer för första och sista köruppdragen.
- n) Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006 ackumulerade värden vid körpassets slut i register för taxins totala färdsträcka, den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk, det totala antalet körningar, det totala belopp som påförts som tilläggsavgifter, det totala belopp som påförts som färdavgifter. Värdena ska vara uttryckta med nio siffror utan kommatecken eller liknande, där varje siffra från början ska vara en nolla som successivt ersätts med andra siffror i takt med att registren räknas upp. Om taxametern är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare ackumulerat värde vid körpassets slut i register för taxi-

fordonets totala körsträcka med taxametern i samtliga funktionslägen (km), taxifordonets totala körsträcka med taxametern i lägen "ledig", "tariff" och "kassa" (km), taxifordonets totala körsträcka med taxametern i lägen "tariff" och "kassa" (km), totalt antal köruppdrag och totalt registrerat belopp (kr).

o) Taxameterns totala färdsträcka med taxametern i driftsinställningen "upptagen".

p) Under körpasset inkört belopp kontant i form av färdavgifter med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.

q) Under körpasset inkört belopp kredit i form av färdavgifter, med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.

r) Utrymme för specificering av uppgifter om körpasset.

s) Redovisning av samtliga under körpasset registrerade köruppdrag i löpnummerordning och med särredovisning av uppgift om utskriften avser kvitto eller följesedel, kvittots eller följesedelns löpnummer i samma löpnummerserie. Löpnummerserien ska innehålla minst sex siffror, tidpunkt då köruppdrag påbörjats (tt.mm), tidpunkt då köruppdrag avslutats (tt.mm), under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka (0,00 km), under köruppdrag nyttjade tariffer med särredovisning av typ av tariff och tariffvärden och slutlig summa med särredovisning av kontant erlagt belopp, det belopp som registrerats för att dras från kundens konto samt i beloppet ingående moms och momssats.

**5 §** En tillståndshavare ska överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral minst en gång per vecka.

Om en viss taxameter inte brukats under aktuell period ska tillståndshavaren senast vid den tidpunkt som taxameteruppgifterna för aktuell period skulle ha överförts till redovisningscentral lämna besked om förhållandet samt orsaken härtill.

**4 kap.**

**2 a §** Som ett allvarligt missförhållande anses också en upprepad underlåtenhet att överföra uppgifter från taxameter på sätt som föreskrivs i 2 a kap. denna lag.

---

Dessa ändringar träder i kraft den 1 juni 2014.

### **1.3 Förslag till lag om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)**

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § upphävs.

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

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningensorgan enligt fordonslagen, *samt fullgörande av tillsyn av redovisningscentraler för information från taxametrar i taxifordon, och*

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

## 6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

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

b) förarutbildning och förarprov,

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

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

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

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

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

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

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och

teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och

teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), *samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sin tillsyn av redovisningscentraler för information från taxametrar i taxifordon, och*

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

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

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängsel-skatt.

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

---

Dessa ändringar träder i kraft den 1 januari 2014.



## 1.5 Förslag till lag om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § och bilaga 3 ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### 1 §

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp när det gäller

1. fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt,

2. körkortsregistreringen användas

a) personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,

b) uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprövare,

c) datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkten 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkten 6,

d) namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,

3. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxiförarlegitimation,

b) datum för tillståndsuppgifter som avses i bilaga 3 punkten 2 och som är förenade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) fordons eller tillstånds användningssätt,

3. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxiförarlegitimation,

b) datum för tillståndsuppgifter som avses i bilaga 3 punkten 2 och som är förenade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) fordons eller tillståndets användningssätt,

e) *redovisningscentral för lagring av taxameteruppgifter,*

4. registreringen av felparkeringsavgifter användas

a) registreringsnummer eller ärendenummer,

b) datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,

5. registreringen av trängselskatt användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b) datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,

6 registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,

7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,

b) datum för kontroller i företags lokaler,

c) företags riskvärde,

d) typ av transportverksamhet.

Första stycket är inte tillämpligt om möjligheterna att använda sökbegrepp begränsats enligt 5 §.

## Bilaga 3

### Uppgifter

#### 3. Fordonsuppgifter

Fordon som har anmälts att användas med stöd av ett tillstånd

*Särskilda regler*

*Taxameter i ett taxifordon*

*Redovisningscentral för lagring  
av taxameteruppgifter från  
taxametern*

*Verksamhetsansvarig för  
redovisningscentral*

---

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2014.

## **1.6 Förslag till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen**

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

**2 §** Begrepp i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

**3 §** En ansökan om att driva en redovisningscentral ska vara skriftlig.

Sökanden ska ge in sådana handlingar som visar att han eller hon är lämplig att driva verksamheten.

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

**5 §** Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn.

**6 §** När en domstol har dömt någon som har tillstånd att driva en redovisningscentral för något brott eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen.

**7 §** Transportstyrelsen får, efter hörande av Skatteverket, meddela föreskrifter om krav på miljö för mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter.

Transportstyrelsen får, efter hörande av Skatteverket, meddela föreskrifter om formerna för och kraven på överföringar av taxameteruppgifter i anledning av att redovisningscentralers verksamhet upphört.

Skatteverket får lämna föreskrifter avseende den tekniska utrustning som redovisningscentralen ska använda för mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter.

8 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014.

## 1.7 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 27 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 27 kap.

#### 1 §

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt eller som avser fastighetstaxering för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

Sekretess gäller vidare

1. i verksamhet som avser förande av eller uttag ur beskattningsdatabasen enligt lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som har tillförts databasen,

2. hos kommun eller landsting för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som Skatterättsnämnden har lämnat i ett ärende om förhandsbesked i en skatte- eller taxeringsfråga, och

3. hos Försäkringskassan för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som Skatteverket har lämnat i ett ärende om särskild sjukförsäkringsavgift.

*4. hos Transportstyrelsen för sådan taxameteruppgift som överförs till Transportstyrelsen med stöd av 19 eller 23 §§ lagen (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen*

Med skatt avses i detta kapitel skatt på inkomst och annan direkt skatt samt omsättningskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till regi-

strerat trossamfund, skattetillägg och förseningsavgift samt expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om träningskatt. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämföras verksamhet som avser bestämmande av pensionsgrundande inkomst.

Första och andra styckena gäller inte om annat följer av 3, 4 eller 6 §.

För uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år. För uppgift om avgift enligt lagen om avgift till registrerat trossamfund gäller dock sekretessen i högst sjuttio år.

## 2 Inledning

### 2.1 Utredningsarbetet

Utredningens arbete påbörjades den 1 september 2012.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med berörda myndigheter och aktörer. Utredningen har hållit och deltagit i möten med Skatteverket, Svenska Taxiförbundet, SWEDAC, polisen, Transportstyrelsen, Svenska Transportarbetarförbundet, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen och representanter för taxametertillverkarna. Mötena har hållits i syfte att inhämta kunskap och att diskutera förslag på lösningar.

Utredningen har också haft en omfattande underhandskontakt med angivna myndigheter och aktörer. Utredningen har också varit på studiebesök hos och hållit möten med beställningscentralen Taxi Stockholm 15 00 00 AB och taxameterverkstaden Taxiutrustning AB i Stockholm.



## 2.2 Utredningens utgångspunkter

Bakgrunden till uppdraget är främst Skatteverkets svårigheter att erhålla ett tillräckligt bra underlag för kontroll av taxinäringens intäktsredovisning. Ambitionen har varit att föreslå en lösning som innebär att Skatteverket får de verktyg som behövs för att kunna påföra skatt utifrån taxiföretagens verkliga intäkter. Utredningen har samtidigt strävat efter en lösning som är kostnadseffektiv såväl för Skatteverket och eventuella övriga offentliga aktörer som för näringen. Utredningen har också strävat efter att finna en lösning som är enkel och som inte kräver en stor administration.

## 3 Allmänt om taxinäringen

Med taxitrafik avses, enligt 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211), trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

Taxinäringens marknad kan delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik). Lokalt kan även budkörningar stå för en betydande del av köruppdragen. Det finns taxiföretag som bara utför vissa typer av uppdrag, exempelvis företagstaxi, flygtaxi och tågtaxi. De samhällsbetalda transportererna svarar för en stor del av intäkterna. Över hela landet svarar dessa transporter för drygt 50 procent av intäkterna. Variationerna är dock mycket stora. Generellt kan sägas att ju större orter, desto större andel företags- och privatresor. På landsbygden och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transportererna svara för närmare 100 procent av taxiföretagens intäkter.

### 3.1 Förutsättningar för att få bedriva taxitrafik

Av 2 kap. 1 och 5 §§ taxitrafiklagen samt 2 kap. 1 § och 3 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) framgår följande. Taxitrafik får endast bedrivas av den som har taxitrafiktillstånd. Ett sådant tillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Det ställs också krav på den som vill föra ett fordon i taxitrafik. En personbil eller en lätt lastbil får således föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation. Också en sådan legitimation förutsätter att vissa krav är uppfyllda.

Taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation utfärdas efter ansökan av Transportstyrelsen.

### **3.2 Förutsättningar för att få använda ett fordon i taxitrafik**

Innan ett fordon får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen (4 kap. 1 § taxitrafikförordningen).

Utöver denna anmälan krävs, enligt 5 kap. 1 § samma förordning, att fordonet är försett med en godkänd och fungerande taxameter. SWEDAC får meddela föreskrifter om krav på och kontroll av taxameterutrustning samt om fastsättning, installation och plombering av sådan utrustning. I kapitel 2.6 nedan berörs frågor om taxametrar och tillsatsanordningar vidare.

Det finns möjligheter att bevilja undantag från kravet på taxameter. Närmare om detta kommer utredningen att beskriva i kapitel 4.3.1.

### **3.3 Beställningscentraler**

Före avregleringen av taximarknaden den 1 juli 1990 fanns i då gällande yrkestrafiklag (1979:559) en skyldighet för taxiföretag att vara anslutna till en beställningscentral. Beställningscentralernas uppgift var bl.a. att samordna trafiken och svara för beställnings- och trafikledningsfunktioner. Antalet beställningscentraler som fick finnas var också reglerat. Det normala var att det fanns en beställningscentral per kommun.

Efter avregleringen upphörde kravet på att ett taxiföretag skulle vara anslutet till en beställningscentral. Dessa kom dock att även i fortsättningen leva kvar i stor utsträckning och utgöra viktiga aktörer på taximarknaden. Beställningscentralerna som innan avregleringen organiserats som ekonomiska föreningar ombildades till aktiebolag och kom härefter att utveckla sin verksamhet till att erbjuda taxiföretagen fler administrativa och operativa tjänster.

Idag saknas en vedertagen definition av vad som utgör en beställningscentral. Till sin funktion utgör centralerna samverkansorganisationer för såväl administrativa som operativa frågor. Beställningscentralerna äger vanligen inga fordon utan har ett antal taxiåkerier knutna till sig genom transportöravtal där det regleras vilka tjänster beställningscentralen ska tillhandahålla.

Det varierar betydligt när det gäller frågan om vilka tjänster åkerierna anlitar beställningscentralen för. Normalt sett innebär ett transportöravtal dock följande. Det är beställningscentralen som lämnar anbud vid offentliga upphandlingar. Det är då beställningscentralen som är anbudsgivare och som deltar i upphandlingen. Beställningscentralen sköter vidare fakturering av alla kunder som inte betalar kontant. Åkaren får sedan dessa betalningar till sig efter avdrag för kostnaden för beställningscentralens tjänster. Som grund för denna betalning ligger åkaravräkningen där samtliga kreditbetalningar under aktuell period redovisas. Beställningscentralen sköter också växel för privat- och företagskunder, utdelning av köruppdrag till taxibilarna via anropsnummer och andra administrativa tjänster samt marknadsföring.

Det är ofta beställningscentralen som svarar för inköp av taxameterutrustning och ser till att den installeras i anslutna taxiföretags bilar. De flesta stora taxametertillverkare säljer taxametrar bara till beställningscentraler.

För allmänheten är det oftast beställningscentralens varumärke, exempelvis Taxi Stockholm, Taxikurir etc. som förknippas med själva taxiverksamheten.

Beställningscentralerna är i de flesta fall alltså organiserade som aktiebolag. Bolaget ägs ofta gemensamt av de taxiåkerier som är anslutna till beställningscentralen. Det förekommer även att beställningscentralen ägs av en privatperson eller en företagsgrupp som tar in fristående transportörer som kör för beställningscentralen. Det förekommer också att beställningscentralen inte är annat än en sammanslutning av ett antal åkare.

Genom att det inte finns en definition av vad som utgör en beställningscentral är det inte möjligt att bestämma antalet sådana centraler. Svenska Taxiförbundet har till utredningen framfört att antalet beställningscentraler torde uppgå till cirka 300 stycken, varav 216 stycken är medlemmar i Svenska Taxiförbundet. Kring 80 procent av alla taxiåkerier är knutna till någon form av beställningscentral. Om man vänder på det betyder det att en femtedel av alla taxiåkerier står utanför en beställningscentral.

### **3.4 Friåkare**

Omkring 20 procent av taxiåkerierna är alltså inte anknutna till någon form av beställningscentral. Dessa taxiåkerier kallas friåkare.

Friåkare finns i hela landet. I de större städerna har dessa vanligtvis inte några upphandlade samhällskörningar utan får förlita sig på körningar som man kan få vid exempelvis flygplatser, hotell eller tågstationer. I andra delar av Sverige kan friåkare ha samhällsbetalda körningar och vissa kan ombesörja uteslutande sådana transporter.

### **3.5 Bokföring av inkomster från taxiverksamhet**

När ett körupdrag avslutats och körningen betalas kontant ska taxametern skriva ut ett kvitto. Med kontant betalning avses även betalning med kontokort. Om beloppet ska faktureras

skrivs istället ut en följesedel. Efter avslutat körpass ska taxameterutrustningen skriva ut en körpassrapport.

Kvittot, följesedeln och körpassrapporten ska 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 och rapporten ska vara så utformade att de kan utgöra räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078). Enligt 5 kap. 6 § 3 st. bokföringslagen får flera likartade affärshändelser dokumenteras genom en gemensam verifikation. För ett taxiföretag innebär detta att körpassrapporterna kan föras till bokföringen så som gemensamma verifikationer avseende körpassets betalda körningar.

## **3.6 Taxameterutrustning**

För att en taxameter ska kunna sättas på den svenska marknaden krävs att taxametern uppfyller de krav som är uppställda i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/22/EG av den 31 mars 2004 om mätinstrument (MID-direktivet). Taxametern måste också vara utrustad med en tillsatsanordning. En tillsatsanordning måste uppfylla av SWEDAC i föreskrifter ställda krav på utformning och funktion.

Taxametern och tillsatsanordningen utgör tillsammans taxameterutrustning. Kravet på taxameter för användande av fordon i taxitrafik avser taxameterutrustningen som helhet.

### **3.6.1 Taxametrar**

En taxameter är ett mätinstrument som används i taxibilar för att beräkna kostnaden för en transport. Beräkningen baseras på impulser från bilens pulsgenerator. Kostnaden grundas på impulsernas uppgifter om tillryggalagd körsträcka och uppmätt

färdtid. Bilens pulsgenerator är kopplad till taxameterens gränssnitt.

Taxametrar av olika fabrikat säljs och brukas i Sverige. För taxametrar som satts på den svenska marknaden efter 2006 finns gemensamma krav uppställda i MID-direktivet. I detta ställs specificerade krav på taxameterens funktion. För att få sätta en taxameter på den svenska marknaden och för att få ta den i bruk krävs att taxametern genomgår i direktivet föreskrivna steg för godkännande. När taxametern genomgått dessa steg och godkänts förses den av tillverkaren med CE-märket. Utöver detta anbringas, inom en rektangel, en metrologisk tilläggsmärkning (M) tillsammans med de två sista siffrorna i årtalet för när märkningen skedde.

En taxameter kan vara godkänd enligt MID-direktivet i annat EU-land än Sverige. För s.k. MID-godkännande i Sverige sker bedömningen utifrån SWEDAC:s föreskrifter och allmänna råd om mätinstrument (STAFS 2006:4) och SWEDAC:s föreskrifter och allmänna råd om taxametrar (STAFS 2006:11).

Intill utgången av 2016 finns möjlighet att sätta en taxameter på den svenska marknaden även om den inte uppfyller de krav som ställs i MID-direktivet. Någon bortre tidsgräns när det gäller brukandet av en sådan äldre taxameter finns inte. Dessa taxametrar är istället godkända utifrån Vägverkets föreskrifter om taxitrafik (VVFS 1999:177). Det var också Vägverket som godkände taxametrarna. Någon uppgift om hur många sådana taxametrar som fortfarande är i bruk finns inte.

I alla taxametrar finns en programvara, genom vilken det finns möjlighet att bestämma vilka funktioner taxametern ska ha. Som ovan sagts måste en taxameter ha en utskriftsfunktion. Utskriftsfunktionen har till syfte att säkerställa att taxametern fungerar i enlighet med de krav som uppställs i MID-direktivet. Programvaran i taxametern styr taxameterens rapportgenerator som styr vilka utskrifter taxametern kan avge. Ofta är utskriftsfunktionen integrerad i taxametern. Programvaran i en sådan taxameter är då gemensam för taxametern samt tillsatsanordningen. Det finns också taxametrar som har en separat

utskriftsfunktion som då måste vara kopplad till taxameterens gränssnitt. Sådana taxametrar har en separerad programvara för taxameter och tillsatsanordning.

För lagringen av de uppgifter som föreskrifterna avser finns en minnesfunktion i taxametern. Minnet är i den delen det avser de uppgifter som taxametern, enligt MID-direktivet ska registrera, avskilt och låst. Det innebär att denna del av minnet inte kan lagra andra uppgifter än de som taxametern är skyldig att lagra. Det är inte heller möjligt att radera uppgifter från minnet. Ett undantag är uppgifter om framkörningsavgifter som kan raderas för att hantera den situationen då en kund inte finns vid avtalad upphämtningsadress. När rapportgeneratoren ska skicka en viss rapport hämtar den uppgifter från minnet.

Ett minne ska ha en funktion för ackumulerade uppgifter. Detta innebär att de uppgifter som lagras i en taxameter ackumuleras även om minnet avger rapporter avseende ett visst körpass körningar.

### 3.6.2 Tillsatsanordningar

Vid avregleringen av taximarknaden uttalades att en ökad företagsekonomisk frihet för taxi skulle kombineras med att vissa grundläggande krav från samhällets sida kunde tillgodoses (prop. 1987/88:50 bilaga 1 s. 269). Ett sådant krav var att taxibilarna skulle utrustas med en kvittoskrivare och en registrerande taxameter.

I MID-direktivet anges att det i den nationella lagstiftningen får fastställas krav på att vissa anordningar ska kopplas till en taxameters gränssnitt. Här avses antingen det fysiska gränssnittet då inkopplingen sker genom en sladd eller programvarugränssnittet vid separerad programvara.

Enligt 6 § STAFS 2006:11 ska, för att en taxameter ska få användas i taxitrafik enligt taxitrafiklagen, en tillsatsanordning vara kopplad till dess gränssnitt. Med tillsatsanordning avses här utskriftsfunktion. I SWEDAC:s föreskrifter och allmänna råd



om tillsatsanordningar till taxametrar (STAFS 2012:5) ges direktiv om vilka typer av utskrifter som tillsatsanordningen måste kunna generera. Utöver kundkvitto ska dessa utskrifter ge besked om att taxametrarnas programvara fungerar på föreskrivet sätt.

I STAFS 2012:5 finns också ett krav på att uppgifter från ett visst antal köruppdrag och körpass ska kunna skrivas ut eller överföras till annat administrativt datasystem. De uppgifter som här avses är kvitton, följesedlar och körpassrapporter. Uppgifterna ska kunna överföras och skrivas ut i löpnummerordning.

Av det sagda framgår att tillsatsanordningen dels består av en utskriftsfunktion, dels utgörs av en buffringsfunktion med möjlighet att hålla taxameteruppgifter i visst format för utskrift eller överföring till annat administrativt datasystem.

Av STAFS 2012:5 följer slutligen att tillsatsanordningar som krävs för taxametrarnas lagenliga funktion ska genomgå typkontroll. En typkontroll ska genomföras av ett av SWEDAC ackrediterat certifieringsorgan. Tillverkaren måste också genomgå en revision av företagets kvalitetssystem för att säkerställa att den funktion som uppvisats av ett exemplar vid ett typgodkännande även omfattar efterföljande exemplar.

### 3.6.3 Krav vid användandet av taxameterutrustning

Av SWEDAC:s föreskrifter och allmänna råd om installation och besiktning av taxameterutrustning (STAFS 2006:19) följer att taxameterutrustning ska vara fastsatt och installerad i taxifordonet på ett betryggande sätt. Fastsättningen och installationen ska vara kontrollerad av ett godkänt besiktningsorgan (taxameterverkstad) och plomberad. Tillvägagångssättet vid plombering är också reglerat i föreskrifterna. En plombering får anbringas och brytas endast av en taxameterverkstad. En plombering utgörs av ett fysiskt skydd i form av en metalllåda som måste skruvas upp och en elektrisk koppling som måste forceras.

Vid installation av taxameter eller taxameterenheter som ska plomberas och om plombering bryts måste taxameterutrustningen besiktas av taxameterverkstad. Besiktning måste också ske om det vid kontroll av taxifordon har konstaterats brister i taxameterutrustningens funktion eller större avvikelser. Efter ändring av fordonet som påverkar taxameterutrustningens föreskrivna funktion, taxameterutrustningens anpassning till taxifordonet eller andra förhållanden som påverkar taxameterutrustningens inställning (till exempel ägarbyte) måste också besiktning ske.

I Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik TSFS 2010:192 föreskrivs närmare vad som gäller för användandet av taxameterutrustningen.

### **3.7 Statistik**

Under år 2012 fanns det 7 176 företag som hade tillstånd till yrkesmässig taxitrafik. Dessa företag förfogade över drygt 16 000 taxifordon. Inom taxinäringen finns i huvudsak fåbilsföretag. Det är närmare 70 procent av taxiföretagen som förfogar över endast ett fordon. Den 31 mars 2012 fanns det 4 799 taxiföretag med ett fordon, 2 186 företag med två till tio fordon och 182 företag med fler än tio fordon.

Den huvudsakliga delen av taxiverksamheten (cirka 70 procent) bedrevs första kvartalet 2012 av enskilda näringsidkare. Av de återstående taxiföretagen drevs den största delen i aktiebolagsform.



## 4 Skatteundandragande inom taxinäringen

I november 1995 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare för att utreda vissa frågor om branschsanering och andra åtgärder mot ekonomisk brottslighet. Utredningen, som antog namnet Branschsaneringsutredningen, har i sitt betänkande (SOU 1997:111 sid. 229) anført att det trots en förhållandevis grundlig lämplighetsprövning för de som avser bedriva taxitrafik kan konstateras att taxibranschen är en av de mest utsatta i frågan om ekonomisk brottslighet. Utredningen framförde (s. 252) att det vid granskning framkommit att många taxiföretag använde relativt avancerade system för att dölja att intäkter inte redovisas. Som exempel nämndes att originalrapporter från taxametrarna slängdes och ersattes av särskilt framställda rapporter där intäkterna minskats.

Under hösten 2005 beslutade Skatteverket att ett riksprojekt skulle startas vid årsskiftet samma år med uppdrag att minska skattefelet i taxibranschen. Arbetet i projektet bedrevs åren 2006–2008 och resultatet redovisades i en slutrapport. Av slutrapporten framgår åtskilliga exempel på ett omfattande skatteundandragande.

## 4.1 Skatteverkets bild av omfattningen av skatteundragandet

Skatteverket har i en promemoria till utredningen den 12 december 2012 framfört bl.a. följande.

Det är svårt att uttala sig om skattefelets storlek inom näringen. Detta då Skatteverket inte har genomfört några statistiskt säkerställda slumpmässiga undersökningar av underredovisningen inom taxibranschen.

Det finns ca 7 200 taxiföretag i Sverige. Skatteverket har inhämtat 3 990 uppgifter om taxiföretags inkörda belopp från olika beställnings-/tömningscentraler. Uppgifterna avser i huvudsak 2010 års inkörda belopp. Närmare 85 procent av de inhämtade uppgifterna avser taxiföretag som är anslutna till beställningscentraler. Resterande del avser således s.k. friåkare. Skatteverket bedömer att de beställningscentraler, som uppgifter inhämtats från, tillhör de större och mer välrenommerade i landet.

Ett geografiskt storstadsområde som inte finns med i det här materialet över huvud taget är Malmö. Skatteverket har inlett kontroller där och det finns indikationer på att tillståndet i taxinäringen där är sämre än för riket i allmänhet. Även Göteborgsområdet är underrepresenterat i detta material.

Det finns fortfarande relativt omfattande geografiska områden där Skatteverket ännu inte har påbörjat insamling av data om taxiåkeriernas inkörda belopp och andra uppgifter. Det är därför svårt att i dagsläget uttala sig om det samlade skattefelet. Några slumpmässiga kontroller av branschen har heller inte gjorts.

Avseende kontrollerade företag har underredovisning av omsättningen skett för cirka 30 procent. Beloppsmässigt kan underredovisningen beräknas till ca 170 miljoner kronor, motsvarande drygt 150 000 kronor per taxiföretag. Vidare har Skatteverket uppgifter om ca 7 800 anställda chaufförer. Skatteverket har där kunnat konstatera att underredovisning av inkomsterna har skett hos cirka 20 procent.

Beloppsmässigt kan denna underredovisning beräknas till ca 68 miljoner kronor, motsvarande knappt 48 000 kronor per chaufför.

Beräkningen har skett med iakttagande av ett generellt avdrag om 2 procent för eventuella felslag. Denna procentsats är väl tilltagen och överstiger med råge vad som är normalt förekommande i branschen för denna typ av missar.

För en av de beställningscentraler som bedöms som mest seriös i branschen har Skatteverket även fått uppgift om kopplingen mellan chaufförerna och de taxiföretag de kört åt. Eftersom Skatteverket känner till de av chaufförerna inkörda beloppen har en jämförelse kunnat göras mellan antalet kontrolluppgifter som bort lämnas jämfört med det verkliga antalet kontrolluppgifter som lämnats. Det visar sig då att av de sammanlagt 677 taxiföretagen så har cirka 30 procent lämnat för få kontrolluppgifter.

Från tre av de största beställningscentralerna har Skatteverket även erhållit uppgifter om hur mycket chaufförerna kört in under år 2010 åt taxiföretag anslutna till dessa beställningscentraler. I de inkomna uppgifterna ingick ursprungligen även de taxiåkare som bedriver sin verksamhet som enskild näringsverksamhet.

Skatteverket har vidare kunnat konstatera att friåkare redovisar mervärdesskatt i inkomstdeklarationen i nästan dubbelt så hög utsträckning som taxiföretag i beställningscentraler.

## 4.2 På vilka sätt undandras skatt?

Alla köruppdrag som en taxi får ska registreras i taxametern. Omsättningen i taxiföretagen motsvaras, vid en korrekt användning av taxametern, i regel av vad som har registrerats i densamma. Det sagda innebär att körningar där betalningen inte registreras i taxametern inte heller kommer med i körpass-

rapporten och därmed vanligtvis inte heller i bokföringen eller i avlämnade deklARATIONER.

Den hos vissa företag bristande intäktsredovisning har alltså två huvudsakliga förklaringsmodeller. I vissa fall följer intäktsredovisningen de registreringar som görs i taxametern. Felet består då i att dessa registreringar inte avspeglar företagets verkliga intäkter eftersom taxametern inte registrerat alla intäkter. I andra fall är registreringarna i taxametern riktiga men intäktsredovisningen sker inte utifrån dessa uppgifter utan från uppgifter som manipulerats på olika sätt. Det förekommer givetvis också att det brister såväl i fråga om vilka uppgifter som registreras av taxameterutrustningen som i intäktsredovisningen.

En första förutsättning för att Skatteverket ska kunna kontrollera om intäktsredovisningen avspeglar de verkliga förhållandena är att Skatteverket har tillgång till taxameteruppgifterna. Det krävs därtill att det kan gå att lita på att uppgifterna i taxametern är riktiga.

I TSFS 2010:192 ställs en rad krav på användandet av taxametrar. Från såväl polisen som från Skatteverket har inhämtats att det relativt frekvent förekommer att chaufförer på olika sätt gör avsteg från aktuella föreskrifter. Det kan t.ex. vara fråga om att det överenskomms om fast pris och att taxametern inte är påslagen under färden. Det kan också förekomma att annat pris än det överenskomna ”knappas in” i taxametern. Vidare har Skatteverket kunnat konstatera att det görs omfattande avdrag för s.k. bomkörningar. Med bomkörning avses köruppdrag som inte resulterat i att betalning erlagts. I branschen som helhet beräknas antalet sådana körningar ligga under en procent. I Skatteverkets ovan nämnda promemoria av den 12 december 2012 uppger Skatteverket att det vid en kontroll av 170 stycken friåkare kunde konstateras att drygt 60 procent gjort avdrag för bomkörning i minst 2 procent av alla körningar. Som högst har avdrag gjorts för 47 procent. Närmare 30 procent av dessa friåkare redovisar bomkörning i minst 5 procent av alla körningar.

Ett annat problem är att taxiföretag bedriver sedvanlig taxi-verksamhet trots att de beviljats undantag från skyldigheten att använda taxameter. Polisen har också konstaterat att taxiföretag kan ha olika taxametrar installerade vid olika kontrolltillfällen. Detta får till följd att en taxibils omsättning kan vara uppdelad på fler än en taxameter. Ett annat problem som polisen rapporterat om är att fordon förs i taxitrafik utan att fordonen anmälts för sådan trafik till Transportstyrelsen.

### 4.3 Utredningens sammanfattande synpunkter

Hittills har Skatteverket förmått kontrollera färre än hälften av alla taxifordon. De fordon som kontrollerats har i huvudsak varit taxiföretag som är knutna till beställningscentraler. Skatteverket har dock under senare tid haft stort fokus på att kontrollera även de s.k. friåkarna.

Utredningen finner skäl att anta att skatteundragandet för de taxiföretag som inte kontrolleras är jämförbart med det hos de kontrollerade. Ett överslag skulle då innebära att underredovisningen totalt kan överstiga 1 miljard kronor årligen. Närmare än så går det inte att komma när det gäller att försöka uppskatta omfattningen av skatteundragandet.

I sammanhanget kan emellertid också nämnas att polisens trafikenhet i Stockholm årligen genomför cirka 1 200 vägkontroller av taxameter i taxifordon med stöd av 2 kap. 14 § fordonslagen (2002:574). Vid en sådan kontroll utanför Solvalla 2011 genomgicks 124 stycken taxifordon. Skatteverket har på fråga från polisen uppskattat att kontrollen kunde leda till en upptaxering till ett belopp om sammanlagt cirka 8,5 miljoner kronor samt skattetillägg till ett belopp om cirka 2,5 miljoner kronor. Vid samma kontroll gavs underlag till beslut om återkrav från Försäkringskassan. Återkrävda belopp gällde utbetalningar av förmåner till vissa av chaufförerna som med anledning av att dessa chaufförer var yrkesverksamma visade sig vara felaktiga. Försäkringskassan har också räknat med en besparing uppgående



till drygt 1,1 miljoner kronor i och med att de felaktiga utbetalningarna kunde avbrytas. Slutligen har också Kronofogdemyndigheten fått möjlighet att fatta beslut om utmätning.

Även om det inte är möjligt att i detalj ge en bild av skatteundandragandets omfattning kan utredningen konstatera att allt tyder på att det är betydande belopp som undgår beskattning.

## 5 Skatteverkets förutsättningar för kontroll av intäktsredovisningen brister

Underlag för bokföringen ska som ovan angetts vara de körpassrapporter som tas fram efter varje avslutat arbetspass. Till körpassrapporterna kan också kvitton eller följesedlar avseende samtliga körningar under passet fogas. Skatteverket har kunnat konstatera att bokföringen istället ofta sker med åkaravräkningen som underlag (se Taxiprojektet 2006–2008 Slutrapport s. 8). Åkaravräkningen innehåller ofta endast de körningar som fakturerats. För den kontanta delen finns, vid sidan av åkaravräkningen, ofta endast något handskrivet underlag som inte grundas på körpassrapporterna. Det är inte ovanligt att körpassrapporterna saknas helt eller att endast den övre delen med de ackumulerade uppgifterna är sparade. Ibland finns endast handskrivna körpassrapporter eller sammanställningar. De ansvariga för redovisningen menar vanligtvis att dessa körpassrapporter eller sammanställningar i och för sig grundar sig på taxameterrapporterna men att dessa av olika orsaker inte sparats som underlag.

Vid en korrekt användning av taxametern är omsättningen i ett taxiföretag de intäkter som registreras i densamma. Det uppenbart bästa jämförelsematerialet får Skatteverket då genom att ta del av den information som töms ur taxametern. I fall där taxametern inte använts korrekt kan informationen från taxametern användas för att avslöja just detta. Skatteverket kan då

jämföra förhållandet mellan posterna ”Taxi km” och ”Betalda km”. Utifrån denna jämförelse kan Skatteverket räkna fram en ”inkörningsprocent” för den aktuella bilen. I fall där inkörningsprocenten är mycket låg (exempelvis långt under 50 procent) kan det finnas anledning att titta närmare på företagets redovisning.

## 5.1 Problembeskrivning

Under åren 2006 till 2008 genomförde Skatteverket ett riksprojekt i syfte att minska skattefelet inom taxinäringen. För att kunna bestämma vilka företag som kunde vara aktuella för en fördjupad utredning genomfördes tredjemansrevisioner hos beställningscentraler. Syftet var då i första hand att få in uppgifter från taxametern för att kunna jämföra dessa med uppgifterna i den ingivna självdeklarationen. Endast när avvikelserna var förhållandevis stora gick Skatteverket vidare med fördjupad utredning av företaget.

Beställningscentralens inhämtning av taxameteruppgifter har i regel inte med behovet av kontroll av åkeriets intäktsredovisning att göra. Härav följer att beställningscentralen inte nödvändigtvis hanterar de tömda uppgifterna på det sätt som ger bäst underlag för en sådan kontroll. I sig får detta till följd att informationen kan sparas på olika sätt beroende på syftet med lagringen. Dessutom förekommer det att beställningscentraler inte alltid sparar all tömd information.

Variationen här kan ofta förklaras utifrån den omständigheten att vissa beställningscentraler debiterar en viss procent av inkört belopp i avgift av anslutna taxiföretag medan andra beställningscentraler endast tar ett fast månadspris. Om beställningscentralen debiterar taxiföretaget utifrån inkört belopp kommer taxameteruppgifterna om just inkört belopp med nödvändighet att utgöra en del av beställningscentralens bokföring till grund för den egna intäktsredovisningen. Det är alltså i sådana fall främst inkört belopp som är av omedelbart intresse

för beställningscentralen. Detta medför att övrig information från taxametern kan ha raderats eller inte ens sparats.

Det har också förekommit att Skatteverket haft problem att få ut informationen i sådant format att den lätt kan användas. Skatteverket upplever vidare att vissa beställningscentraler är helt oförberedda på en sådan begäran och att arbetet med att lämna ut uppgifterna ofta kan vara förenat med en icke obetydlig tidsutdräkt.

Det förekommer också att den information som lämnas ut inte alls kan användas. Detta kan bero på att filformatet inte går att läsa eller att uppgifterna är sorterade så att det inte går att utläsa vilken chaufför eller vilket åkeri som haft en viss intäkt.

Vid kontroll av friåkare kan Skatteverket sällan få en fullständig och tillförlitlig redovisning av informationen från taxametern. I vissa fall sker tömningen t.ex. enbart av det skålet att den behövs för att taxameterns funktion ska upprätthållas. De företag som tar emot sådana s.k. slasktömningar har oftast inget incitament att lagra den tömda informationen.

En del friåkare har också en integrerad kortläsare till sin taxameter och behöver då tömma uppgifter om korttransaktioner, för att via kortinlösenföretag få betalt för de körningar som betalats med kort. Vid dessa tömningar sker ibland en överföring av uppgifter till ett annat företag än det som berörs av själva korttransaktionen. Hos dessa tömningsföretag kan därför Skatteverket i vissa fall även hitta uppgifter från taxametern om körningarna, eller i vart fall uppgifter från taxameterns ackumulerade register.

I samband med besiktning av taxameter skrivs en rapport om taxameterkontroll ut. Vad en sådan rapport ska innehålla finns reglerat i punkten 15 i bilagan till STAFS 2012:5. Till rapporten bifogas ett särskilt utslag ur taxametern, anpassningskontroll. I punkten 16 i bilagan till ovan angiven föreskrift regleras vad en sådan anpassningskontroll ska innehålla. Skatteverket kan via föreläggande begära in uppgifter från den verkstad som besiktar taxametern. Skatteverket saknar emellertid normalt kännedom om var besiktning sker. Det saknas också register över var ett

taxiföretag låter besikta sina taxametrar. Slutligen finns inget krav på taxameterverkstäderna att göra informationen från besiktningarna tillgängliga. Det krav som finns är att arkivering ska ske och den görs normalt i pappersform. I vissa fall kan besiktningens protokollen också lagras i interna digitala dokumentkataloger.

Vid polisens kontroll av taxibilar kan polisen, med stöd av 5 kap 8 § TSFS 2010:192, begära en rapport om taxameterkontroll. I sammanhanget benämns rapporten poliskontrollrapport, oftast förkortat till PK 1. Samtidigt som poliskontrollrapport efterfrågas begär polisen att taxichauffören ska ta fram den kontrollrapport från senaste besiktningen som ska finnas i bilen. Med hjälp av dessa båda rapporter upprättar polisen en s.k. taxikontrolllista. I denna noteras uppgift om bl.a. omsättningen, körsträckor och vem som kört taxibilen. Skatteverket har för sin kontroll möjlighet att inhämta en sådan taxikontrolllista.

I vissa fall kan Skatteverket med hjälp av schabloner bedöma om en intäktsredovisning närmare behöver utredas. Schablonbeloppet motsvarar vad en enmanstaxi utan anställd personal och som gått i trafik motsvarande en heltidstjänst bör inbringa. Har bolaget fler bilar eller en bil som gått i trafik betydligt mer eller mindre än vad som motsvarar en heltidstjänst ska schablonen anpassas härefter.

En annan möjlig väg att försöka uppskatta omsättningen är att studera relationen mellan drivmedelskostnaden och hela omsättningen. En sådan jämförelse förutsätter dock att taxiföretaget bifogat en resultaträkning där drivmedelskostnaden finns specificerad. Att så är fallet hör emellertid till undantagen. Det är heller inte möjligt att lämna sådana uppgifter vid elektronisk ingivning av deklarationen.

För att göra en uppskattning över hur mycket taxibilen körts kan slutligen också besiktningens protokoll inhämtas. Besiktningar ska årligen genomföras på bilar äldre än ett år och vid dessa besiktningar noteras bl.a. vägmätarställningen i protokollet. Genom att hämta in två eller flera besiktningens protokoll erhålls uppgift om den totala körsträckan. Ett problem i detta avseende

är att taxibilar normalt körs långa sträckor, vilket innebär att de ofta byts efter en tämligen kort tid. Det finns därför en inte oväsentlig risk att det inte finns något protokoll över huvud taget, eller kanske bara något enstaka sådant, vilket minskar värdet av denna kontrollmöjlighet.

## **5.2 Tidigare förslag på förbättrade kontrollmöjligheter**

### **5.2.1 Branschsaneringsutredningen**

I Branschsaneringsutredningens betänkande (SOU 1997:111 s. 249ff) föreslogs att taxifordonens taxametrar skulle tömmas i en särskild tömningscentral. Skyldigheten skulle utformas som en skyldighet att regelmässigt ta fram taxameteruppgifter för arkivering hos ett utomstående organ. Kravet på arkivering skulle regleras som ett tillägg till skyldigheten att förse ett fordon i taxitrafik med taxameter.

Enligt utredningen skulle tömningen för arkivering kunna ske på olika sätt så länge uppgifterna inte utan mycket stora svårigheter kunde förvanskas i samband med eller före överföringen. Utredningen menade vidare att det klart måste framgå att uppgifterna kommer oredigerade från en viss taxameter. Överföring skulle enligt utredningen behöva genomföras ungefär en gång per vecka för att taxameterens minne inte skulle bli fullt. Tömning skulle också kunna ske till beställningscentraler och då skulle detta kunna ske löpande. Om det hos en beställningscentral fanns ett säkert system för tömning ansåg utredningen att det borde godtas.

### **5.2.2 1998 års taxiutredning**

1998 års taxiutredning har i sitt betänkande (SOU 1999:60 s. 133f) föreslagit att innehavare av taxitrafiktillstånd ska vara

skyldiga att tömma all information från taxametern till en av en myndighet godkänd tömningscentral. Utredningen framförde att tömningscentralen naturligtvis måste ha teknisk utrustningen för att kunna ta emot och lagra informationen från taxameterna. Ordnade lagringsmöjligheter måste också finnas. Det material som skulle tas emot och lagras skulle hanteras på ett sådant sätt att en enskild åkare inte hade möjlighet att manipulera materialet. En skyldighet att anmäla vilken tömningscentral som användes för tömning skulle också införas.

Utredningen ansåg att skyldigheten att tömma taxametern skulle regleras i yrkestrafiklagen samt att en ny lag om tömningscentraler skulle införas. En underlåtenhet att tömma taxametern på föreskrivet sätt skulle kunna föranleda böter eller fängelse i högst ett år. En underlåtenhet skulle också kunna leda till en återkallelse av trafikillståndet. En underlåtenhet att anmäla vilken tömningscentral som användes för tömning skulle kunna föranleda penningböter.

Utredningen ansåg att det skulle krävas att en tömningscentral betjänade ett visst antal fordon, förslagsvis minst tjugo. Tömningscentralen skulle ha en ansvarig person som förestod verksamheten. Den ansvarige personen skulle besitta yrkeskunnande och ha gott anseende.

### 5.2.3 Utredningen om taxinäringen

Utredningen om taxinäringen (SOU 2004:102 s. 96, 103, 107, 111 och 125f) föreslog att det skulle ställas krav på att informationen i taxameterna skulle överföras till redovisningscentraler. En redovisningscentral skulle vara en fysisk eller juridisk person som fått tillstånd att tillhandahålla ett administrativt datasystem för lagring av information från taxametrar. Utredningen konstaterade att det finns olika former av vid det tillfället fungerande möjligheter att tömma taxametrar. Här avsågs såväl trådlösa som fysiska tömningar. Enligt utredningen skulle samtliga dessa former av överföringar godtas.

För att så långt som möjligt undvika krångel och stora kostnader skulle enligt utredningen ett eventuellt system med redovisningscentraler nära ansluta till hur sådan verksamhet för närvarande fungerar. Andra än från taxinäringen fristående organ skulle kunna komma ifråga som redovisningscentraler. Hos alla juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral skulle det finnas en eller flera personer som var redovisningsansvariga. Tillstånd att driva en redovisningscentral skulle endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedömdes vara lämplig att driva verksamheten.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlät att överföra uppgifter till redovisningscentral skulle dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

### 5.3 Inrättande av redovisningscentraler för att förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning

**Utredningens förslag:** Redovisningscentraler bör inrättas för att förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning.

För att kunna kontrollera ett taxiföretags intäktsredovisning behöver Skatteverket uppgifter att stämma av redovisningen emot. De uppgifter som används för denna avstämning måste då avspegla de verkliga förhållandena. Som redan sagts utgörs ett taxiföretags omsättning, vid en korrekt användning av taxametern, av det som registrerats i densamma. I taxametern ska nämligen samtliga intäkter registreras oavsett form för betalning. För Skatteverkets kontroll är det därför viktigt att verket bereds tillgång till de uppgifter som registreras i taxametern.



Av uppdragsbeskrivningen framgår att utredaren särskilt ska analysera och föreslå vad som ska utgöra en redovisningscentral. En sådan redovisningscentral ska ge Skatteverket möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de beskattningsregler som gäller. En redovisningscentral har då till uppgift att ta emot och lagra sådana taxameteruppgifter.

Det framstår som klart att regelverket kring redovisningscentraler kan utformas på olika sätt. Det går naturligtvis att bygga ett system som omöjliggör skatteundrandragande. Detta kommer dock att ske till priset av ett komplicerat regelverk och orimligt höga kostnader – även i förhållande till det skattemässiga utfallet av åtgärderna – både vad avser kostnaderna för det allmänna som för näringen. Å andra sidan kan man ha ett system som inte medför stora kostnader och där regelverket inte är så ingripande eller komplicerat. Detta sker då rimligen till priset av att skattekontrollen inte blir så effektiv som den skulle kunna vara. Vilken väg man slutligt väljer att gå är ytterst en politisk fråga.

Nedan lämnas utredningens förslag på hur regelverket kring redovisningscentraler ska utformas.

### **5.3.1 Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – frågan om taxameterundantag**

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter upphävs.

En ordning där taxameteruppgifter överförs till en redovisningscentral kommer att kunna ge bättre förutsättningar för Skatteverkets kontroll av taxinäringens intäktsredovisning. Detta gäller dock endast de taxifordon som är utrustade med taxameter. Transportstyrelsen kan idag med stöd av 5 kap. 2 § andra stycket taxitrafikförordningen bevilja undantag från kravet på taxameter.

För ett sådant beslut krävs att det föreligger synnerliga skäl. I uppdragsbeskrivningen ges utredningen i uppdrag att se över och föreslå under vilka förutsättningar undantag från detta krav ska kunna medges.

Innan 1998 krävdes endast särskilda skäl för att undantag från aktuell skyldighet skulle medges. I betänkandet SOU 1996:93 Ny yrkestrafiklagstiftning (sid 324–330) redovisas de överväganden som låg till grund för ett införande av krav på synnerliga skäl. Utredningens allmänna utgångspunkt var att försöka minska utrymmet för särregler och att förenkla förfarande och hantering. Vidare ansåg utredningen att villkoren för likartade trafikslags möjligheter och betingelser för att driva verksamhet – främst av konkurrensskäl – bör vara så likartade som möjligt. Av dessa skäl fann utredningen inte skäl att låta den s.k. hyrverkstrafiken utgöra ett särskilt trafikslag vid sidan av taxitrafik. Utredningen ansåg emellertid att en möjlighet till undantag även fortsättningsvis skulle finnas, men att utrymmet härför skulle minskas. Kravet på synnerliga skäl innebar att det ska vara mer eller mindre otänkbart att använda ett dispenserat fordon i ordinär taxitrafik dvs. dispens ska endast kunna ges i uppenbara, klart avgränsbara fall.

I prop. 1997/98:63 s.96 uttalade regeringen att en undantagsmöjlighet alltjämt bör finnas om än en restriktiv sådan. Exempel på när undantag även fortsättningsvis skulle kunna medges var beträffande fordon som användes för transporter i samband med statsbesök och liknande händelser, annan representation, företag som utnyttjar hyrbilar som ersättning eller komplettering till s.k. direktionsbilar och utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare och mot betalning i särskild ordning.

För Transportstyrelsens prövning av om undantag ska ges saknas föreskrifter. Enligt uppgifter från såväl Svenska Taxiförbundet som från Skatteverket förekommer det att taxiföretag som av ett eller annat skäl beviljats aktuellt undantag bedriver verksamhet helt i strid med de omständigheter som gjorts gällande i ansökan om undantag.

Transportstyrelsen har i en promemoria den 22 februari 2010 till Näringsdepartementet konstaterat att det finns olikheter i myndighetens bedömning av om det finns skäl för undantag.

Vid en genomgång av Transportstyrelsens beslut om undantag framkommer följande. Under 2010 fattades 346 beslut om undantag från aktuell skyldighet. För 2011 gavs 426 sådana undantag och under 2012 (till och med den 23 november 2012) 432 stycken. I november 2012 fanns 2 780 fordon som beviljats undantag från kravet på taxameter. Det innebär att i slutet av 2012 hade drygt 17 procent av alla taxifordon beviljats undantag från taxameterkravet. Cirka 90 procent av angivna undantag avser fordon som enligt ansökan om undantag ska brukas för samhällsbetalda körningar. Resterande 10 procent gäller undantag för limousiner.

Vid prövningen av om ett fordon ska undantas på den grunden att det ska användas för samhällsbetalda körningar inhämtas de avtal som körningarna ska baseras på. Transportstyrelsen gör ingen egentlig prövning av om det är rimligt att anta att fordonet endast kommer att användas för dessa körningar, vilket inte minst visas av att det under åren 2010–2012 endast meddelats sex beslut om avslag på en ansökan om undantag.

När ett fordon inte utrustats med taxameter uppkommer stora kontrollsvårigheter för Skatteverket. Skatteverket kan inte stämma av redovisade intäkter mot annat än underlag hos upphandlande enheter eller andra avtalskontrahenter. Om misstanke finns om att fordonet även använts för annan trafik kan detta sällan med säkerhet klarläggas.

### 5.3.1.1 Skälen för utredningens förslag

Det kan konstateras att cirka 17 procent av alla taxifordon är undantagna från kravet på taxameter. Detta medför uppenbarligen stora svårigheter för Skatteverkets möjligheter till kontroll av intäktsredovisningen. Om ett generellt krav på taxameter

införs bör Skatteverkets kontrollmöjligheter av tidigare undantagna fordon öka rejält. En sådan ordning ger också förutsättningar för en mer rättvis taximarknad där samtliga taxiföretags omsättning är möjlig att avläsa.

Möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att inneha taxameter synes i huvudsak vila på tanken att taxameterns funktion är att tillhandahålla ett riktigt pris på resan. Taxametern utgör dock redan idag ett instrument för kontroll av intäktsredovisningen. De förslag som lämnas i denna utredning avser också förstärka detta förhållande.

Det är då också viktigt att framhålla att den omständigheten att ett fordon beviljats undantag från kravet på taxameter inte utesluter att fordonet används för andra körningar än sådana som undantaget beviljats för. Enligt polisen, Skatteverket och Svenska Taxiförbundet förekommer det att fordon som enligt ansökan om undantag t.ex. ska ombesörja samhällsbetalda transporter även används för kontantkörningar.

I och med att ett sådant fordon saknar taxameter uppkommer stora svårigheter när Skatteverket ska kontrollera de verkliga intäkterna. För detta hjälper det inte att de samhällsbetalda körningarna kan spåras via avtal och fakturor. Här ska också uppmärksammas att det utan taxameter helt saknas stöd för hanteringen av egenavgifter. Det är istället upp till varje chaufför att redovisa dessa egenavgifter separat.

När det gäller fordon som ska fungera som limousiner finns inte heller några möjligheter att via beställare spåra fakturerade körningar, vilket får till följd att det är svårt att kontrollera fordonets verkliga omsättning.

Mot bakgrund av det anförda är det utredningens uppfattning att undantag från kravet på att fordon som används i taxitrafik ska vara försett med taxameter inte bör kunna medges.

Transportstyrelsen bör genomgå redan givna undantag för att se till att samtliga tillståndshavare får ett besked om att undantag inte kan beviljas när tiden för gällande undantag går ut. Transportstyrelsen bör då också informera om följderna av att undantagen upphör.

Om prövningen av en ansökan om undantag infaller innan denna lagändring trätt i kraft bör Transportstyrelsen endast bevilja sådant undantag i de situationer som ges i ovan refererat förarbetsuttalande (prop. 1997/98:63).

Utredningen anser att starka skäl talar för det förslag som här övervägs. Några egentliga skäl som talar emot kan inte utredningen se. Utredningen föreslår därför att 5 kap. 2 § andra stycket taxitrafikförordningen upphävs.

### 5.3.2 Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – bör beslut om registrering krävas för att fordon ska få tas i taxitrafik?

**Utredningens bedömning:** Utredningen anser att det i dagsläget inte ska ställas krav på att ett fordon inte ska få tas i taxitrafik innan Transportstyrelsen fattat beslut om registrering.

Det förekommer att fordon framförs i taxitrafik utan att de är anmälda för sådan trafik. Det innebär rent faktiskt att fordonet inte kommer att kunna underkastas någon kontroll från Skatteverket eftersom det helt enkelt inte är känt för Skatteverket att fordonet används som taxi. Till följd härav skulle ett insamlande av taxameteruppgifter från ett sådant fordon normalt sett inte nå Skatteverket.

Enligt 4 kap. 2–3 §§ taxitrafikförordningen ska tillståndshavaren, till Transportstyrelsen, göra en skriftlig anmälan om ett fordon innan fordonet får användas i taxitrafik. En anmälan ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehas med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa ett utländskt registreringsbevis, om fordonet är registrerat i utlandet, en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser

enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen är uppfyllt, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet.

Av 7 kap. 1 § taxitrafikförordningen framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 2 § samma förordning döms till penningböter.

En anmälan kan göras digitalt via Transportstyrelsens hemsida med nyttjande av en personlig kod. Tillståndshavaren kan också välja att använda en fysisk blankett för anmälan.

Transportstyrelsen tillämpar nu refererade stadganden så att anmälan anses vara gjord när den kommit myndigheten till handa och förutsättningarna i 4 kap. 2–5 §§ taxitrafikförordningen är uppfyllda.

Utredningen noterar att det inte framgår helt tydligt vid vilken tidpunkt som tillståndshavaren kan anses ha gjort en skriftlig anmälan som medför att fordonet får användas i taxitrafik. Det kan vara när anmälan kommit in till Transportstyrelsen men det skulle också kunna vara när tillståndshavaren skickat anmälan. Oavsett vilket har dock utredningen svårt att se att det följer av 4 kap. 2–5 §§ taxitrafikförordningen att en anmälan måste kunna bedömas vara ”komplett” för att en anmälan ska anses ha gjorts.

Transportstyrelsen ska emellertid utifrån anmälan fatta beslut om registrering i vägtrafikregistret. Ett sådant beslut kan av naturliga skäl inte alltid fattas omedelbart efter att anmälan inkommit.

Det sagda öppnar upp för en osäkerhet kring frågan om ett fordon kan användas i taxitrafik innan Transportstyrelsen gjort själva registreringen. Polisen har för sin del till utredningen framfört att de har uppfattat det så att det för framförande av fordon i taxitrafik endast krävs att anmälan sänts till Transportstyrelsen.

Genom att på olika sätt fördröja beslutet om registrering kan den tid som ett fordon kan brukas på detta sätt utsträckas. Om en chaufför som inte anmält fordon för taxitrafik stoppas av polis kan denne då påstå att anmälan är gjord men inte registrerad. Om en anmälan anses vara genomförd när en sådan skickats

kan chauffören inte dömas till penningböter i ett sådant fall. Om en anmälan istället anses vara utförd i och med att densamma inkommit till Transportstyrelsen måste polisen utreda om anmälan inkommit till Transportstyrelsen innan fordonet togs i taxitrafik.

### 5.3.2.1 Skälen för utredningens bedömning

*Ett krav på registrering förutsätter en omfattande revidering av gällande författningstext*

Utredningen anser att nuvarande lagstiftning inte klarlägger vad som krävs för att ett fordon ska kunna tas i taxitrafik.

Om det uttryckligen skulle krävas ett beslut om att registrera fordonet för taxitrafik skulle polisen vid varje givet tillfälle kunna konstatera om ett fordon brukades utan nödvändig registrering, vilket skulle underlätta kontrollen.

Mot ett krav på registrering kan anföras att taxiföretag kan ha ett behov av att snabbt kunna anpassa antalet aktiva fordon i verksamheten efter uppkomna situationer. Om ett taxiföretag exempelvis har fyra fordon som är anmälda kan det finnas behov av att ha ett femte lättillgängligt fordon när det är extra mycket arbete eller i det fall ett av fordonen behöver repareras. För att begränsa kostnader för till exempel försäkring kan sådana reservfordon hållas avställda och/eller avanmälda. För utredningen framstår det dock som tveksamt om taxiföretag i någon större utsträckning i dessa situationer väljer en avanmälan före en avställning. Annorlunda torde det vara om fordonet under en tid ska brukas privat utanför näringsverksamheten.

Genom 7 kap. 10 § vägtrafikregisterförordningen (2001:650) föreskrivs en skyldighet att återsända taxiskyltarna till Transportstyrelsen efter att ett fordon avanmälts. Någon vidare uppföljning än en påminnelse om denna skyldighet gör inte Transportstyrelsen. Redan nu gällande krav gör det dock svårt att anmäla och avanmäla fordon med kort varsel.

Utredningen ser i och för sig sammantaget stora fördelar att kräva en registrering för att få bruka ett fordon i taxitrafik.

I sammanhanget ska dock uppmärksammas att den författningstekniska strukturen i såväl taxitrafiklagen som i taxitrafikförordningen bygger på att det ska vara fråga om ett anmälningsförfarande. För att ändra detta så att det införs ett krav på beslut om registrering krävs omfattande ändringar i nu gällande lag- och förordningstext. För en så pass omfattande förändring krävs en noggrann konsekvensanalys och omstrukturering av aktuella författningar. Det saknas möjlighet att genomföra detta inom ramen för denna utredning. Utredningen vill dock för sin del framhålla att en tydligare reglering i detta avseende skulle vara önskvärd.

#### *Inför en framtida reglering av aktuell fråga*

Utredningen önskar tillägga att det idag saknas egentlig prövning av om ett fordon är utrustat med en godkänd och fungerande taxameter. Installation sker vid en taxameterverkstad. Detta arbete registreras inte på ett sådant sätt att informationen om installationen är lättillgänglig för berörda aktörer. Vid registreringsbesiktningen görs ingen kontroll av att taxameter installerats av taxameterverkstad. Transportstyrelsen gör inte heller någon prövning av om fordonet utrustats med en godkänd och fungerande taxameter.

Utredningen anser att en framtida ordning där det krävs beslut om registrering för att ta ett fordon i taxitrafik även ska innefatta en bedömning av om en godkänd och fungerande taxameter installerats. Utredningen föreslår nedan i kapitel 5.3.3 att en uppgift om installation av taxameter ska föras till vägtrafikregistret. En sådan registrering möjliggör också att Transportstyrelsen inför ett beslut om att registrera ett taxifordon säkerställer att det finns en godkänd och fungerande taxameter.



Utredningen önskar avslutningsvis tillägga att det för polisen i kontrollhänseende är värdefullt att lätt kunna se fordon som inte är anmälda för taxitrafik. Om rätten att framföra fordonet i sådan trafik endast knyts till att Transportstyrelsen registrerat anmälan saknas sådan lättillgänglig identifikationsmöjlighet.

Ett sätt att ge polisen möjlighet att snabbt skilja ut fordon som inte är anmälda skulle kunna vara att brukandet av fordon i taxitrafik förutsätter innehav av gula skyltar. Polisen skulle då kunna utgå från att ett fordon med taxiskyltar får brukas i taxitrafik. Tvärtom skulle avsaknad av taxiskylt vara en iögonfallande indikation på att fordonet måste kontrolleras mot vägtrafikregistret.

Utredningen ser dock inte att detta är lämpligt. Om det ställs krav på taxiskylt för att få framföra taxifordon kommer nämligen betydelsen av den gula skylten att förändras. Det kan t.ex. förekomma att chaufförer som har för avsikt att fuska ser till att fordonet framförs med gula skyltar och ett sätt att åstadkomma detta är att skyltar stjäls. Det kan vidare tänkas att fordon anmäls och utrustas med gula skyltar som sedan kan fortsätta brukas under förevändningen att de förkommit, förstörts eller på annat sätt avhärts tillståndshavaren. Ett krav på taxiskylt för framförande av fordon i taxitrafik medför då också en risk för uppkomsten av en svart marknad för taxiskyltar. Detta drabbar taxinäringen genom att man kan förvänta sig ett ökat antal tillgrepp av sådana skyltar.

Det sagda leder enligt utredningen till att det är tveksamt om ett krav på taxiskyltar får avsedd effekt. Härutöver uppkommer en risk för större kostnader för stillestånd om Transportstyrelsen först efter registrering ska kunna tillverka taxiskyltar.

Den 8 mars 2012 beslutade regeringen (dnr N2012/1374/TE) att uppdra åt Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen att bl.a. föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Som ett led i detta arbete har Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen utrett om polisen borde ges tillgång till Automatisk Nummerskyltsavläsning (ANPR).

ANPR innebär att det tas en bild av registreringsskylten och att bilden av registreringsskylten omvandlas till text. Registreringsnumret kan sedan jämföras mot en databas som i sin tur är kopplad till vägtrafikregistret och registret för efterlysta fordon. Om en bil finns med i något av dessa register får polisen upp en bild av bilen med dess registreringsnummer. Bilen kan därefter stoppas för en vidare kontroll.

För att ANPR ska kunna användas effektivt måste polisen beredas tillgång till Transportstyrelsens databaser. Databasen ska innehålla information om avvikelser som i sig genereras från vägtrafikregistret. ANPR kan inte användas effektivt om sökningarna sker mot hela registret. En sökning blir då för omfattande och tidsödande. En avvikelse som i sammanhanget skulle kunna föras till en sådan databas är att Transportstyrelsen inte registrerat att visst fordon ska tas i taxitrafik trots att fordonet godkänts vid registreringsbesiktning. En annan avvikelse skulle kunna vara att fordonet är avregistrerat från taxitrafik utan att taxiskyltarna återsänts till Transportstyrelsen.

Idag saknas dock en sådan databas för avvikelser som beskrivs ovan.

Utredningen vill påpeka att ett införande av ANPR betydligt skulle förbättra polisens kontrollmöjligheter i nu aktuella avseenden. Därigenom skulle också möjligheten att följa upp ett krav på registrering betydligt förbättras.

### 5.3.3 Alla taxiföretag måste kunna kontrolleras – registrering av vilken taxameter som är installerad i vilket taxifordon

**Utredningens förslag:** En taxameterverkstad ska vid installation av taxameter i fordon lämna uppgift om taxameterns identifikationsnummer, fordonets registreringsnummer och dag för installation av utrustningen till Transportstyrelsen för införande av uppgifterna i vägtrafikregistret. Sådan uppgift ska lämnas omedelbart efter att installationen utförts.

Polisen har till utredningen framfört att det förekommer att taxifordon byter taxameter med vissa mellanrum och att detta kan komplicera kontrollen av dessa taxifordon. På detta sätt kan taxiföretag också dölja intäkter.

Enligt utredningens uppfattning bidrar taxameterbyten ytterligare till att komplicera Skatteverkets möjligheter att bedriva kontrollverksamhet utifrån insamlade taxameteruppgifter. För att kunna grunda kontrollarbetet på dessa uppgifter är det utredningens uppfattning att det måste vara känt vilken taxameter som ska sitta i vilket taxifordon. Det krävs vidare att det är möjligt att få reda på historiska data i detta avseende.

#### 5.3.3.1 Skälen för utredningens förslag

Redan idag kan kontrollerande myndigheter genom vägtrafikregistret få uppgift om vilka fordon en tillståndshavare har i sin verksamhet. Om en taxameter dessutom knyts till ett visst fordon kommer myndigheterna att kunna få uppgift om vilka taxametrar som används i tillståndshavarens verksamhet.

För att kontrollera ett taxiföretags intäktsredovisning kan Skatteverket då vända sig till den eller de redovisningscentraler som förvarar just dessa taxameteruppgifter.

En uppgift om vilken taxameter som ska sitta i vilket fordon är också av stor vikt för polisen som då vid vägkontroller enligt 2 kap. 14 § fordonslagen kan fastställa om fordonet är utrustat med registrerad taxameter.

Uppgifter om vilken taxameter som ska sitta i vilket fordon bör lämnas av taxameterverkstäderna eftersom endast dessa aktörer kan företa en installation av taxameterutrustning i ett taxifordon.

Det framstår för utredningen som en bra lösning att utnyttja det register som redan finns för frågor om fordon och dess ägare, dvs. vägtrafikregistret. Utredningen föreslår därför att de uppgifter som ovan redogjorts för införs i vägtrafikregistret.

### 5.3.4 Vad ska utgöra en redovisningscentral?

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att en redovisningscentral ska vara en fysisk eller juridisk person som tar emot taxameterinformation för lagring.

Såsom framgår ovan har det i tidigare lagstiftningsinitiativ föreslagits att det för säkringen av taxameteruppgifterna ska inrättas redovisningscentraler. Dessa redovisningscentraler skulle enligt dessa förslag vara privata aktörer, till vilka taxameteruppgifter överförs. Skatteverket har vidare hemställt att taxiföretag ska vara skyldiga att överföra taxameterinformation till sådana centraler. Även Svenska Taxiförbundet har i olika sammanhang framfört samma önskan. Såväl Skatteverket som Svenska Taxiförbundet synes utgå från att en redovisningscentral ska drivas i privat regi. Utredningen finner dock skäl att inledningsvis analysera om en redovisningscentral lämpligare bör ha annan form än den hittills förutsatta.

### 5.3.4.1 Skälen för utredningens förslag

#### *Skatteverket – nationell redovisningscentral*

Skatteverkets tillgång till taxameteruppgifter skulle kunna tryggas genom att desamma förs direkt till Skatteverket.

För att Skatteverket ska kunna lagra nu aktuell information förutsätts ett mycket omfattande lagringsutrymme. Den information som Skatteverket skulle erhålla kommer att hållas i körpassformat. För att få en bild av vilken mängd information som skulle komma att behöva lagras enligt nu aktuell modell kan man enligt Svenska Taxiförbundet grovt räkna med att en taxibil årligen genererar 680 körpassrapporter. Utslaget på näringens cirka 16 000 bilar innebär detta närmare 11 miljoner körpassrapporter per år. Denna uppskattning avser alltså endast den årliga lagringen. Den lagring som här avses ska rimligen pågå under flera års tid, vilket föranleder en mångdubbling av totalt lagrad information. Endast en mycket liten del av detta omfattande material kommer dessutom att behöva användas i kontrollhänseende.

Om Skatteverket skulle vara mottagare av dessa uppgifter skulle detta vidare kunna få konsekvenser för Skatteverkets utredningsskyldighet och därmed också för möjligheterna att påföra skattetillägg.

Den största invändningen mot att låta Skatteverket bli en redovisningscentral för samtliga taxiföretag i landet är dock att det av utredningens uppdrag framgår att det inte bör inrättas ett särskilt register över näringens inkomster. Just ett sådant register torde bli följderna om Skatteverket får i uppgift att lagra samtliga dessa uppgifter.

Utredningen finner sammantaget inte skäl att föreslå att Skatteverket ska utgöra nationell redovisningscentral.

*Annan myndighet – nationell redovisningscentral*

En myndighet som skulle kunna komma ifråga för uppgiften att motta taxameteruppgifter är Transportstyrelsen som redan idag beslutar i frågor om tillstånd till taxitrafik och utfärdar taxi-legitimationer. Lagring av uppgifter från taxametrar har i sig inte med trafikfrågor att göra men Transportstyrelsen är redan registerförande myndighet avseende taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimationer.

En annan myndighet som skulle kunna vara aktuell är Bolagsverket som för olika register för företagande och som också har en upparbetad kompetens inom lagring av stora mängder inkomna handlingar.

Utredningen konstaterar att i stort samma negativa konsekvenser som återges beträffande Skatteverket som redovisningscentral även gör sig gällande här. Härutöver tillkommer att de uppgifter som överförs till lagrande myndighet kommer att uppfattas som inkomna till myndigheten och därmed bli att anse som allmänna, vilket gör att frågor om sekretess också regelmässigt kan tänkas aktualiseras.

Det finns sammantaget inte heller skäl att föreslå att annan myndighet än Skatteverket skulle utgöra nationell redovisningscentral.

*En frihet att välja form av redovisningscentral*

För att begränsa kostnaderna för taxinäringen skulle det kunna överlämnas till taxiföretagen att ombesörja lagring av taxameteruppgifter. Taxiföretagen skulle här kunna välja den form av lagring som bedöms lämplig med hänsyn till bl.a. kostnader och behov av säkerhet i lagringen.

Utredningen kan här se en rad olika möjliga former för lagring. Taxiföretag kan välja att lagra sina taxameteruppgifter hos en beställningscentral som då skulle kunna utgöra en redovisningscentral. Taxiföretagen kan vidare anlita andra admi-

nistrativa företag för sådan lagring. Ett sådant företag blir då redovisningscentral. De taxiföretag som inte vill anlita extern aktör för lagringen kan också välja att själva lagra uppgifterna på en persondator som då i sig kommer att utgöra redovisningscentralen.

Utredningen anser att det är troligt att ett fritt val av lagringsform kommer att innebära att en del taxiföretag kommer att välja bort lagring hos en extern aktör av kostnadsskäl. Utredningen finner också skäl att utgå ifrån att de företag som idag inte följer beskattningsregler även i fortsättningen försöker hitta vägar att undgå beskattning.

Lagring på persondator kommer ofta att behöva ske i taxiföretagets hemmiljö eftersom de flesta taxiföretag i Sverige är små. Sådana företag har inte sällan åkarens hemadress angiven för företagets räkning. Det finns här inte någon egentlig verksamhetslokal att tala om. Det är svårt att se att en kontroll i en åkares hemmiljö i alla fall kommer att erbjuda en för kontrollanten säker arbetsmiljö.

En kontroll som måste riktas mot respektive lagringsplats skulle också vara väldigt resurskrävande för Skatteverket. Som nämnts kunde Skatteverket genomföra cirka 4 000 kontroller under tre års tid när underlaget skickades kom från beställningscentralerna. Om då underlaget istället måste hämtas från olika lagringsmiljöer kan befaras att varje kontroll kommer att ta mycket längre tid att genomföra.

Härutöver kvarstår risken för att den lagrade informationen går förlorad om lagringsutrustningen förkommer eller förstörs. Utredningen ser stora svårigheter i fråga om bevisning när tillståndshavare påstår att persondatorn har angripits av skadlig kod, virus eller helt enkelt slutat att fungera.

Nu övervägd modell utgår från att taxiföretagen själva väljer lagringsplats för aktuell information. Det framstår i och för sig som tilltalande att bygga ett system där det enda kravet är att taxameterens rådata ska kunna lämnas till en beställningscentral, en annan extern aktör eller en persondator ägd av taxiföretaget. Enligt utredningens mening skulle ett sådant lösligt sammansatt

system som det som ovan beskrivs dock inte ge Skatteverket några verkliga förbättringar i kontrollarbetet. Utredningen ser då en risk att det idag förekommande fusket kommer att förflyttas till att bl.a. gälla användandet av osäker lagringsutrustning.

Utredningen finner sammantaget inte skäl att föreslå en sådan ordning som här beskrivs.

### *Redovisningscentralen – lagringsutrustning i taxifordonet*

En redovisningscentral skulle kunna utgöras av lagringsutrustning i taxifordonet. Denna utrustning skulle då behöva kunna lagra taxameterinformationen i körpassformat. Skatteverket skulle då kunna begära att denna taxameterinformation överförs till verket alternativt att en kontroll kan ske i taxifordonet.

Som beskrivits ovan finns krav i punkten 14 i bilagan till STAFS 2012:5 att digitalt i körpassformat kunna överföra uppgifter från ett begränsat antal körpass. Även om det finns taxameterutrustningar som klarar en längre lagringstid i körpassformat än vad som krävs i föreskrifterna är det orimligt att tänka sig att Skatteverket ska kunna hinna kontrollera samtliga taxameterutrustningar innan ackumulering sker. En ordning där Skatteverket utan begäran härom löpande tillsänds taxameterinformation har redan övervägts ovan och inte befunnits lämplig.

Vid en modell som den som nu diskuteras kommer det att krävas en ny utrustning i taxifordonen som i rätt format sparar uppgifterna under en relativt lång tid. Denna utrustning måste vara ansluten till taxametern och upprätthålla i vart fall lika höga krav på säkerhet som själva taxametern.

Det finns skäl att anta att kostnaden för sådan utrustning skulle kunna uppgå till cirka 4 000 kronor. Utredningen tar härvid utgångspunkt i kostnaderna för en sådan kontrollenhet som används av övrig kontanthandel för registrering av försäljning och som förutsätts för uppfyllandet av kravet på kassa-register i skatteförfarandelagen (2011:1244).



För att Skatteverket sedan ska kunna beredas tillgång till de lagrade uppgifterna måste myndigheten antingen begära att uppgifterna lämnas ut alternativt hämta uppgifterna vid en kontrollinsats.

Om uppgifterna ska kunna begäras utlämnande kommer taxiföretagen också att få en kostnad för överföringsutrustning. Här bör påpekas att många taxiföretag i och för sig redan har taxameterutrustning som kan kommunicera trådlöst med en mottagare. För att denna trådlösa kommunikation ska kunna möjliggöras krävs dock att kommunikationsutrustningen kan hämta uppgifterna från lagringsutrustningen.

För företag som inte har utrustning för trådlös kommunikation eller där denna utrustning inte kan användas för den nu aktuella uppgiften kommer fysisk tömning att krävas. Den minsta kostnad som kan tänkas uppkomma härvid är kostnaden för ett minneskort. Detta kort skulle sedan på något sätt komma till Skatteverket, vilket förutsätter att det transporterades fysiskt till Skatteverket eller skickades per post. En sådan lösning kan knappast ses som eftersträvansvärd. Den kommer – förutom de rent praktiska olägenheterna och riskerna att informationen på ett eller annat sätt går förlorad – även att kunna medföra onödiga kostnader. För de flesta taxiföretag kommer istället en överföring att förutsätta en persondator för överföring av uppgifterna till redovisningscentralen.

Om Skatteverket istället skulle behöva hämta uppgifterna i en kontrollinsats skulle detta innebära att Skatteverket för kontroll av taxinäringen under 2012 skulle ha drygt 16 000 kontrollobjekt. Att det är fråga om ett så stort antal kontrollobjekt medför i sig själv svårigheter för Skatteverket. Den största svårigheten ligger dock i att objekten är rörliga. Detta medför att det i princip kan vara ogörligt att vid ett och samma tillfälle kontrollera ett taxiföretag med ett antal bilar eftersom bilarna då måste samlas ihop vid detta tillfälle. En sådan åtgärd är svår att försvara för Skatteverket med hänsyn till den negativa påverkan det skulle ha på ett taxiföretags verksamhet. Värdet av

kontrollen begränsas också med tanke på att Skatteverket måste upplysa taxiföretaget om kontrollen och tidpunkten för den.

Utredningen finner vidare skäl att påpeka att en kontroll av utrustning i bilen många gånger kan komma att behöva ske i en för kontrollanten otrygg arbetsmiljö.

För att Skatteverket ska kunna bedriva ett effektivt kontrollarbete måste ett taxiföretags hela omsättning kunna avläsas. Skatteverket har därför sedan en längre tid riktat kontrollen mot de aktörer som tagit emot tömning av taxameteruppgifter (se SOU 1997:111 s. 252). Det är också så Skatteverket bedriver sin verksamhet idag. Det finns anledning att anta att Skatteverket även fortsatt skulle söka sådana lösningar oavsett förekomsten av lagringsutrustning i taxifordonet.

Utredningen anser sammantaget att det med ovan redovisade tveksamheter rörande en sådan lösning inte finns skäl att föreslå att en ny lagringsutrustning i taxifordonet ska utgöra redovisningscentral.

*Lagring av taxameteruppgifter sker hos en redovisningscentral som utgörs av en privat aktör*

Utredningen har alltså i uppdrag att närmare analysera och föreslå vad som ska utgöra en redovisningscentral.

Utredningen har hittills funnit att det för Skatteverkets kontrollmöjligheter förutsätts att taxameteruppgifterna inte lagras i taxifordonen. Att överlämna till taxiföretagen att själva välja form för lagring av taxameterdata är inte heller en genomförbar modell. Detta eftersom det medför att redovisningscentralen kan komma att utgöras av en av taxiföretaget ägd eller använd persondator. Av olika ovan redovisade skäl är det inte heller lämpligt att låta Skatteverket eller annan myndighet fungera som nationell redovisningscentral. Enligt utredningens uppfattning står det därmed klart att en redovisningscentral måste vara en privat aktör som erbjuder lagringsplats. Denna lagringsplats måste vara utformad så att den erbjuder en för

Skatteverket känd säker lagring. Vidare måste Skatteverket erbjudas goda möjligheter att få del av lagrad information.

### 5.3.5 Hur ska skyldigheten att säkra taxameteruppgifter utformas?

**Utredningens förslag:** En innehavare av taxitrafiktillstånd ska vara skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter avser samtliga taxameterutrustningar som varit installerade i de fordon som under aktuell period använts i tillståndshavarens taxiverksamhet.

Som tidigare sagts är taxameteruppgifter av omedelbart intresse vid en kontroll av taxinäringens intäktsredovisning. Om taxametern används på föreskrivet sätt kommer dess registreringar att avspegla den verkliga omsättningen. En tillgång till samma uppgifter direkt från taxametern ger därför ovärderlig information till stöd för kontrollen. Frågan är då hur en skyldighet att säkra taxameteruppgifterna ska utformas.

#### 5.3.5.1 Skälen för utredningens förslag

Som ovan framgår anser utredningen att lagringen av taxameteruppgifter ska ske i en redovisningscentral som drivs av privata aktörer. Det bör ställas särskilda krav såväl på den som driver redovisningscentralen som på den utrustning som används för lagringen. I följd härav är det naturligt att begränsa taxiföretagens ansvar till själva överföringen av taxameterinformationen. Ansvaret bör åläggas den som innehar tillståndet till taxitrafik.

En nödvändig förutsättning för att träffas av en skyldighet att överföra taxameteruppgifter är då att taxitrafik bedrivs. Härut-

över krävs naturligt att sådan taxitrafik bedrivs med taxameter. Fordon som genom beslut undantagits från skyldigheten att använda taxameter kommer då inte att omfattas. Frågan om taxameterundantag har berörts ovan i kapitel 5.3.1.

### 5.3.6 Vilka taxameteruppgifter ska överföras till redovisningscentralen?

**Utredningens förslag:** En tillståndshavare ska, till en redovisningscentral, för respektive körpass överföra ett antal i lag specificerade uppgifter. Om andra uppgifter än dessa ska överföras får de inte vara sådana personuppgifter som avses i personuppgiftslagen (1998:204).

I uppdragsbeskrivningen sägs att utredaren närmare ska analysera och föreslå vilka uppgifter från taxametern som myndigheterna ska ges tillgång till för att kunna göra de skatteutredningar som krävs. Utgångspunkten här är att utredningen ska beakta behovet av skydd för den personliga integriteten hos tredje man och att uppgifterna sparas på ett sätt som är förenligt med personuppgiftslagen.

#### 5.3.6.1 Skälen för utredningens förslag

*En taxameter kan bara föra över viss information*

För att kunna företa en analys av vilka uppgifter som myndigheterna ska beredas tillgång till är det av vikt att först utreda vilka uppgifter en taxameter kan generera.

En taxameter ska enligt punkten 15.1 i bilagan till STAFS 2006:11 vara försedd med ett ackumuleringsregister som inte går att nollställa för vissa värden, bl.a. för taxins totala färdsträcka och inkörda belopp.

För att nå uppgifter i det ackumulerade minnet krävs att uppgifter skrivs ut via taxameterutrustningens skrivare. Uppgifterna kommer då att hållas i fysisk form. En sådan utskrift utgör en s.k. taxameterkontroll och dess innehåll finns reglerat i punkten 15 av bilagan till STAFS 2012:5. En taxameterkontroll kan närsomhelst tryckas ut genom manuell instruktion till taxametern. Vid en vägkontroll har polis eller bilinspektör möjlighet att, med stöd av 5 kap. 8 § TSFS 2010:192, begära rapport avseende taxameterkontroll.

En redovisningscentralers möjlighet att få tillgång till de ackumulerade registren förutsätter då att redovisningscentralen ges rätt att begära taxameterkontrollrapport. Taxifordonen måste då befinna sig fysiskt hos redovisningscentralen alternativt att redovisningscentralens personal besöker taxiföretaget. Tillståndshavare skulle också kunna ges en skyldighet att med jämna mellanrum till redovisningscentralen översända de fysiska rapporterna eller de uppgifter som finns i desamma.

Utöver uppgifter om ackumulerade register ska en taxameterutrustning enligt punkten 12 i bilagan till STAFS 2012:5 kunna skriva ut de senaste sex kvittona eller följesedlarna. Av punkten 13 i bilagan framgår vidare att tillsatsanordningen ska vara så konstruerad att kopior av körpassrapporter från de två senaste dygnet då taxameterutrustningen varit i drift och i vart fall de tio senaste körpassrapporterna kan skrivas ut.

I punkten 14 i bilagan stadgas att de uppgifter som måste kunna skrivas ut enligt punkterna 12–13 också ska kunna överföras till annat administrativt datasystem.

Det sagda innebär att en taxameterutrustning måste vara utrustad med ett minne som kan lagra taxameteruppgifter i form av kvitton, följesedlar och körpassrapporter under viss tid. Från sådant minne ska utskrifter kunna göras. Vidare ska uppgifterna kunna föras över i digitalt format till en mottagare.

Efter viss tid kommer taxameteruppgifterna inte längre att finnas att tillgå i form av kvitton, följesedlar och körpassrapporter. Istället kommer informationen att sparas i taxameterns ackumulerade minne. Det är inte möjligt att, ur det

ackumulerade minnet, bryta ut information avseende visst körpass eller körupdrag.

Möjligheten att nå uppgifter i form av körpassrapporter, kvitton eller följesedlar är alltså beroende av att överföringen eller utskriften sker innan uppgifterna förs över till det ackumulerade minnet. Här ska noteras att vissa taxametrar klarar att hålla uppgifter i sådant format längre än den tid som krävs i aktuella föreskrifter.

*Lagringen bör inte avse överförda uppgifter om ackumulerade värden*

För att överföra uppgifter från det ackumulerade minnet krävs alltså att desamma skrivs ut på taxameterutrustningens skrivare. För att dessa uppgifter ska kunna överföras till en redovisningscentral måste därför fysiska taxameterkontrollrapporter hanteras. Dessa kan i och för sig lagras av en redovisningscentral i fysiskt format men det innebär en omodern, opraktisk och kostsam hantering där Skatteverkets möjligheter till kontroll begränsas i stor utsträckning. Alternativt kan tänkas att redovisningscentralen manuellt för in uppgifterna från rapporterna i ett web-baserat lagrings- eller registerprogram som hanteras av redovisningscentralen. Det skulle också kunna tänkas att taxiföretagen ombesörjde sådan registrering.

Ett tillvaratagande av uppgifter om ackumulerade värden förutsätter alltså en manuell hantering. Utredningen ser detta som en avgörande brist.

Vägtrafikregisterutredningen har i sitt betänkande (SOU 2010:76 s. 621) föreslagit att de uppgifter om ackumulerade värden som genom taxameterkontrollrapporter inhämtas vid taxameterbesiktningar ska registreras i vägtrafikregistrets tillståndsdatas. På detta sätt skulle uppgifterna om ackumulerade värden kunna utgöra stöd för Skatteverkets skattekontroll.

Sådan besiktning sker som huvudregel en gång per år (5 kap. 3 § taxitrafikförordningen). Utöver detta ska besiktning även ske i vissa i STAFS 2006:19 uppräknade situationer.

En uppgift om ett ackumulerat värde är i sig inte ett tillräckligt instrument för skattekontroll. Endast om ett sådant värde kan jämföras med annat sådant värde för samma taxameter och fordon kan en beräkning av omsättning över tid göras. En årlig registrering vid besiktning är då knappast ett verksamt motmedel mot skatteundandragande. Här ska hållas i minnet att det är ett visst taxiföretags redovisning som ska kontrolleras. Om ett taxiföretag har fler än ett fordon måste denna jämförelse alltså kunna företas i flera fall för samma tidsperiod. När en taxameter bytt ägare under perioden kommer svårigheten att på detta sätt beräkna ett taxiföretags omsättning att bli än påtagligare.

Det kan tänkas att det är möjligt att skapa fler avläsningar och registerföringar av ackumulerade värden.

Ett sätt att nå detta är att utnyttja att polisen, vid en vägkontroll enligt 2 kap. 14 § fordonslagen, har möjlighet att begära rapport avseende taxameterkontroll. Här är det dock just en kontroll av den fysiska utskriften som avses. Ett omhändertagande av det fysiska utdraget skulle enligt utredningens mening innefatta en form av besittningsövergång. Detta då en utskrift från taxameterutrustningen rimligen bör tillhöra den som äger utrustningen. I vart fall kan ett sådant utdrag knappast påstås ägas av kontrollerande myndighet. En sådan besittningsövergång bör betraktas som en form av beslag (jfr. 1996/97:JO1 s. 84, dnr 3300–1994).

Med hänsyn till det sagda bör polisen av angiven anledning inte anses ha möjlighet att mot taxiföretagets vilja medföra rapporten med mindre än att förutsättningarna för beslag är uppfyllda. Vidare krävs att beslut om beslag fattas. Idag förekommer det att polisen för hand för över uppgifter från en taxameterkontroll till en taxikontrollista. En sådan handskreven lista har rimligen inte samma bevisvärde som en avbild av originalet.

Polisen har alltså ingen rätt att medföra det fysiska dokumentet. Istället bör polisen endast ha möjlighet att hantera

rapporten i sådan utsträckning att en kopiering eller avskrift kan utföras. Här är då en kopiering i och för sig att föredra. Ett annat sätt att föra uppgifterna till ett register är att polisen ges rätt att t.ex. genom en E-tjänst uppdatera registret.

Det kan härutöver övervägas att kräva att besiktningar genomförs med tätare intervall. I sammanhanget ska beaktas att en besiktning för många företag i storstadsregionerna kan skötas utan att något verkligt stillestånd uppkommer. För taxiföretag i andra delar av Sverige kan en besiktning dock förutsätta en resa av åtskilliga mil och som medför att fordonet kommer att vara stillastående kanske upp till en dag per besiktningstillfälle. En taxi har normalt cirka 4 000 kronor i daglig omsättning och kostnaderna för en besiktning beräknas uppgå till cirka 1 500 kronor. Med utgångspunkt i detta kan ett extra besiktningstillfälle, i värsta fall, tänkas uppgå till en årlig merkostnad om 5 500 kronor per bil. Ett fordon i en storstadsregion kan tänkas behöva i genomsnitt tre timmar för en besiktning. Här räknas med en timmes besiktning och två timmar för resa fram och tillbaka. Om man då tänker att ett körpass motsvarar en normal arbetsdag, dvs. nio timmar, skulle stilleståndet kosta cirka 1 500 kronor. Sammantaget för en bil i storstad skulle ett extra besiktningstillfälle medföra en kostnad om 3 000 kronor per bil. Om det förutsätts att hälften av fordonen kan besiktas på tre timmar och hälften kräver ett helt körpass skulle en årlig kostnad för branschen om cirka 68 miljoner kronor uppkomma. Här ska också beaktas att många taxiföretag är i behov av samtliga tillgängliga fordon för att kunna klara av sådana samhällsbetalda resor som avtalats om och som utgör grunden för företagets överlevnad.

Även om det skulle vara möjligt att i många fall tillskapa fler än årliga avstämningar av taxameterens ackumulerade värden har en sådan ordning uppenbara brister. Dels förutsätts en manuell hantering av uppgifterna, dels uppkommer problem när en taxameter mellan avstämningstillfällen bytt ägare, dels har utredningen svårt att se annat än att det bara undantagsvis kommer att finnas fler avstämningstidpunkter än en per år. Härutöver gäller



att de ackumulerade värdena aldrig kan ligga till grund för en mer exakt beräkning av ett taxiföretags omsättning. Någon möjlighet att mer noggrant periodisera värdet föreligger inte. Det kan också tänkas att besiktningsperioderna sällan kommer att sammanfalla med redovisningsperioderna.

*Kontroll kan bedrivas utifrån de uppgifter som finns i körpassrapporterna*

Som ovan sagts kan bokföringen av intäkterna från taxiverksamhet ske med stöd av körpassrapporterna som gemensam verifikation för körpassets samtliga körningar. Varken för redovisning eller för kontroll är det nödvändigt att ha informationen på köruppdragsnivå. Skatteverket har till utredningen framfört att uppgifter hållna i körpassformat utgör ett tillräckligt underlag för kontrollarbetet.

En körpassrapport innehåller en rad uppgifter som kan användas för Skatteverkets kontroll av intäktsredovisningen. I förhållande till de uppgifter som återfinns i en taxameterkontrollrapport, som alltså är hämtade ur del av det ackumulerade minnet, är uppgifterna i körpassformat mer detaljerade. Vidare är uppgifterna en redogörelse för en fixerad tidsperiod, vilket innebär att intäkterna redan är periodiserade. Om Skatteverket då har tillgång till samtliga körpassrapporter kan myndigheten bilda sig en tämligen exakt bild av taxiföretagets verkliga omsättning. Även om Skatteverket inte skulle kunna få del av samtliga körpassrapporter kan avstämning mot redovisade intäkter ske. På körpassrapporten finns nämligen uppgift om ackumulerade värden, vilket kan vara en hjälp vid kontrollen om vissa perioder inte finns i form av körpassrapporter.

Utredningen ser sammantaget stora fördelar med att Skatteverket bereds tillgång till taxameteruppgifter i körpassformat. Det finns därför skäl att föreslå att skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral preciseras till att gälla uppgifter i körpassformat.

Vad som ska ingå i en körpassrapport regleras i punkten 13 i bilagan till STAFS 2012:5. När det gäller frågan om vilka uppgifter som ska omfattas av tillståndshavarnas skyldighet att överföra taxameteruppgifter är det dock utredningens mening att detta bör framgå av lag.

Frågan är då om det finns skäl att, vid en reglering av vilka taxameteruppgifter som ska överföras, avvika från de uppgifter som ska omfattas enligt ovan angivna föreskrifter.

Det är inte möjligt att skilja ut uppgifter som slutligt ska överföras med mindre än att uppgifterna genomgår en redigering. När Skatteverket tidigare begärt ut uppgifter från beställningscentralerna har myndigheten endast efterfrågat vissa av de överförda uppgifterna och ibland sammanställningar och statistik. Beställningscentralerna mottar överföringar från den del av taxameterutrustningens minne som håller uppgifter i form av kvitton, följesedlar och körpassrapporter. För att Skatteverkets begäran ska kunna efterkommas har beställningscentralen fått importera de i körpassformat lagrade uppgifterna för att via ett redigeringsprogram plocka bort sådan information som inte begärts och för att sammanställa uppgifter.

Utredningen ser att en manuell utsökning av uppgifter i sig skulle kunna vara ett allvarligt hot mot informationssäkerheten. Det kan därför inte ses som en eftersträvansvärd lösning att utan tvingande skäl reglera att endast vissa av de föreskrivna uppgifterna ska överföras. Sådana tvingande skäl skulle kunna vara att det fanns en risk att integritetskänsliga uppgifter riskerade att föras över.

Enligt utredningen finns inga sådana integritetskänsliga uppgifter i den uppräkningslista som inryms i föreskrifterna.

Utredningen har efter samråd med SWEDAC kommit fram till att följande uppgifter bör överföras.

- a) Löpnummer. Löpnummerserie ska innehålla minst sex siffror.
- b) Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer,
- c) Taxifordonets registreringsnummer.

d) Taxiförarens förarkod.

e) Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006 identifikationsbeteckning. Om taxametern är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare taxameterens fabrikat, typbeteckning och tillverkningsnummer.

f) Certifikatnummer och serienummer för taxametern och tillsatsanordningen. Om tillsatsanordningen består av flera enheter, ska serienummer för var och en av dessa anges.

g) Programversionsbeteckningar och checksummor för i taxametern och tillsatsanordningen ingående programvaror.

h) Taxameterkonstant (Tk).

i) Datum för senaste plombering (åå.mm.dd).

j) Datum och tidpunkt då körpasset startade (åå.mm.dd, tt.mm).

k) Datum och tidpunkt då körpasset avslutades (åå.mm.dd, tt.mm).

l) Under körpasset tillryggalagd körsträcka (0,00 km).

l) Under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "upptagen" och "stoppad" (0,00 km) om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006, annars gäller inställningarna "tariff" och "kassa".

m) Antal under körpasset registrerade köruppdrag med särredovisning av löpnummer för första och sista köruppdragen.

n) Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006 ackumulerade värden vid körpassets slut i register för taxins totala färdsträcka, den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk, det totala antalet körningar, det totala belopp som påförts som tilläggsavgifter, det totala belopp som påförts som färdavgifter. Värdena ska vara uttryckta med nio siffror utan kommatecken eller liknande, där varje siffra från början ska vara en nolla som successivt ersätts med andra siffror i takt med att registren räknas upp. Om taxametern är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare ackumulerat värde vid körpassets slut i register för taxifordonets totala körsträcka med taxametern i samtliga

funktionslägen (km), taxifordonets totala körsträcka med taxameteren i lägen "ledig", "tariff" och "kassa" (km), taxifordonets totala körsträcka med taxameteren i lägen "tariff" och "kassa" (km), totalt antal köruppdrag och totalt registrerat belopp (kr).

o) Taxameterens totala färdsträcka med taxameteren i driftsinställningen "upptagen".

p) Under körpasset inkört belopp kontant i form av färdavgifter med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.

q) Under körpasset inkört belopp kredit i form av färdavgifter, med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.

r) Utrymme för specificering av uppgifter om körpasset.

s) Redovisning av samtliga under körpasset registrerade köruppdrag i löpnummerordning och med särredovisning av uppgift om utskriften avser kvitto eller följesedel, kvittots eller följesedelns löpnummer i samma löpnummerserie. Löpnummerserien ska innehålla minst sex siffror, tidpunkt då köruppdrag påbörjats (tt.mm), tidpunkt då köruppdrag avslutats (tt.mm), under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka (0,00 km), under köruppdrag nyttjade tariffer med särredovisning av typ av tariff och tariffvärden och slutlig summa med särredovisning av kontant erlagt belopp, det belopp som registrerats för att dras från kundens konto samt i beloppet ingående moms och momssats.

Det är till synes en stor mängd uppgifter som överföringskyldigheten föreslås omfatta. Det är dock inte några nya eller andra uppgifter än de som redan idag ska redovisas i en körpassrapport. Skälet till uppräkningsen är främst att omfattningen av uppgiftsskyldigheten bör framgå av lagen.

Utredningen avser alltså att föreslå att vissa specificerade uppgifter ska föras över till redovisningscentralerna. En sådan reglering innehåller inget implicit förbud att föra över även andra uppgifter.

För att se till att integritetskänsliga uppgifter inte överförs till redovisningscentralerna krävs enligt utredningen en uttrycklig reglering avseende vilka uppgifter som ska och får överföras.

Detta bör utformas så att de uppgifter som ovan listats ska överföras och att om andra uppgifter ska överföras så får dessa inte utgöra sådana personuppgifter som avses i personuppgiftslagen.

### *Taxameteruppgifterna bör överföras digitalt*

Som ovan redovisats kan uppgifterna i körpassformat antingen nås genom taxameterutrustningens utskriftsfunktion eller genom en digital överföring till ett administrativt datasystem. Av samma skäl som ovan redovisats i fråga om uppgifter ur det ackumulerade minnet är det önskvärt att kunna undvika en manuell hantering. Utredningen anser därför att uppgifterna ska överföras digitalt. Mer om hur en sådan digital överföring ska kunna ske och kraven på densamma följer i kapitel 4.3.7 nedan.

### **5.3.7 Krävs ny utrustning för överföring av taxameteruppgifterna?**

**Utredningens bedömning:** Det finns i dagsläget inte skäl att föreskriva om ny tillsatsanordning till taxametern. Överförd taxameterinformation kan autentiseras genom körpassrapporternas löpnummer och angivande av ackumulerade värden. Det bör vidare överlämnas till taxiföretagen att välja form för överföring av taxameteruppgifter.

Utredningen har i uppdrag att analysera och föreslå vilken utrustning som krävs för att hålla uppgifter för skatteutredning inom taxinäringen.

För att en skyldighet att överföra taxameteruppgifter ska kunna förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning krävs att de uppgifter som överförs är taxameterrådata. Med rådata avses här uppgifter som

kommer direkt från taxametern och som inte genomgått någon form av redigering. En skyldighet att överföra uppgifter måste också kunna förenas med sanktionsmöjligheter. En sådan sanktion skulle till exempel kunna aktualiseras om överförda uppgifter inte var sådana rådata som här avses. För möjligheten att påföra en sanktion i detta sammanhang förutsätts då att det kan ledas i bevis att den överförda informationen inte är rådata från taxametern.

För att säkerställa att det är fråga om rådata måste Skatteverket på något sätt kunna verifiera de uppgifter som lagras. Identifikation kan teoretiskt sett ske genom att det till taxameterinformationen fogas någon form av elektronisk signatur som slutligt kan avläsas av Skatteverket. För att nå ytterligare säkerhet kan man också kräva att taxameterinformationen överförs och lagras krypterad. Förutom dessa mer avancerade former för autentisering kan noteras att körpassrapporter innehåller uppgifter om löpnummer. Om löpnummerserien är obruten bör även det kunna ses som ett bevis på att de levererade körpassrapporterna är de riktiga. Utöver löpnummer finns även annan information i de taxameteruppgifter som omfattas av kravet på överföring som kan ligga till grund för en autentisering. Helt klart medför en sådan autentiseringsmetod dock en lägre säkerhet än den som förutsätter en elektronisk signatur. Idag saknas emellertid krav på att taxametern ska kunna skapa autentiseringsbar kod eller liknande uppgift för igenkänning. Det finns taxametertillverkare som trots det erbjuder sådan lösning med vissa taxameterutrustningar.

En överföring av taxameteruppgifter i körpassformat kan ske på olika sätt. Vid beskrivning av olika former av tömning skiljer man mellan fysisk och trådlös sådan.

En fysisk tömning kan ske genom att uppgifter förs över till ett minneskort som sedan kan tas med in till redovisningscentralen eller kopplas till en persondator för vidarebefordran av uppgifterna till viss mottagare. En annan form av fysisk tömning är när uppgifterna överförs till en bärbar persondator som kopplas till taxametern.

En fysisk överföring är inte automatisk, vilket i sig är en nackdel. Ett system med fysiska tömningar är också förenat med vissa risker i fråga om informationssäkerhet. Risk finns också att den utrustning som används för tömning tappas bort eller blir stulen om minneskortet ska transporteras till tömningsstället.

Det finns också en risk att programvaran som används för lagring utsätts för skadlig kod eller virus. Här skulle ett sanktionssystem kunna införas för att öka incitamentet att hantera minneskortet med försiktighet. En sanktion kan dock knappast utdelas om den ansvarige uppger att utrustning förkommit eller förstörts utan hans eller hennes medverkan. I vart fall ser utredningen svåra bevisfrågor framför sig.

Det finns idag taxametrar som kan generera tömningsrapporter via ett trådlöst system till en given mottagare. Detta sker antingen genom en i taxameteren integrerad kommunikationsutrustning eller genom en sådan utrustning som är ansluten till taxameterutrustningen. Den trådlösa tömningsfunktionen används i huvudsak av företag som är anslutna till beställningscentraler. Uppgifterna som töms ur taxameteren nyttjas då som redan beskrivits för beställningscentralens administrativa och operativa arbete gentemot anslutna företag.

Som ovan beskrivits krävs relativt täta överföringar för att taxameteruppgifterna inte ska ackumuleras. Enligt utredningen ökar risken för att uppgifter inte kommer att överföras i körpassformat för det fall det krävs att chauffören aktivt tömmer taxameteren. Vid en trådlös överföring möjliggörs emellertid täta överföringar som också sker automatiskt. Detta är i sig viktiga medel för att tillse att uppgifterna lämnas i rätt format. Härutöver motverkas möjligheterna till manipulation av uppgifterna i taxameterutrustningen om uppgifterna kontinuerligt lämnar taxameteren. En tätare överföring av uppgifterna kommer vidare att ge Skatteverket bättre möjligheter att vid varje givet tillfälle ha tillgång till ett fullständigt kontrollmaterial.

En trådlös överföring är uppenbarligen den modell som är att föredra men idag saknas krav på att en taxameterutrustning ska kunna överföra uppgifter trådlöst.

### 5.3.7.1 Skälen för utredningens bedömning

*Möjligheten att ställa krav på ny tillsatsanordning påverkas inte av tidigare certifieringar*

Som ovan redogjorts för skulle en säkrare informationshantering kunna uppnås om det kan ställas krav på att taxametern skapar en autentiseringsbar kod och att information skulle överföras trådlöst.

Taxameterutrustningar utan nu aktuella funktioner har dock certifierats. Ett beslut om certifiering grundas på en bedömning av om en taxameterutrustning uppfyller de krav som ställs upp i myndighetsföreskrifter. Beslutet att certifiera en taxameterutrustning tas av ett organ som SWEDAC ackrediterat. Det är beslutet om certifiering som medför att en viss taxameterutrustning betecknas som godkänd i 5 kap. 1 § taxi- trafikförordningen.

Det är utredningens utgångspunkt att en given certifiering har karaktären av ett gynnande förvaltningsbeslut. Dock är det inte den enskilda taxiföretagaren som fått sådant beslut utan taxametertillverkaren. Om det i lagstiftning på ett eller annat sätt skulle ställas nya krav på taxameterns funktion skulle en given certifiering därför inte kunna påverkas på ett sådant sätt att certifieringen återtas. För en enskild taxiföretagare skulle effekten dock bli att det inte är möjligt att använda en taxameter som inte mötte dessa krav.

I sammanhanget finns skäl att nämna att det i SWEDAC:s föreskrifter och allmänna råd om mätare för aktiv elenergi (STAFS 2006:7) inte finns något krav på att en elmätare ska kunna fjärravläsas. En elmätare utan sådan funktion kan således certifieras. Genom en ändring i förordningen (1999:716) om mätning, beräkning och rapportering av överförd el framgår att mätning i uttagpunkt och inmatningspunkt som huvudregel ska avse överförd el under varje timme. Ändringen är införd i förordningens 6 § och gäller från och med den 1 oktober 2012. Denna ändring har inte medfört att elmätare som tidigare certi-



fierats fått detta godkännande ifrågasatt. Användningen av elmätare som inte kan fjärravläsas kommer dock inte att uppfylla kravet på avläsningstäthet, varför abonnenten ändå måste införskaffa en ny elmätare med sådan funktion.

Mot den angivna bakgrunden är det enligt utredningens mening möjligt att ställa krav på en ny taxameterfunktion.

### *Krav på ny tillsatsanordning bör inte ställas i dagsläget*

Ett naturligt sätt att ställa krav på en ny taxameterfunktion är att kräva en ny tillsatsanordning. En annan ordning riskerar att underminera tanken med tillsatsanordningen. Det framstår i sammanhanget som en svårförstådd lösning att ställa krav på såväl taxameter och tillsatsanordning som annan utrustning för lagenlig funktion.

En ny tillsatsanordning skulle kunna förse taxameterinformation med en autentiseringsbar kod innan överföring. Densamma skulle också kunna möjliggöra trådlösa överföringar.

Med autentisering avses alltså en verifiering av äktheten av överförd information. En sådan verifiering kan vara mer eller mindre säker. Enligt utredningen kan autentisering av överförd taxameterinformation ske utifrån de uppgifter som kravet på överföring ska omfatta. Denna autentisering erbjuder visserligen inte samma säkerhet som en autentisering av en digital signatur men den kan ske med stöd av befintlig teknik. I de allra flesta fall bör den också vara tillräcklig. Utredningen utgår från att de allra flesta felaktiga överföringarna kommer att kunna upptäckas genom denna mindre avancerade och kostnadsdrivande autentiseringsmetod. Endast i undantagsfall kommer den information som överförs att vara manipulerad så att såväl identifikation, löpnummer och uppgift om ackumulerade värden är fabricerade. Det finns enligt utredningen skäl att anta att den som på ett så avancerat sätt försöker kringgå skattskyldighet även skulle finna ett sätt att kringgå ett mer avancerat autentiseringssystem.

Genom att systemet för autentisering alldeles oavsett form inte kan betraktas som helt säkert anser utredningen att detsamma blir mer kostnads känsligt. I sig skulle ett krav på ny utrustning i form av en tillsatsanordning medföra en relativt stor kostnad för taxinäringen. Det kan också vara så att en sådan utrustning inte kommer att kunna fungera tillsammans med äldre taxametrar, vilket föranleder en kostnad för inköp av nya taxametrar. För att en så pass stor kostnad ska kunna anses motiverad bör densamma vara nödvändig. Det är inte möjligt att i dagsläget säkert uttala detta. Som utredningen ovan anför kan det tänkas att de allra flesta felaktiga överföringarna kommer att kunna upptäckas utan krav på mer avancerad autentisering än den som kan dras ur den information som omfattas av skyldigheten att överföra.

Vidare bör påpekas att en trådlös överföring är beroende av en fungerande uppkoppling för att den ska kunna genomföras. Enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation ges en enskild rätt till telefoni och datatrafik vid sitt fasta bostads- eller arbetsställe. De mobila näten byggs på kommersiell grund och det finns inte någon myndighet som kan kräva en utbyggnad i områden som inte kan anses kommersiellt gångbara. I Sverige idag finns relativt utbredda områden där täckningen för mobil datatrafik brister. Vidare gäller att sådan trafik alltid är beroende av väder och vind samt antalet användare på nätet. Vid dåligt väder eller omfattande övrig trafik på nätet kan störningar och kapacitetsbrist uppkomma. Under tid när uppkopplingen inte fungerar kommer uppgifterna i taxametern därför inte att kunna sändas.

Taxiverksamhet bedrivs i hela landet. En taxibil kan därför komma att trafikera områden där möjligheterna till fungerande uppkoppling är begränsade.

Även om det skulle ställas krav på ny tillsatsanordning som möjliggör trådlös överföring skulle det, mot bakgrund av det sagda, vara svårt att uppställa ett krav på att överföringen ska ske trådlöst.

Redovisade skäl talar starkt emot att lämna förslag på ny tillsatsanordning inte minst om man dessutom beaktar de höga kostnader detta skulle komma att medföra för branschen.

För utredningen framstår det snarast som att inrättandet av redovisningscentraler och införandet av en skyldighet att överföra taxameteruppgifter till dessa är ett bra första steg. Efter en tid bör denna ordning utvärderas. Om det då kan konstateras att modellen erbjuder en tillräckligt god ordning att bygga Skatteverkets kontrollarbete på behövs inga vidare åtgärder. Om det däremot finns problem med funktionaliteten i systemet och detta skulle kunna påverkas genom införandet av en ny tillsatsanordning bör detta då bli föremål för förnyat övervägande.

Ett krav på ny tillsatsanordning bör rimligen föregås av noggranna överväganden i fråga om vilka nya funktioner som sammantaget skulle behöva krävas av framtidens taxametrar. En funktion som i nu aktuellt sammanhang skulle vara praktisk är en automatisk avstängning av taxametern om minneskapaciteten för uppgifter i körpassformat riskerade att överskridas. På så sätt skulle det kunna förhindras att taxameteruppgifterna ackumulerades utan att redovisningscentralen fick tillgång till desamma i körpassformat.

### 5.3.8 Hur ofta ska överföring av taxameteruppgifter till redovisningscentral ske?

**Utredningens förslag:** Överföringar av taxameteruppgifter ska ske i körpassformat minst en gång i veckan. Om en viss taxameter inte använts under den period som löpt från senaste överföringen ska tillståndshavaren istället ge redovisningscentralen besked om detta och orsaken härtill. Ett sådant besked ska lämnas senast vid den tidpunkt som taxameteruppgifterna för aktuell period skulle ha överförts.

Utredningen föreslår alltså att en tillståndshavare ska vara skyldig att överföra taxameteruppgifter i körpassformat till en redovisningscentral. Frågan är då om det bör regleras hur ofta en sådan överföring ska ske.

### 5.3.8.1 Skälen för utredningens förslag

Utredningen ser ett behov av att reglera att överföring ska ske med viss periodicitet eftersom det annars kan tänkas att taxi-företag kommer att söka lösningar för att själva under en längre tid mellanlagra taxameteruppgifter. En sådan mellanlagring får ses som ett hot mot informationssäkerheten. Det kan vidare tänkas att en sådan mellanlagring kan påverka Skatteverkets möjligheter att vid varje given tidpunkt ha ett bra underlag för kontroll tillgängligt via redovisningscentralen.

Med hänsyn till det sagda bör det krävas att informationen från ett körpass senast ska överföras vid en viss tidpunkt. Utredningen finner det lämpligt att denna tid hålls relativt kort just utifrån behovet av att minska risken för en osäker mellanlagring ombesörjd av taxiföretaget. Ett krav på överföring minst en gång i veckan tjänar detta syfte. Utredningen finner alltså skäl att kräva att överföring av taxameteruppgifter ska ske minst en gång i veckan.

Utredningen om taxinäringen ansåg att det skulle kunna meddelas undantag från skyldigheten att överföra taxameteruppgifter (SOU 2004:102 s. 121). Undantag skulle då kunna ges 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.

Den modell som här föreslås gälla innebär en skyldighet att överföra taxameteruppgifter. Något skäl att ge undantag från denna skyldighet i anledning av att taxametern inte används under en period finns enligt utredningens mening inte. Under sådan period skapas ingen taxameterinformation som måste överföras. Det framstår också som onödigt att kräva ett beslut

om undantag i en sådan situation. Det är ändå viktigt att en redovisningscentral får kännedom om en taxameter inte används under en viss tid. Det bör enligt utredningens mening dock vara tillräckligt att det föreligger en anmälningsskyldighet för företaget. För ett sådant meddelande bör gälla samma tidsfrist som ovan föreslagits för intervallen mellan överföringarna. Här bör också skälet till att en viss taxameter inte använts anges. Detta för att skapa fler hållpunkter för myndigheternas kontroll.

### 5.3.9 Hur ska Skatteverket få kännedom om vilken redovisningscentral ett taxiföretag använder för lagring av taxameteruppgifter?

**Utredningens förslag:** En tillståndshavare ska till Transportstyrelsen lämna uppgift om vilken redovisningscentral som anlitas för överföring av taxameteruppgifter från viss taxameter. Sådan uppgift ska lämnas avseende alla taxametrar som används i tillståndshavarens verksamhet. Lämnad uppgift ska införas i vägtrafikregistret. För att taxameteruppgifter med befriande verkan ska kunna överföras till en redovisningscentral måste redovisningscentralen i vägtrafikregistret vara registrerad som mottagare och lagrare av aktuell taxameters uppgifter.

Många taxiföretag tömmer redan idag sina taxametrar på information. Dels sker sådana tömningar som tidigare beskrivits till beställningscentraler, dels finns andra aktörer som tar emot sådana tömningar. De taxiföretag som överför taxameteruppgifter till beställningscentraler kan Skatteverket oftast nå via just beställningscentralen. Däremot har myndigheten idag stora problem att få klarhet i var många andra taxiföretag tömmer sin eller sina taxametrar. I och med att det idag saknas skyldighet att tömma taxametern finns inte heller någon möjlighet för Skatteverket att ställa krav på att sådan uppgift lämnas.

Utredningens förslag är att taxameteruppgifterna ska mellanlagras hos en redovisningscentral. För att en skyldighet att överföra uppgifter till en redovisningscentral ska kunna utgöra ett led i att förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll är det av naturliga skäl nödvändigt att Skatteverket får vetskap om var denna mellanlagring sker.

### 5.3.9.1 Skälen för utredningens förslag

För att Skatteverket ska kunna veta var taxameteruppgifter hålls lagrade kan aktuell uppgift föras till ett register som Skatteverket har tillgång till. Alternativt kan ett taxiföretag åläggas en skyldighet att på fråga från Skatteverket uppge vilken redovisningscentral som anlitas.

Oavsett val av lösning måste Skatteverket kunna få uppgift om vilken redovisningscentral som anlitas för viss period. Här kan det då förekomma att ett taxiföretag väljer att överföra till olika redovisningscentraler för olika perioder. Enligt utredningen kan det inte heller anses rimligt att begränsa ett taxiföretags frihet att välja avtalspartner i detta hänseende. En annan ordning skulle vara ett allvarligt ingrepp i taxiföretagens frihet att själva styra sin verksamhet. En redovisningscentral måste också ha möjlighet att säga upp ett avtal med en kund. Även av denna anledning aktualiseras ett behov av att kunna anlita fler än en redovisningscentral.

För utredningen framstår det inte rimligt att en taxiföretagare själv ska behöva hålla ordning på en sådan potentiellt komplicerad situation.

Utöver detta skulle en ordning som bygger på att Skatteverket ska efterfråga var ett taxiföretag lagrar sina uppgifter förutsätta att Skatteverket på förhand ger till känna att kontroll kan komma att genomföras.

Det sagda talar för behovet av en registerföring av uppgifterna.

Det är viktigt att registret innehåller aktuella uppgifter. Om ett taxiföretag byter redovisningscentral måste denna uppgift omedelbart föras till aktuellt register. Det är en tillståndsinnehavare som är skyldig att tömma sin taxameter. Det är då också rimligt att det är tillståndsinnehavaren som ska anmäla var taxiföretaget tömmer sina taxameteruppgifter. För att ett taxiföretag ska kunna tömma sina taxametrar vid en viss redovisningscentral kommer taxiföretaget och redovisningscentralen att behöva sluta ett avtal. Vidare måste det genom den tekniska utrustningen ses till att redovisningscentralen kan få uppgifterna.

Här är två olika modeller tänkbara.

En är att en tillståndshavare ges en tidsfrist för registrering av redovisningscentral. Tidsfristen måste då rimligen hållas relativt kort. Det måste då också till en ordning för att hantera när någon överskrider denna tidsfrist. Utredningen anser att en tidsfrist i sig skapar en tröghet i systemet. Vidare synes en tidsfrist inte helt nödvändig med tanke på att alla kommer att få en chans att sluta avtal med en redovisningscentral inför att skyldigheten att överföra träder i kraft. Något behov av en tidsfrist kan knappast heller finnas vid byte av redovisningscentral.

Den andra modellen är att det ska krävas en registrering i vägtrafikregistret innan överföring får ske. En överföring som sker till en redovisningscentral som inte finns registrerad skulle då ses som en underlåten överföring. En sådan ordning skulle inskräpa vikten av att hålla registret uppdaterat. Utredningen anser att ett sådant krav ska ställas.

Ett taxiföretag skulle alltså först behöva sluta ett avtal med en redovisningscentral om tömning. För att redovisningscentralen ska kunna motta sådan tömning måste uppgiften vara införd i vägtrafikregistret. Rent praktiskt bör redovisningscentralen alltid göra en registerförfrågan innan det att tömningarna tas emot.

För att denna registerföring ska kunna ge Skatteverket nödvändig information måste registret kunna ge uppgifter om tömningshistorik. I registret måste det således finnas uppgift om var en viss taxameter tömts för viss period. Uppgifterna måste

avse hela den period som det slutligt bedöms att taxameteruppgifter måste sparas.

Uppgifterna om var taxameterinformation lagras måste finnas sökbar på såväl taxameterens identifikationsnummer som på taxiföretagets organisationsnummer eller namn. Detta eftersom taxametrar kan komma att byta ägare mellan överföringar.

### **5.3.10 Vilka sanktioner, straffrättsliga påföljder eller andra åtgärder ska kunna komma ifråga för den som underlåter att överföra taxameteruppgifter på föreskrivet sätt?**

**Utredningens förslag:** Den som vid upprepade tillfällen underlåter att, på föreskrivet sätt, överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral ska kunna få tillståndet till taxitrafik återkallat. Om det endast är fråga om enstaka underlåtelser kan varning istället meddelas. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral ska kunna dömas till penningböter.

I samband med införandet av krav på kassaregister för delar av kontantbranschen diskuterades behovet av ett effektivt sanktionssystem för att upprätthålla regelefterlevnad. I förarbetena (prop. 2006/07:105 s.69) anfördes följande.

Ett stort antal näringsidkare kommer att omfattas av kassaregisterkraven. En effektiv kontroll är av stor vikt för att syftena med ett kassaregisterkrav skall uppnås i praktiken. Enbart kontrollen i sig är emellertid inte tillräcklig för att få till stånd en hög efterlevnad av reglerna. De regelöverträdelser som upptäcks vid kontrollen måste också leda till en sanktion av något slag. Syftet med en sanktion är primärt att avskräcka från överträdelser av de föreslagna reglerna om kassaregister. Vid valet av sanktioner och den närmare utformningen av dessa bör målsättningen vara att skapa effektiva



sanktioner. För att en sanktion skall vara effektiv bör den kunna bestämmas av den myndighet som har ansvar för tillsyn över att regelverket efterlevs. På det sättet undviks det dubbelarbete och den tidsutdräkt som blir följden om flera handläggare behöver sätta sig in i varje ärende. Sanktionen bör utlösas av lätt konstaterbara överträdelse så att utredningsproblem inte uppstår. Nu nämnda krav på effektivitet får naturligtvis inte medföra att rättssäkerheten åsidosätts.

På samma sätt gör sig här behovet av ett effektivt sanktions-system gällande.

### 5.3.10.1 Skälen för utredningens förslag

Något generellt krav på tillstånd för att driva näringsverksamhet finns inte i svensk rätt, varför det inte var möjligt att sanktionera reglerna om kassaregister med någon form av återkallelse (jfr. prop. 2006/07:105 s. 70). Istället valde lagstiftaren en lösning där kontrollavgifter kunde påföras och förelägganden förenade med vite kunde utfärdas. Nuvarande reglering återfinns i 42 och 50 kap. skatteförfarandelagen.

Bedrivandet av taxiverksamhet förutsätter tillstånd (2 kap. 1 § taxitrafiklagen). Vid utformningen av ett effektivt sanktions-system när det gäller regelefterlevnad i fråga om skyldigheten att överföra taxameteruppgifter kan detsamma således bygga på återkallelser av givna tillstånd. Sådan återkallelse kan beslutas om det i taxitrafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas (4 kap. 1 § taxitrafiklagen).

En återkallelse av ett taxitrafiktillstånd får ses som en långt mer ingripande och verksam åtgärd än förekomsten av möjligheten att besluta om avgifter. I och med att det vid sidan av åter-

kallelse av taxitrafiktillstånd också kan meddelas varning kan en sanktion hållas proportionerlig i förhållande till överträdelsen.

Utredningen anser att en upprepad underlåtenhet att efterkomma skyldigheten att överföra taxameteruppgifter för lagring till en redovisningscentral bör ses som en sådant allvarligt missförhållande som kan leda till återkallelse medan en enstaka sådan underlåtenhet skulle kunna leda till att varning meddelas. Fall där överföring visserligen skett men där det vid tidpunkten för överföringen inte införts uppgift om vilken redovisningscentral som anlitas för lagring bör också kunna utmynna i en varning. En missad överföring som kan förklaras av ett förhållande som ligger utanför tillståndshavarens kontroll bör dock rimligen inte rendera i någon form av sanktion. Ett sådant bedömningsutrymme finns redan i och med att det är upp till Transportstyrelsen att överväga om det finns skäl att ifrågasätta aktuellt tillstånd.

Alternativet till tillgripandet av återkallelser av tillstånd är att så som är fråga vid underlåtenhet att använda kassaregister meddela en kontrollavgift. Det kan dock tänkas att en sådan avgift kan uppfattas som överkomlig i fall där skatteundandragandet överstiger kontrollavgiften. Utredningen anser inte heller att det är en framkomlig väg att koppla avgiftens storlek till omfattningen av undandragandet.

Utredningen ser sammantaget goda skäl att koppla underlåtenheten att efterkomma en sådan central skyldighet som överförandet av taxameteruppgifter till en möjlighet att avlägsna en sådan aktör från marknaden.

Vid sidan av möjligheten att meddela varning eller att återkalla taxitrafiktillståndet är det utredningens uppfattning att en underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter bör straffbeläggas. Såväl uppsåtliga som oaktsamma gärningar bör kunna leda till straffbarhet. Detta eftersom det kan vara i det närmaste ogörligt att i alla förhållanden klarlägga om tillståndshavaren handlat uppsåtligt. Enligt utredningen bör påföljden stanna vid penningböter. Straffet för ett felaktigt användande av taxametern är just penningböter och det synes felaktigt att kräva ett strängare

ansvar av den som inte överfört taxameteruppgifter än den som manipulerat desamma inför överförandet. En underlåtenhet som beror på ett förhållande som ligger utanför tillståndshavarens kontroll bör inte kunna föranleda straffansvar.

### 5.3.11 Vilka krav ska ställas på den som vill driva en redovisningscentral?

**Utredningens förslag:** Endast den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms lämplig ska få driva en redovisningscentral. Härutöver ska krävas att redovisningscentralen för mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter använder sig av en certifierad teknisk utrustning. SWEDAC ska ackreditera företag för certifiering av denna tekniska utrustning. Bedömningen av om certifiering ska ges ska göras utifrån föreskrifter meddelade av Skatteverket. Slutligen ska krävas att mottagandet, lagringen och utlämnandet av taxameteruppgifter sker i en sådan miljö att informationssäkerheten kan upprätthållas. Den närmare utformningen av denna miljö ska bestämmas i föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen. Föreskrifterna ska meddelas efter hörande av Skatteverket.

Endast den som är bosatt i Sverige kan ges tillstånd att driva redovisningscentral. Om redovisningscentralen är en juridisk person ska denna ha sitt säte i Sverige.

För tillstånd krävs att den tekniska utrustning som redovisningscentralen använder för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas i Sverige.

Som redan angetts ska redovisningscentralen motta taxameteruppgifter för lagring. Utredningen lämnar nedan förslag på vilka krav en redovisningscentral bör uppfylla för att verksamheten ska få bedrivas.

### 5.3.11.1 Skälen för utredningens förslag

#### *Krav på gott anseende och tillräckliga ekonomiska resurser*

I sammanhanget framstår det som lämpligt att kunna upprätthålla ett krav på att den som ombesörjer lagringen är seriös och kan förväntas ta emot och lagra uppgifterna på ett ändamålsenligt sätt. Detta skulle kunna motivera ett krav på gott anseende. I artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik ges minimikrav som i vart fall ska vara uppfyllda för att den bedömde ska anses ha ett gott anseende. Ett krav på gott anseende skulle kunna utformas utifrån kraven i aktuell förordning.

Med hänsyn till behovet av en beständig ordning är det av vikt att den som lagrar uppgifterna inte har så knappa ekonomiska resurser att verksamheten måste lägga ned. Av 2 kap 9 § taxitrafiklagen framgår att den som söker taxitrafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Ett liknande krav måste ställas på den som lagrar.

#### *Krav på att en redovisningscentral ska vara fristående från taxinäringen ska inte ställas*

Det finns en viss risk för att kontrollvärdet av lagrad taxameterinformation skulle kunna minska om det finns någon form av intressegemenskap mellan redovisningscentralen och anslutna taxiföretag. Utredningen är dock inte övertygad om att det behövs regler som förbjuder sådan intressegemenskap.

Det skulle också kunna krävas att en redovisningscentral ska betjäna ett visst antal taxiföretag (jfr. 1998 års taxiutrednings betänkande SOU 1999:60 s. 135). Hur en sådan reglering skulle fungera i praktiken är dock svårt att se. Om en redovisnings-

central som inte når angivet antal avtalskontrahenter inte får driva sin verksamhet måste de taxiföretag som velat ansluta sig söka ny avtalspartner. Vidare kan tänkas att ett taxiföretag byter redovisningscentral och att antalet anslutna taxiföretag då som en följd av detta understiger föreskrivet antal. En följd härav borde då vara att en redovisningscentralens tillstånd upphör eller återkallas. En sådan reglering skapar en osäker marknad. Kravet på att betjäna ett visst antal taxiföretag skulle då snarast kunna leda till att informationssäkerheten försämras genom att redovisningscentralernas verksamhet utan vidare kan upphöra eller inte ens kunna påbörjas.

Det kan vidare tänkas att det ställs krav på vilket inflytande ett taxiföretag får ha över en redovisningscentral. Utredningen ser dock stora svårigheter att uppställa parametrar även för denna bedömning.

Det antecknas vidare att Skatteverket framfört att det inte varit extra svårt att få ut taxameteruppgifter från beställningscentraler som på ett eller annat sätt ägs och drivs av taxiföretag.

Utredningen ser vidare, i kostnadsbesparande syfte, ett behov av att inte i onödan utesluta att beställningscentraler kan fungera som redovisningscentraler.

Sammanfattningsvis finner utredningen att ett krav på att en redovisningscentral ska vara fristående från taxinäringen inte bör ställas.

### *Krav på certifierad teknisk utrustning*

För Skatteverket är det knappast möjligt att med exakthet kunna bedöma vilka taxiföretag som behöver kontrolleras. Det är då inte heller rimligt att systemet med överföringar av taxameteruppgifter ska kunna upprätthållas redan genom risken att ut-sättas för kontroll. Utredningen finner att incitamentet att på rätt sätt överföra uppgifter trots möjligheten att tillgripa sanktioner inte blir tillräckligt starkt om det förutsätter att Skatteverket självt ska ta initiativ till kontroll.

Det finns då skäl att skapa en ordning där berörda myndigheter i tid får uppgift om en missad överföring. För Transportstyrelsen är en sådan uppgift av yttersta vikt eftersom den, som beskrivs i kapitel 5.3.10, kan ligga till grund för ett ifrågasättande av taxitrafiktillståndet. Även Skatteverket kan alltså ha nytta av en uppgift om uteblivna överföringar. För Skatteverket kan en sådan uppgift föranleda ett behov av en fördjupad utredning av det företag som underlåtit att överföra taxameteruppgifter.

Utredningen anser att Transportstyrelsen omedelbart bör tillhandahålla en sådan avvikelserapport som här avses.

Genom att varje körpassrapport innehåller uppgifter om ackumulerat värde innebär dock inte enstaka missade överföringar att Skatteverkets kontrollmöjligheter går om intet. Det kan då enligt utredningen inte finnas ett behov av att ge Skatteverket besked om alla överföringar som inte skett. Istället bör Skatteverket ha möjlighet att begära ut en sådan uppgift från redovisningscentralen. Se mer om detta i kapitel 5.3.22.

För att kunna generera en avvikelserapport måste mottagande system kunna känna av att överföringen inte skett på föreskrivet sätt. Detta förutsätter att mottagande enhet har någon form av autentiseringsmöjlighet vad avser de överförda uppgifterna.

Som framgår ovan i kapitel 5.3.7 anser utredningen inte att det i nuläget bör ställas krav på ny utrustning för genomförandet av kravet på överföring av taxameteruppgifter. I följd härav kommer det inte att kunna krävas att överförda taxameteruppgifter ska kunna autentiseras på annat sätt än genom de uppgifter som enligt vad som föreskrivs ska överföras. Bland de uppgifter som ska överföras finns såväl identifikation av taxameter, löpnummerserier och uppgifter om ackumulerade värden. Enligt utredningen bör ett mottagande system kunna autentisera de överförda uppgifterna med stöd av sådana uppgifter.

Som redan sagts finns på marknaden taxameterutrustning som kan skapa en autentiseringsbar kod och bifoga densamma vid överföringar av taxameteruppgifter. Vidare finns mottagande utrustning som kan läsa av denna kod.

Utredningen finner skäl att stanna vid att konstatera att den utrustning som redovisningscentralen använder för mottagande och lagring av taxameteruppgifter på ett eller annat sätt bör kunna autentisera överförda taxameteruppgifter. En sådan autentisering ska kunna ske med hjälp av de uppgifter som enligt utredningens förslag ska överföras till redovisningscentralen.

Redovisningscentralens tekniska utrustning måste då dels kunna autentisera överförda taxameteruppgifter, dels skapa en avvikelserapport när överföring inte skett på föreskrivet sätt. Krav måste vidare ställas på att taxameteruppgifter kan mottas och lagras i körpassformat med utgångspunkt i de uppgifter som ska överföras enligt kapitel 5.3.6 ovan.

För att Skatteverket ska kunna bedriva kontrollverksamhet med de lagrade taxameteruppgifterna som stöd måste utlämnandet av uppgifterna ske i ett visst, för Skatteverket läsbart, filformat. Den tekniska utrustning som redovisningscentralen ska ha måste således kunna lämna ut uppgifterna i ett sådant filformat. Uppgifterna måste också hållas avgränsade så att de lätt kan lämnas ut och att ett sådant utlämnande innebär att Skatteverket omedelbart kan se vilken information som hör till vilken taxameter och vilken period.

Det system som används för mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter får inte heller innehålla möjligheter till redigering. Slutligen får ett utlämnande av taxameterinformation i sig inte innebära att uppgifterna tas bort från redovisningscentralen. Överförda uppgifter ska istället lagras under den sammantagna tid som slutligt krävs i författning.

Utöver detta bör krävas att det finns skydd mot virus eller skadlig kod. Systemet bör också generera backuper.

Ett krav att de tekniska systemen ska ha viss funktion måste kunna säkerställas och följas upp. En annan ordning skulle urholka systemets legitimitet. En väg att nå detta är att underkasta den tekniska utrustningen ett krav på certifiering.

Certifieringen måste utgå från mer specifika tekniska krav, vilka lämpligen skulle ges i myndighetsföreskrifter. Det som närmast skulle vara föremål för certifiering är då en eller flera

programvaror (mjukvaror) som behövs för att upprätthålla sådan funktion som ovan beskrivits.

SWEDAC har till utredningen anfört att myndigheten inte har den tekniska kompetens som krävs för att lämna föreskrifter för aktuell bedömning.

För den större delen av kontanthandeln gäller, som tidigare nämnts, ett krav på kassaregister. Med kassaregister avses apparatur för registrering av försäljning av varor och tjänster mot kontant betalning (39 kap. 2 § skatteförfarandelagen). Genom ett undantag i 39 kap. 5 § skatteförfarandelagen gäller inte skyldigheten att använda kassaregister den som bedriver taxi-verksamhet.

Ett kassaregister måste vara certifierat. Ett kassaregister anses certifierat om det är tillverkardeklarerat och har en tillverkardeklaration för varje version eller program. Det ska också vara anslutet till en certifierad kontrollenhet som läser av registreringarna i kassaregistret och skapar en kontrollkod. För certifieringen står ett av SWEDAC ackrediterat organ. Dock är det inte SWEDAC utan Skatteverket som ger föreskrifterna där kraven på kontrollenheten ges. Skatteverket håller för närvarande på att utforma föreskrifterna för en ny serverbaserad kontrollenhet som ska kunna användas t.ex. vid torg- och marknadshandel. Även om den tekniska utrustning som här aktualiseras för redovisningscentralerna är en helt annan än den kontrollenhet som Skatteverket nu arbetar med bör myndighetens erfarenheter och kunskap tas till vara. Gemensamt för den kontrollenhet som Skatteverket föreskriver om och för de programvaror som här är aktuell är att fråga är om digital överföring och mottagning av uppgifter.

Utredningen finner det lämpligt att Skatteverket får lämna föreskrifter gällande de specifika krav som ska ställas på redovisningscentralens tekniska utrustning. Härvid ska myndigheten utgå från vad utredningen ovan anfört om vilken funktion och vilken säkerhet denna utrustning måste kunna erbjuda.

Utredningen bedömer att de tekniska krav som kommer att ställas inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen i



enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

### *Krav på lagringsmiljön*

Enligt utredningen bör vidare krav på lagringsmiljön ställas. Risken med lagring i en för osäker miljö är att de överförda uppgifterna manipuleras eller förstörs. Detta kan även inträffa genom exempelvis bränder eller stölder. Den enhet som står för lagringen måste därför placeras i ett avskilt brandsäkert utrymme. Utrymmet bör också vara låst för att hindra att obehöriga bereder sig tillträde.

Utredningen har genomgående försökt att utforma modellen för säkrande av taxameteruppgifter på ett sätt som inte skapar onödiga kostnader för taxinäringen. Om ett krav på certifiering endast avser den tekniska utrustningen finns möjlighet att en tillverkare av en sådan utrustning kan sprida kostnaderna för certifieringen på ett antal användare. Om istället kravet på lagringsmiljön också omfattas av certifieringen kommer densamma att avse den enskilda redovisningscentralen. Kostnaden för certifieringen kommer då att drabba varje redovisningscentral direkt. Utredningen ser därför ett behov av att kravet på lagringsmiljön säkerställs på något annat sätt än genom ovan beskriven certifieringsprocess. Enligt utredningen kan då istället kravet på lagringsmiljön vara ett kriterium vid prövningen av frågan om tillstånd att driva redovisningscentral ska kunna medges. De närmare kraven på lagringsmiljön bör ges i föreskrifter av tillståndsgivande myndighet, dvs. Transportstyrelsen. För utredningen framstår det som naturligt att detta sker efter hörande av Skatteverket.

Utredningen bedömer även i detta avseende att de tekniska krav som kommer att ställas inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med bestämmelserna i Europaparla-

mentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

*Krav på bosättning och säte i Sverige och på att teknisk utrustning finns i Sverige*

Det kan antas att utomlands bosatta fysiska personer och juridiska personer med säte och verksamhet utomlands skulle vilja driva redovisningscentraler.

En redovisningscentral ska erbjuda en lagringstjänst. Det kan då tänkas att en reglering som utesluter andra aktörer än de som bedriver verksamhet inom Sverige skulle vara en inskränkning av den fria rörligheten för tjänster (artiklarna 56 och 57 i EUF-fördraget). Enligt fast rättspraxis utgör dessa artiklar hinder för tillämpning av all nationell lagstiftning som, utan att vara motiverad på sakliga grunder, inskränker möjligheten för en person som tillhandahåller tjänster att effektivt utöva denna frihet. Vidare innebär artiklarna att det inte är tillåtet med nationell lagstiftning som medför att det blir svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster enbart internt inom en medlemsstat.

Av artikel 52 i EUF-fördraget (jämförd med artikel 62 samma fördrag) framgår att inskränkningar av den fria rörligheten för tjänster kan göras av skäl som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa.

Utöver angivna artiklar i EUF-fördraget finns bestämmelser i syfte att underlätta utövandet av etableringsfriheten för tjänsteverantörer i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet). Av artikel 16.2 a i tjänstedirektivet framgår att medlemsstaterna inte får begränsa friheten att tillhandahålla tjänster när det gäller en tjänsteverantör som är etablerad i en annan medlemsstat genom att kräva att tjänsteverantören ska vara etablerad inom landets territorium. Enligt

artikel 2.3 ska dock tjänstedirektivet inte tillämpas på skatteområdet.

Den lagringstjänst som här är i fråga avser lagring för Skatteverkets räkning. Av skäl som redovisats i kapitel 5.3.4 är det inte lämpligt att Skatteverket självt ombesörjer denna lagring. Lagringen måste då ombesörjas av privata aktörer. Icke desto mindre har redovisningscentralerna inget eget intresse av lagrat material. Utredningen ser att aktuell lagringstjänst har ett sådant samband med Skatteverkets arbete med att påföra rätt skatt att undantaget i artikel 2.3 i tjänstedirektivet är tillämpligt. Utredningen bedömer då att de här föreslagna bestämmelserna inte står i strid med tjänstedirektivet. Utredningen bedömer då vidare att desamma inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med bestämmelserna i tjänstedirektivet.

Härutöver kan ifrågasättas om en sådan reglering som här övervägs i sig utgör en inskränkning av den fria rörligheten för tjänster. Detta eftersom kravet på en utländsk aktör som vill driva verksamheten i detta avseende skulle vara detsamma som för en svensk sådan, nämligen att verksamheten bedrevs från Sverige.

Utredningens förslag vilar på tanken att taxiföretagen ges en skyldighet att överföra taxameteruppgifter och redovisningscentralerna ges en skyldighet att på bästa sätt ta hand om denna information. Till respektive skyldighet knyts sanktioner för att skapa ett starkt incitament att följa aktuellt påbud. Om en redovisningscentralens verksamhet kunde bedrivas i annat land än Sverige, dvs. om den utrustning som används för lagring fanns utomlands, skulle möjligheterna att kontrollera verksamheten påtagligt försämrats för att inte säga omöjliggöras. En sådan kontroll skulle kunna komma ifråga när taxiföretaget uppger att överföring skett men redovisningscentralen inte överför taxameteruppgifterna till Skatteverket av ett eller annat skäl. Kontrollen skulle kunna företas av Transportstyrelsen som ett led i deras tillsynsansvar. Den skulle också kunna utgöra en del av Skatteverkets revision. Det kan visserligen tänkas att möjligheterna att spåra information vid en sådan kontroll är begränsad

men möjligheten att kunna göra det är ändå avgörande. En annan ordning skulle innebära att det inte fanns en chans att avgöra vem som ska ställas till svars för att informationen inte finns sparad.

Om en inskränkning skulle anses föreligga menar utredningen att det ovan beskrivna utgör sådana objektiva godtagbara skäl som kan motivera en inskränkning av den fria rörligheten för tjänster.

Utredningen finner sammantaget skäl att kräva att en redovisningscentralens verksamhet bedrivs med utrustning som finns i Sverige.

För möjligheten att nå den som är ansvarig för en redovisningscentralens verksamhet bör vidare krävas att denne är bosatt eller om det är fråga om en juridisk person har sitt säte i Sverige.

### 5.3.12 Vems förhållanden ska prövas vid en ansökan om att driva redovisningscentral?

**Utredningens förslag:** Om en fysisk person ansöker om tillstånd är det dennes förhållanden som ska prövas.

Om istället en juridisk person ansöker om tillstånd ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed (verksamhetsansvariga). I lagtext ska anges vem som är verksamhetsansvarig utifrån den bolagsform redovisningscentralen bedrivs i. Om det finns särskilda skäl får Transportstyrelsen medge att annan än den som utpekats i lagtext är verksamhetsansvarig.

Prövningen av om tillstånd ska ges för att driva redovisningscentral ska när sökanden är en juridisk person avse såväl den juridiska personen som den eller de som anmälts som verksamhetsansvariga.

En redovisningscentral kan komma att bedrivas i en rad olika bolagsformer. Det finns därför skäl att ta ställning till vem som ska uppfylla de krav som ställs.

### 5.3.12.1 Skälen för utredningens förslag

I 2 kap. 3–7 §§ taxitrafiklagen ges regler om vem som ska vara tillståndsinnehavare beroende på taxiföretagets bolagsform. Här sägs också att bedömningen av anseende och ekonomiska förutsättningar också i vissa fall ska omfatta den juridiska personen. Utredningen finner skäl att i nu aktuell reglering anta samma utgångspunkt.

### 5.3.13 Hur ska kraven på den som vill driva redovisningscentralen säkerställas?

**Utredningens förslag:** Drivandet av en redovisningscentral ska förutsätta tillstånd. Frågor om tillstånd ska prövas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över redovisningscentralerna. Ett tillstånd ska gälla tills vidare.

Ovan har utredningen föreslagit att den tekniska utrustning som ska användas för mottagning, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter ska godkännas genom certifiering. Enligt utredningen krävs också att den som mottar och lagrar taxameteruppgifter underkastas någon form av myndighetsgodkännande. Endast på så sätt får staten ett tillräckligt medel för övervakning av verksamheten. Om ett sådant godkännande inte krävs finns inte heller möjligheter att kontrollera att kraven som ställs för drivande upprätthålls. Inte heller finns möjlighet att agera mot en aktör som inte uppfyller sina skyldigheter.

Tidigare utredningar har samfällt föreslagit att mottagande och lagrande av taxameteruppgifter ska kräva en form av tillstånd (se SOU 1997:111, SOU 1999:60 och SOU 2004:102).

### 5.3.13.1 Skälen för utredningens förslag

Enligt utredningen faller det sig naturligt att ansvaret för godkännande av den som vill driva redovisningscentral ska ligga på Transportstyrelsen. Sådant godkännande skulle då ges i form av tillstånd.

Transportstyrelsen beslutar idag om taxitrafiktillstånd och utfärdar taxiförarlegitimation. Myndigheten hanterar också anmälan om att fordon ska tas i taxitrafik. Transportstyrelsen har också ett tillsynsansvar. Genom att myndigheten får ansvar för att godkänna redovisningscentraler uppnår man ett helhetsansvar för aktuella frågor. Transportstyrelsens bedömningar av förutsättningarna för att bevilja trafiktillstånd innefattar också i det närmaste samma kriterier som föreslås ska prövas vid nu aktuell bedömning.

Genom krav på certifiering av den tekniska utrustningen och på tillstånd från Transportstyrelsen anser utredningen att verksamheten i tillräcklig mån kommer att övervakas av staten.

En alternativ ordning skulle vara ett krav på ackreditering av redovisningscentralerna. Här noteras att besiktning av fordon efter den 1 juli 2010 är en omreglerad marknad. Av 4 kap. 1–2 §§ fordonslagen följer nu att besiktningar och provningar av fordon vid kontroll får utföras av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av SWEDAC. Kontrollen av den som ansöker om sådan ackreditering är i allmänhet betydligt mer omfattande och mer inriktad på de faktiska förhållandena än de kontroller en myndighet har möjlighet att göra inom ramen för ett traditionellt tillståndsförfarande. SWEDAC:s bedömning av kompetensen hos dem som har ansökt om ackreditering bygger på en granskning av den dokumentation som beskriver sökandens

kvalitetssystem, t.ex. organisation, rutiner, metoder och personalens kompetens.

Utredningen konstaterar att de faktiska förhållanden som här närmast måste bedömas har med de tekniska systemens utformning, funktion och säkerhet att göra. Någon vidare anledning att bedöma en redovisningscentralers kvalitetssystem i övrigt kan inte anses finnas. Utöver detta skulle den avgift som ett ackrediterat organ måste betala för att erhålla och upprätthålla ackreditering rimligen i slutändan bli en större kostnad för taxiföretagen än den som certifieringen av de tekniska systemen skulle generera.

Här måste det anses räcka att Transportstyrelsen gör den prövning som utredningen ovan föreslagit och att den tekniska utrustningen underkastas ett krav på certifiering.

Det föreslås alltså att drivandet av en redovisningscentral ska förutsätta tillstånd från Transportstyrelsen. En naturlig följd härav är också att myndigheten tilldelas ett tillsynsansvar gentemot redovisningscentralerna.

Enligt utredningen finns inte skäl att tidsbegränsa ett tillstånd. Ett tillstånd ska därför gälla tills vidare. Detta medför ett behov av att Transportstyrelsen i sitt tillsynsarbete finner ett sätt att löpande kontrollera redovisningscentralerna.

### 5.3.14 Finns behov av registrering av redovisningscentralerna?

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att uppgifter om godkända redovisningscentraler av Transportstyrelsen förs till vägtrafikregistret.

Utredningen överväger nedan behovet av att föra uppgifter om godkända redovisningscentraler till ett register.

### 5.3.14.1 Skälen för utredningens förslag

För Transportstyrelsens tillsyn över redovisningscentralerna är det av yttersta vikt att ha en förteckning över tillsynsobjekten. En sådan förteckning kan också erhållas genom en registrering av redovisningscentralerna i samband med beslut om godkännande av desamma.

En sådan registrering är också en förutsättning för den anmälningsskyldighet som utredningen i kapitel 5.3.23 föreslår ska gälla.

En sådan registrering som här avses bör införas i vägtrafikregistret.

### 5.3.15 Hur ska tillgången på redovisningscentraler säkerställas?

**Utredningens bedömning:** Utredningen bedömer att tillgången på redovisningscentraler kommer att kunna tryggas på den fria marknaden.

I denna utredning övervägs formerna för ett införande av redovisningscentraler. Inrättandet av sådana centraler sker i syfte att ge Skatteverket bättre förutsättningar för kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning. Utredningen har ovan konstaterat att det för ett sådant systems trovärdighet och genomslag är av stor vikt att alla taxifordon utrustas med taxameter. På samma sätt är det givetvis nödvändigt att alla har tillgång till en redovisningscentral.

Ett krav på överföring av taxameteruppgifter i syfte att öka Skatteverkets förutsättningar för kontroll riskerar att bli ett slag i luften om vissa taxiföretag inte kan erbjudas plats för lagring av en redovisningscentral. I uppdraget ingår därför också hur detta ska kunna säkerställas.



### 5.3.15.1 Skälen för utredningens bedömning

Utredningens utgångspunkter har varit dels att det ska föreligga en skyldighet för en tillståndshavare att överföra taxameteruppgifter med vissa intervall till en redovisningscentral, dels att en underlåtenhet att överföra uppgifter kan medföra såväl att taxitrafiktillståndet kan återkallas som att tillståndshavarna straffbeläggs, dels att det kan förutsättas att det kommer att finnas privata aktörer som kan erbjuda lagringstjänster åt samtliga taxiföretag.

Ett system där taxiföretagen har en skyldighet att tömma taxameteruppgifter till en redovisningscentral förutsätter att det på marknaden finns privata aktörer som kan erbjuda lagringstjänst åt alla taxiföretag inte minst mot bakgrund av att kravet på överföring är straffsanktionerat.

Utredningen har underhand efterhört intresset för att driva en redovisningscentral. Det kan konstateras att intresset härför är stort. Bland annat har samtliga taxametertillverkare som kontaktats av utredningen uppgett sig intresserade av att driva en eller flera redovisningscentraler. De tillfrågade taxametertillverkarna utgör sammantaget den huvudsakliga delen av den svenska taxametermarknaden. Genom att det införs ett krav på överföringar av taxameteruppgifter till en redovisningscentral kommer en taxameter inte heller att kunna användas i Sverige om det inte finns redovisningscentraler som tar emot taxameteruppgifter från densamma.

Mot bakgrund av det intresse från privata aktörer som nämnts ovan finns det anledning att utgå från att det kommer att finnas lagringmöjligheter för alla företag. Det sistnämnda är enligt utredningen viktigt eftersom en underlåtenhet att överföra uppgifter kan medföra sanktioner av olika slag. Om en sådan underlåtenhet beror på att ett taxiföretag inte beretts möjlighet att överföra taxameteruppgifterna är det inte rimligt att företagaren ska drabbas av sanktioner.

Som nämnts ovan är det dock utredningens utgångspunkt att det kommer att finnas tillräckligt många privata aktörer som vill

driva redovisningscentraler, varför något problem i det avseendet inte bör uppstå. Om det efter en tid skulle visa sig att det ändå kommer att finnas taxiföretag som inte kan erbjudas lagringsmöjligheter hos en privat aktör måste någon kompletterande lösning övervägas. En sådan lösning skulle kunna bestå i att det, för de företag som inte kan beredas lagringsmöjligheter hos en privat aktör, antingen inrättas en redovisningscentral hos en myndighet eller att det tillskapas ett för ändamålet särskilt statligt bolag. Något skäl att i detta sammanhang närmare utreda den frågan finns inte.

### 5.3.16 Under vilka förutsättningar ska tillstånd att driva redovisningscentral kunna återkallas?

**Utredningens förslag:** Om det vid driften av redovisningscentralen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av Transportstyrelsen. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas.

Om någon verksamhetsansvarig byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, och den nya personen inte uppfyller de krav som ställs ska också tillståndet återkallas. Ett tillstånd ska inte återkallas 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.

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

Utredningen föreslår ovan att drivandet av en redovisningscentral ska vara en tillståndspliktig verksamhet. För sådant till-

stånd krävs att sökanden och övriga personer som underkastas prövningen klarar relativt högt ställda krav på bl.a. anseende. Det framstår som naturligt att ett tillstånd ska kunna återkallas t.ex. när redovisningscentralen drivs på ett sådant sätt att det finns en risk att taxameterinformation inte längre tryggs.

### 5.3.16.1 Skälen för utredningens förslag

Utredningen anser att återkallelse av tillstånd att driva redovisningscentral bör kunna ske. Sådana bestämmelser kan utformas i nära anslutning till bestämmelserna i 4 kap. taxitrafiklagen.

En grund till ett beslut om återkallelse ska kunna vara att det visar sig att en redovisningscentral inte längre uppfyller de krav som ställs för att tillstånd ska ges.

Återkallelse bör också kunna ske om redovisningscentralen annars allvarligt åsidosatt sina skyldigheter. Om överträdelserna inte är allvarliga eller om det annars finns skäl för det bör varning utdelas.

Om någon verksamhetsansvarig byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, och den nya personen inte uppfyller de krav som ställs ska också tillståndet kunna återkallas.

Utredningen ser inte att det är nödvändigt att tidsbegränsa ett beslut om återkallelse. Vid en efterföljande ansökan om tillstånd får Transportstyrelsen istället bedöma om grunden för återkallelse är undanröjd och om förutsättningarna i övrigt kan grunda ett beslut att bevilja tillstånd.

Utredningen anser att ett beslut om återkallelse har en tydlig karaktär av sanktion. Av denna anledning bör inte återkallelse följa på en verksamhetsansvarigs besked om att verksamheten i redovisningscentralen upphört. Här anser utredningen att det istället bör kunna fattas beslut om att tillståndet att driva redovisningscentralen upphör. Se mer om detta i kapitel 5.3.18 nedan.

I 4 kap. 15 § taxitrafiklagen anges att ett beslut om återkallelse eller varning ska delges den som beslutet rör. Utred-

ningen finner skäl att kräva samma sak gällande beslut om återkallelse eller varning i nu aktuellt hänseende.

### 5.3.17 Vad händer om tillståndshavaren går i konkurs eller avlider?

**Utredningens förslag:** Om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral avlider ska tillståndet övergå på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs ska tillståndet övergå på konkursboet. För verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfallet eller konkursen ska en föreståndare som har godkänts av Transportstyrelsen vara ansvarig.

Ett tillstånd att driva en redovisningscentral ska gälla under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. Transportstyrelsen kan besluta om att tillståndet ska gälla längre tid om särskilda skäl talar för det.

Enligt utredningen krävs en reglering av det förhållandet att den som driver redovisningscentralen avlider eller går i konkurs.

#### 5.3.17.1 Skälen för utredningens förslag

I 2 kap. 15 § taxitrafiklagen förordnas att ett tillstånd till taxitrafik övergår till konkursboet om tillståndsinnehavaren försätts i konkurs. När en tillståndshavare avlider går tillståndet över på dödsboet. 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 dödsboet eller konkursboet ska det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. Denne ska med hänsyn till en bedömning av de kriterier som uppställs för beviljande av tillstånd befinnas lämplig.

Utredningen anser att det finns behov av en bestämmelse också 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 § taxitrafiklagen. Här gäller att de kriterier för lämplighet som en föreståndare för verksamheten ska uppfylla är de krav som beskrivits ovan i kapitel 5.3.11.

### 5.3.18 Under vilka förutsättningar ska tillstånd att driva redovisningscentral kunna upphöra?

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen fattar beslut om att ett tillstånd att driva redovisningscentral ska upphöra att gälla. Tillståndet att driva en redovisningscentral ska upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till Transportstyrelsen inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid som Transportstyrelsen 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.

Tillståndet ska också upphöra att gälla om redovisningscentralens verksamhet av annan anledning inte längre ska bedrivas.

Som beskrivits i föregående avsnitt ska det finnas förutsättningar att återkalla en redovisningscentralens tillstånd att bedriva verksamhet. Ett beslut om återkallelse får i grunden ses som en form av sanktion. Det är då lämpligt att införa en ordning där Transportstyrelsen har möjlighet att besluta om att ett tillstånd ska upphöra att gälla. Ett sådant beslut föregås då inte av någon

form av överträdelse av vad som förordnats för att tillstånd ska kunna ges.

### 5.3.18.1 Skälen för utredningens förslag

Enligt 2 kap. 15 § taxitrafiklagen framgår att tillståndet att driva taxitrafik upphör 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 andra föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Utredningen anser att det här på samma sätt som i taxitrafiklagen krävs en bestämmelse om att ett tillstånd kan upphöra att gälla. Utredningen anser även här att en sådan bestämmelse avseende redovisningscentraler i princip motsvarar 2 kap. 15 § taxitrafiklagen.

Enligt utredningen finns också, som redan nämnts ovan i kapitel 5.3.16, skäl att föreslå att den som inte längre vill driva en redovisningscentral ska kunna begära att tillståndet ska upphöra.

Ett beslut om att en redovisningscentralens verksamhet upphör ska fattas av Transportstyrelsen.

### 5.3.19 Hur ska lagrad taxameterinformation säkras om redovisningscentralens tillstånd upphör eller återkallas?

**Utredningens förslag:** När ett tillstånd har upphört att gälla ska dödsboet eller konkursboet överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till Transportstyrelsen. När ett tillstånd har återkallats eller ett tillstånd att driva en redovisningscentral upphört, av annan anledning än att den som drivit redovisningscentralen gått i konkurs eller avlidit, ska den som innehade tillståndet överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till Transportstyrelsen.

En redovisningscentral vars tillstånd återkallas eller upphör att gälla kan lagra en stor mängd taxameteruppgifter. Det finns sammantaget skäl att överväga en ordning för att se till att denna information inte går förlorad om verksamheten i redovisningscentralen upphör.

#### 5.3.19.1 Skälen för utredningens förslag

När ett tillstånd att driva redovisningscentral har upphört eller återkallats måste taxiföretagen avtala med ny redovisningscentral om överföring och lagring.

Som ovan redan föreslagits ska tjänsten att utgöra redovisningscentral för de taxiföretag som inte finner annan avtalskontrahent upphandlas. Det kan därigenom aldrig uppkomma en situation där taxiföretaget kan påstå att det saknas redovisningscentral för mottagande av uppgifterna. Enligt utredningen är det därmed inte heller nödvändigt att ge taxiföretagen en viss frist för att hitta en ny redovisningscentral.

När en redovisningscentral verksamhet upphör måste de taxameteruppgifter som bevaras av den redovisningscentral vars verksamhet upphör på ett eller annat sätt överföras till något annat lagrande organ.

Utredningen har ovan föreslagit att en tillståndshavare ska vara skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Ansvaret för tillståndshavaren begränsas således till själva överföringen. Härfter vidtar redovisningscentralens ansvar. Det framstår då som en mindre lämpligt att återuppväcka tillståndshavarens ansvar för informationen när redovisningscentralens verksamhet upphör. Det är vidare svårt att se hur en tillståndshavare ska kunna förfoga över denna information. Det är inte heller en självklarhet att det kommer att finnas annan redovisningscentral som vill lagra den aktuella informationen. Eftersom det är svårt, inte minst med tanke på att nödvändiga krav på informationssäkerhet måste upprätthållas, att i en sådan situation tänka sig att uppgifterna förs över till en annan redovisningscentral bör en annan lösning väljas. Det framstår då som naturligt att uppgifterna förs över till en myndighet.

Som redan sagts i kapitel 5.3.4 finns starka skäl mot att föreslå att Skatteverket ska fungera som nationell redovisningscentral. Uppgiften att ta emot och lagra uppgifter från redovisningscentraler vars verksamhet upphör innebär dock rimligen inte en hantering av en så stor mängd taxameteruppgifter. Detta särskilt inte som utredningen utgår från att marknaden för redovisningscentraler bör kunna hållas relativt stabil. Skatteverkets hantering av dessa uppgifter kommer då inte heller att medföra att det inrättas ett sådant nationellt register över taxinäringens inkomster som utredningen enligt uppdragsbeskrivningen inte bör tillskapa. Enligt utredningen är det ändå inte lämpligt att lägga ifrågavarande uppgift på Skatteverket. Som i kapitel 5.3.4 ovan framförts kan ett sådant mottagande av information få konsekvenser för Skatteverkets utredningsskyldighet och därmed också för möjligheterna att påföra skattetillägg. Genom att Skatteverket, om än antalet överföringar kan förväntas bli relativt lågt, omöjligt kan följa upp varje sådan överföring



kommer möjligheten att påföra skattetillegg inte att kunna tillämpas på ett sätt som inte ställer vissa taxiföretag i en särställning.

Utredningen anser att Transportstyrelsen bör vara mottagare av de taxameteruppgifter som här avses. Eftersom uppgifterna, när de överförs till Transportstyrelsen kommer att bli allmänna handlingar krävs särskilda överväganden i fråga om sekretess. Dessa överväganden lämnas nedan i kapitel 5.3.27.

De närmare formerna för överföringen av uppgifter till Transportstyrelsen bör ges i föreskrifter från myndigheten. Dessa föreskrifter ska ges efter hörande av Skatteverket.

Ansvarig för överföringen av uppgifterna till Transportstyrelsen bör vid konkurs vara konkursförvaltaren, vid dödsfall dödsboet och när verksamheten upphör frivilligt eller efter återkallelse av tillstånd den som tidigare hade rätt att företräda redovisningscentralen.

### 5.3.20 Vilka sanktioner eller straffrättsliga påföljder ska kunna komma ifråga för den som driver en redovisningscentral?

**Utredningens förslag:** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som ska lagras i en redovisningscentral ska 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 ska inte dömas till ansvar.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att efterkomma skyldigheten att, efter att en redovisningscentralens verksamhet upphört eller tillståndet återkallats, överföra taxameteruppgifter till den redovisningscentral vars tjänster upphandlas för detta ändamål 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.

Som ovan beskrivits anser utredningen att ansvaret för överföring ska ligga på innehavaren av taxitrafiktillståndet. Från och med överföring kommer dock ansvaret för informationen att vila på redovisningscentralen. Utredningen ser då ett behov av att den som medvetet eller av oaktsamhet orsakar att information går förlorad ska kunna ställas till ansvar för det.

### 5.3.20.1 Skälen för utredningens förslag

Utredningen om taxinäringen har i sitt betänkande anfört bl.a. följande (SOU 2004:102 s. 140ff).

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. 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. Enligt utredningens uppfattning bör det räcka med oaktsamhet för att straffansvar skall träda in.

Utredningen finner liksom Utredningen om taxineringen skäl att lagstifta om ett straffansvar för redovisningscentralens hantering av aktuella uppgifter. Sådant straffansvar bör liksom vid bokföringsbrott i första hand åvila den som bedriver näringsverksamheten.

Härutöver finns, enligt utredningen, skäl att straffbelägga en underlåtenhet att efter att en redovisningscentralens verksamhet upphört eller tillståndet återkallats, överföra taxameteruppgifter till den redovisningscentral den redovisningscentral vars tjänster upphandlas för detta ändamål. Straffvärdet bör sammanfalla med det för den gärning som konstitueras av ett undanskaffande av taxameteruppgifterna.

### 5.3.21 Hur länge ska taxameteruppgifterna lagras?

**Utredningens förslag:** Överförda taxameteruppgifter bör av redovisningscentralen lagras under sju års tid från det att informationen överfördes till redovisningscentralen. Det samma ska gälla för Transportstyrelsen avseende de uppgifter som överförts till myndigheten från redovisningscentral vars verksamhet upphört. Härvid ska lagringstiden räknas från det att informationen först överfördes till redovisningscentralen.

I uppdragsbeskrivningen ges utredaren i uppdrag att ta ställning till hur länge taxameteruppgifter ska sparas av redovisningscentralen.

#### 5.3.21.1 Skälen för utredningens förslag

Av 7 kap. 2 § bokföringslagen följer att räkenskapsinformation ska bevaras fram till och med det sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades. Taxameterupp-

gifterna som säkras ska användas för jämförelse med ingiven intäktsredovisning och sparad bokföringsmaterial.

För att Skatteverket ska kunna utnyttja hela fristen för eftertaxering krävs också att uppgifter från taxametrarna sparas under sju år.

Utredningen finner det lämpligt att säkringen av taxameteruppgifterna ska ske under sju års tid.

Utredningen har i kapitel 5.3.19 föreslagit att Transportstyrelsen ska motta och lagra taxameteruppgifter från redovisningscentraler vars verksamhet upphört. Transportstyrelsens lagring av dessa uppgifter ska då fortgå till dess att uppgifterna lagrats sju år räknat från tidpunkten när de först överfördes till redovisningscentralen.

### 5.3.22 Hur ska Skatteverket kunna få del av lagrad taxameterinformation?

**Utredningens bedömning:** En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut lagrad taxameterinformation. Som sådan taxameterinformation avses också sådana meddelanden som taxiföretag skickar för att meddela att viss taxameter under en period inte brukats i verksamheten. Här avses även de avvikelserapporter som skapas när en taxameter inte överför taxameteruppgifter på föreskrivet sätt ska kunna begäras ut av Skatteverket. Skatteverket får förelägga en redovisningscentral att lämna ut lagrad taxameterinformation. Ett föreläggande ska vid behov kunna förenas med vite.

Transportstyrelsen ska vara skyldig att på begäran av Skatteverket lämna ut lagrad taxameterinformation.

Ett utlämnande av information ska ske i visst för Skatteverket läsbart filformat.

Det måste vara möjligt för Skatteverket att enkelt utfå lagrade taxameteruppgifter från redovisningscentralen. Sådan möjlighet måste också finnas om redovisningscentralen av ett eller annat skäl inte efterkommer en begäran om utlämnande.

### 5.3.22.1 Skälen för utredningens förslag

Först och främst kan konstateras att Skatteverket vid sidan av lagrad taxameterinformation i körpassformat också bör kunna begära ut meddelanden om att viss taxameter inte använts under aktuell period. Skatteverket bör också ha möjlighet att begära ut de avvikelserapporter som det tekniska systemet för mottagning och lagring ska generera när en taxameter inte överför taxameteruppgifter på föreskrivet sätt.

Mot bakgrund av de krav som uppställs för att tillstånd att driva redovisningscentral ska ges och med hänsyn till att Transportstyrelsen genom tillsyn kommer att säkerställa att dessa krav fortlöpande upprätthålls bör Skatteverket i första hand vara hänvisat till att begära ut uppgifterna. Redovisningscentralen bör ges ett skäligt rådrum för att efterkomma en sådan begäran. Utredningen ser inte att redovisningscentralen här ska behöva någon längre tid för denna uppgift. Utredningen föreslår att redovisningscentralen ges en veckas tid att överföra de begärda uppgifterna.

Först om taxameteruppgifterna inte levereras inom given tid bör Skatteverket kunna rikta ett föreläggande mot redovisningscentralen. Ett sådant föreläggande bör kunna förenas med vite.

För Skatteverket kan det i vissa fall komma att bli nödvändigt att besluta om revision för att nå uppgifter om visst taxiföretag. Sådan tredjemansrevision kan enligt utredningens bedömning genomföras med stöd av 41 kap. skatteförfarandelagen. Någon anledning att införa en särreglering av revision i redovisningscentraler kan då inte anses finnas.

Utredningen föreslår i kapitel 5.3.19 att uppgifter som lagras av redovisningscentraler vars verksamhet av ett eller annat skäl

upphör ska överföras till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska, på begäran av Skatteverket, vara skyldiga att lämna ut sådan information till Skatteverket.

### 5.3.23 Bör myndigheterna åläggas en anmälningsskyldighet?

**Utredningens förslag:** Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av intresse för prövningen av om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska tilldelas en varning, eller om tillståndet ska återkallas, ska detta anmälas till Transportstyrelsen.

Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller tillsyn.

När en domstol har dömt någon för ett brott eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser någon som har tillstånd att driva redovisningscentral eller som är verksamhetsansvarig för sådan verksamhet.

I 6 kap. 1 § taxitrafikförordningen ges myndigheter en undermålskyldighet bl.a. avseende omständigheter som kan ge anledning att ifrågasätta tillståndet att bedriva taxitrafik. Enligt 2 § samma kapitel ska Skatteverket och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller tillsyn. I 3 § anges att en domstol som har dömt någon för ett brott som anges i 5 kap. 2 § vägtrafikregisterförordningen eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska omedelbart sända en kopia av domen eller beslutet omedelbart till Transportstyrelsen om

domen eller beslutet avser någon som har taxiförarlegitimation, någon som har taxitrafiktillstånd, eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen.

Utredningen ser ett behov av att överväga om en motsvarande anmälningsskyldighet ska ges avseende omständigheter som kan leda till återkallelse av tillstånd att driva en redovisningscentral eller som annars kan vara av betydelse för tillsynsverksamheten.

### 5.3.23.1 Skälen för utredningens förslag

Samverkan mellan olika myndigheter är av stor betydelse för att en rätt att utöva en tillståndspliktig verksamhet ska kunna upprätthållas på rätt grunder. Det är i detta sammanhang av stor vikt att redovisningscentraler som drivs på ett sådant sätt eller av sådana personer att överförd information inte är säker kan avlägsnas från marknaden eller ges ett tydligt direktiv om att förbättring måste ske.

Utredningen ser ett behov av en mer allmän anmälningsskyldighet på samma sätt som den som återfinns i taxitrafikförordningen. Även här finns ett behov av att särskilt peka ut Skatteverket som en viktig informationskälla för tillståndsrelaterade frågor. Detta eftersom en underlåtenhet att betala skatter och avgifter bör kunna utgöra en grund för återkallelse av givet tillstånd. Slutligen finns skäl att genom en uppgiftsskyldighet se till att domstolar ger Transportstyrelsen besked om för redovisningscentralen ansvariga personer begår brott som kan föranleda ett behov av att ifrågasätta redovisningscentralens tillstånd. Utredningen har som ovan i kapitel 5.3.16 inte närmare preciserat vilka överträdelse som kan grunda ett beslut om återkallelse eller varning. Uppgiftsskyldigheten bör då också omfatta alla former av brott. Transportstyrelsen har då möjlighet att få ett mer fullständigt underlag för att t.ex. bedöma en persons lämplighet som företrädare för en redovisningscentral.

### 5.3.24 Verkställighet och överklagande

**Utredningens förslag:** Ett beslut om redovisningscentraler ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Utredningen lämnar nedan förslag på vad som ska gälla i fråga om verkställighet och överklagande av beslut.

#### 5.3.24.1 Skälen för utredningens förslag

Av 6 kap. 6 § taxitrafiklagen framgår att ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Bestämmelsen medför att exempelvis beslut om återkallelse ska 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 frågor gällande redovisningscentraler. På så vis går det exempelvis att undvika att missförhållanden i redovisningscentralen fortsätter efter en återkallelse av tillståndet.

Av 6 kap. 1 och 4 §§ taxitrafiklagen framgår att Transportstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik och taxiförarlegitimation får överklagas till allmän förvaltningsdomstol samt att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Enligt utredningens mening finns skäl att ha samma ordning för frågor om redovisningscentraler.



### 5.3.25 Hur ska taxinäringens redovisning av inkomster löpande följas upp?

**Utredningens bedömning:** Utredningen anser inte att det i detta sammanhang finns anledning att lämna något förslag avseende löpande uppföljning av redovisningen av taxiföretagens inkomster.

Enligt uppdragsbeskrivningen ska utredaren analysera och föreslå en lämplig ordning för uppföljning av taxinäringens redovisning av inkomster.

#### 5.3.25.1 Skälen för utredningens bedömning

Utredningen ska alltså lämna förslag på en lämplig ordning för uppföljning av taxiföretagens redovisning. I sig lämnas inga förslag som innebär att taxiföretagens redovisning närmare granskas. Inte heller ställs skärpta redovisningskrav. Utredningens förslag går istället ut på att göra underlag för kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning tillgängligt för Skatteverket.

Utredningen anser att det är naturligt att Skatteverket i sitt löpande kontrollarbete undersöker i vilken mån taxiföretagens intäktsredovisning stämmer överens med de uppgifter om intäkter som finns i den taxameterinformation som redovisningscentralerna lagrar. Enligt utredningens mening bör det inte lämnas förslag på hur detta arbete ska bedrivas.

Utredningen anser det olämpligt att lägga ett ansvar för någon form av uppföljning på redovisningscentralerna. Dessutom kommer den tekniska utrustning som redovisningscentralerna behöver använda för att ges tillstånd till verksamheten att generera avvikelserapporter till Transportstyrelsen. Även Skatteverket kan begära ut dessa rapporter. Sådana avvikelserapporter kan ge besked om när en taxameter inte överfört uppgifter till redovisningscentralen på föreskrivet sätt.

Sedda i ett sammanhang ger dessa rapporter underlag för uppföljning när det gäller frågan om efterlevnaden av skyldigheten att överföra taxameterinformation. Dock ges ingen information som kan läggas till grund för en uppföljning av om redovisningen av inkomster från visst bolag följer gällande regelverk.

Utredningen anser inte att det i detta sammanhang finns skäl för att lämnas något förslag avseende löpande uppföljning av redovisningen av taxiföretagens inkomster.

### 5.3.26 Bör det införas krav på att taxibranschen bör omfattas av kravet på kassaregister?

**Utredningens bedömning:** Taxibranschen bör inte omfattas av kravet på kassaregister.

Av uppdragsbeskrivningen framgår att utredningen ska överväga om kraven på taxinäringen helt eller delvis kan omfattas av kassaregisterlagstiftningen.

För kontantbranschen i stort finns krav på användande av kassaregister. Denna skyldighet stadgas numera i skatteförfarandelagen. Genom 39 kap. 5 § skatteförfarandelagen gäller inte skyldigheten att använda kassaregister den som bedriver taxiverksamhet.

Utredningen har under hand berört frågor om kassaregister. Nedan övervägs om bestämmelserna om kassaregister i skatteförfarandelagen kan och bör göras tillämpliga på taxibranschen.

#### 5.3.26.1 Skälen för utredningens bedömning

*Lagringen av taxameteruppgifter avser inte försäljningsuppgifter från en kassaapparat*

Bestämmelserna om kassaregister i skatteförfarandelagen avser lagring av uppgifter om försäljning. För taxinäringen ska

lagringen, som ovan anges, avse uppgifterna som återfinns i en körpassrapport. Det är då fråga om relativt detaljerade uppgifter om affärshändelserna under ett körpass. Skillnaden får till följd att det vid en reglering i skatteförfarandelagen särskilt måste beskrivas vad som ska gälla för taxinäringen.

Här krävs särskilda bestämmelser för snart sagt alla de förhållanden som regleras i aktuella stadganden i skatteförfarandelagen.

Utöver det sagda kan sägas att de kontrollenheter som finns idag eller som är under utveckling i form av kontrollenheter inte kan användas tillsammans med en taxameter. Dessa kontrollenheter är nämligen tillverkade för att hantera just försäljningsuppgifter genererade av en kassaapparat.

Vidare kan sägas att Skatteverkets nuvarande föreskrifter om kontrollenheter inte kan appliceras på taxibranschen. För detta skulle det krävas helt nya föreskrifter.

#### *Lagringen ska ombesörjas av en extern aktör*

Utredningen föreslår ovan att lagringen av uppgifter från taxametrarna ska företas av en redovisningscentral. En redovisningscentral är en fysisk eller juridisk person som har tillstånd att driva sådan verksamhet. Lagringen kommer då som utgångspunkt att behöva företas av andra aktörer än de som bedriver själva taxiverksamheten. I detta avseende intar taxinäringen också en särställning i förhållande till företag inom de kontantbranscher som omfattas av kraven på kassaregister.

Någon möjlighet att via skatteförfarandelagen reglera en lagrande aktörs verksamhet finns i dagsläget inte. Det sagda medför att de krav som ska ställas på de som lagrar taxameterinformationen måste ställas i en annan lag än skatteförfarandelagen. Alternativt måste sådana krav införas i skatteförfarandelagen. En sådan lösning framstår dock som mindre lämplig med hänsyn till syftet med skatteförfarandelagen och dess författningstekniska upplägg.

*Formerna för kontroll är inte utan vidare tillämpliga på taxibranschen*

Genom 42 kap. 6 § skatteförfarandelagen ges möjlighet till kontrollbesök. Vid ett kontrollbesök görs kundräkning, kontrollköp, kvittokontroll och kassainventering. Kontrollbesöket får bara genomföras i verksamhetslokaler som allmänheten har tillträde till. Med verksamhetslokal avses enligt 3 kap. 18 § samma lag utrymmen som huvudsakligen används i verksamhet som medför eller kan antas medföra bokföringsskyldighet enligt bokföringslagen eller som bedrivs av en annan juridisk person än ett dödsbo. Med verksamhetslokal avses även markområden, transportmedel, förvaringsplatser och andra utrymmen som disponeras eller kan antas disponeras i verksamheten.

Ett av syftena med en överföring av taxameteruppgifter till en redovisningscentral är att Skatteverket ska kunna rikta kontrollen mot dessa centraler. En sådan kontroll kommer då inte att företas i ett taxiföretags verksamhetslokal i den betydelse som ovan redogjorts för. Kontrollobjektet kommer då inte att vara själva taxiföretaget utan just redovisningscentralen. Detta förhållande stärks vidare av att ansvaret för att säkra taxameteruppgifterna för taxiföretagen endast sträcker sig till ett krav på överföring av vissa uppgifter med viss periodicitet.

I sammanhanget kan också sägas att möjligheterna att, genom kontrollavgifter, sanktionera en underlåtenhet att ha kassaregister eller att använda det på föreskrivet sätt skulle behöva riktas mot redovisningscentralen eftersom taxameteruppgifterna lagras där.

De kontrollmöjligheter som normalt företas gentemot näringsidkare med kassaregister är inte heller utan vidare lämpliga för taxinäringen. Kontroll genom kundräkning är av naturliga skäl svårt att tillämpa i ett sådant rörligt kontrollobjekt som en taxibil utgör.

Enligt utredningen är det vidare tveksamt om möjligheten till kontrollköp i alla fall kommer kunna utnyttjas på ett för kontrollerande tjänsteman säkert sätt.

Enligt 42 kap 7 § skatteförfarandelagen ska den som Skatteverket gjort kontrollbesök hos, om verket begär det, tillhandahålla kontrollremsa, uppgifter från journalminne eller tömningskvitto för kontroll av hur försäljningar har registrerats i kassaregistret.

För att Skatteverket ska kunna bedriva en effektiv kontrollverksamhet bör huvuddelen av kontrollarbetet kunna bedrivas genom att uppgifter från redovisningscentralerna inhämtas. Sådana kontrollbesök som här avses bör endast komma ifråga i sällsynta undantagsfall.

### *Sammanfattande överväganden*

Utredningen anser sammanfattningsvis att en reglering av de förslag som här lämnas, av författningstekniska skäl, svårligen kan inrymmas i bestämmelserna om kassaregister i skatteförfarandelagen. För detta skulle krävas att en särskild ordning för taxinäringen skrevs in.

Vidare krävs en helt ny kontrollenhet, vilket innebär ett omfattande och komplicerat föreskriftsarbete. Även rent tekniskt bör ett sådant arbete bli utmanande.

Härutöver gäller att de krav på användande av kassaregister som följer av aktuell reglering i skatteförfarandelagen med nödvändighet skulle träffa redovisningscentralerna.

Slutligen är de former för kontroll som inryms i skatteförfarandelagen inte de kontrollåtgärder som Skatteverket måste ha tillgång till för att skapa ett gott underlag för skattekontroll.

Utredningen ser sammanfattningsvis inte att det finns skäl att föreslå att de föreslagna åtgärderna inordnas i skatteförfarandelagens bestämmelser om kassaregister.

### 5.3.27 Frågor om sekretess för taxameteruppgifter som lagras av Transportstyrelsen

**Utredningens förslag:** Sekretess ska gälla för taxameteruppgifter som Transportstyrelsen mottar och lagrar.

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen ska motta och lagra taxameteruppgifter från redovisningscentraler vars verksamhet upphör. Härvid uppkommer frågor om behovet av särskild reglering av frågan om sekretess.

#### 5.3.27.1 Skälen för utredningens förslag

Utredningen anser att de uppgifter som omfattas av kravet på överföring är av sådan art att de bör omfattas av sekretess. En omvänd ordning där sådana uppgifter skulle kunna lämnas ut skulle bl.a. indirekt leda till att taxiföretags ekonomidata gjordes tillgängliga för t.ex. konkurrerande företag. Dessa omsättningsuppgifter är sådana som ligger till grund för skatts påförande. Utredningen ser inget behov av att särskilt förordna att sekretessen överförs till Skatteverket i samband med utlämnande. Detta eftersom sådan sekretess redan bör gälla med stöd av 27 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).



## 6 Konsekvensbeskrivning

Utredningen föreslår att det inrättas redovisningscentraler och att taxiföretagen ska vara skyldiga att en gång i veckan överföra taxameteruppgifter till dessa redovisningscentraler.

Det får antas att Skatteverket genom de förslag som utredningen lämnar får bättre förutsättningar att bedriva sin kontrollverksamhet. Det kan vidare antas att detta kommer att leda till ett ökat inflöde av skattemedel redan på den grunden att incitamentet att mer noggrant följa de lagar och regler som finns. Det kan också tänkas att ett sådant inflöde blir substantiellt.

Som redan sagts kan inte Skatteverket i detalj beräkna undandragna skatter eller underredovisade medel. Det kan dock med viss säkerhet sägas att de underredovisade medlen uppgår till stora summor årligen. Av uppgifter från polisen framgår också att de kontroller som genomförs inte bara leder till återföring av skattemedel utan också aktualiserar andra möjligheter för staten att få felaktigt utbetalade medel åter.

Utöver de förväntade ekonomiska vinsterna med föreslagen reglering bör förslagen leda till att öka skattesystemets legitimitet. Det bör också ge förutsättningar för en mer konkurrensneutral taximarknad. Förslagen ger också Skatteverket en mer likvärdig kontrollmöjlighet oberoende av vilket taxiföretag som kontrolleras. Detta får ses som en stor vinst där Skatteverkets möjligheter att kontrollera de taxiföretag som är anslutna till en beställningscentral idag vida överstiger de som gäller för friåkarna.

För att nå dessa positiva följder krävs att såväl taxinäringen som staten vidkänns vissa kostnader och resurskrävande arbete.



Det är också utredningens utgångspunkt att givna förslag kommer att leda till konsekvenser för brottsligheten. Utredningen ger nedan en mer detaljerad beskrivning av vilka konsekvenser som bör ses förenade med lämnade förslag.

## **6.1 Konsekvenser för taxinäringen**

### **6.1.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral**

Det har i olika sammanhang framförts att taxinäringen är särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet. Genom utredningens arbete har det framkommit mer detaljerade uppgifter kring skatteundandragandet. Det kan sägas att tidigare redovisade siffror om oredovisad omsättning uppgående till ett antal miljarder är svåra att belägga. I sig är det inte möjligt att i detalj bestämma hur stort skatteundandragandet eller den oredovisade omsättningen är. Att det förekommer ett relativt stort skatteundandragande är dock enligt utredningen helt klart genom Skatteverkets nu mer fördjupade undersökningar.

Att motverka möjligheterna till ett fortsatt skatteundandragande har ett antal olika syften. Dels är det av vikt för att återföra undandragna skattemedel till staten, dels krävs det för att hindra ett fortsatt dränage av statens medel, dels krävs det för att skapa en marknad där aktörerna kan konkurrera på lika villkor, dels förutsätts en sådan ordning för att allmänt inskräpa behovet av revelefterlevnad.

För att åstadkomma en förändring måste det införas ett relativt ingripande regelverk. Ett sådant regelverk kommer på ett eller annat sätt att med nödvändighet drabba taxiföretagen. Utredningen har dock så långt möjligt sökt lösningar för att hålla dessa konsekvenser på en proportionellt sett rimlig nivå.

De flesta taxiföretag är att beteckna som små företag. Med hänsyn härtill är det av särskild vikt att hålla kostnader och

administrativa pålagor på lägsta möjliga nivå. Detta måste dock ske utan att föreslagen modell tappar i verkan.

Utredningen ställer inte krav på att överföringen ska ske på visst sätt. En överföring av taxameteruppgifter kommer därför att ske såväl trådlöst som fysiskt. Enligt utredningen finns skäl att utgå från att många av de taxiföretag som idag överför taxameteruppgifter trådlöst kommer att kunna använda denna utrustning för överföring till redovisningscentralen.

Den minsta kostnad som kan tänkas uppkomma för själva överföringen är kostnaden för ett minneskort. Detta skulle dock förutsätta att minneskortet transporterades fysiskt till redovisningscentralen. I och med de krav som med nödvändighet måste ställas på redovisningscentralen i fråga om lagringsutrustning och lagringsmiljö framstår en fysisk överlämning som i det närmaste utesluten. Det kan nämligen förutsättas att det för många taxiföretag kommer att vara långt till närmaste redovisningscentral. Det kan också tänkas att avtal inte sluts med den närmaste redovisningscentralen. För många taxiföretag kommer en fysisk tömning att förutsätta en persondator för överföring av uppgifterna till redovisningscentralen.

Det kan tänkas att en persondator som krävs för ändamålet skulle kosta kring 4 000 kr. För att sända aktuella uppgifter skulle vanlig E-mail kunna användas. Allt under förutsättningen att uppgifterna kan sändas i körpassformat.

Svenska Taxiförbundet har till utredningen uppgett att ungefär hälften av landets dryga 7 000 taxiföretag trådlöst överför taxameteruppgifter till en beställningscentral. Med utgångspunkt i att denna utrustning kan användas för överföring till redovisningscentral kommer hälften av taxiföretagen att ha en kostnad för överföringsutrustning. Överföringen kan som redan beskrivits ske via minneskort och persondator eller direkt via persondator. Att använda minneskort i ett första led öppnar upp för en smidigare lösning där en persondator kan placeras i en företagslokal och ta emot informationen från många olika minneskort. Kostnaden för ett minneskort beräknas till 150 kr.

I fråga om administrativ börda ges taxiföretagen en relativt omfattande valfrihet i fråga om val av form för överföring av taxameteruppgifterna. Den som väljer att sköta överföringen med hjälp av fysiska tömningar kommer att i större utsträckning vara hänvisad till manuell hantering än den som använder trådlös teknik. Detta merarbete kan vara ett incitament att införskaffa ny taxameterutrustning som klarar trådlösa överföringar. En sådan investering är då endast indirekt en följd av de förslag som utredningen lämnar. För den som redan överför uppgifter till beställningscentral innebär utredningens förslag inget merarbete. Detta dock under förutsättning att den som mottar taxameteruppgifterna idag också önskar och kan ges tillstånd att driva redovisningscentral.

Kostnaderna för den lagringstjänst som redovisningscentralerna kommer att erbjuda är naturligt beroende av vilka krav som ställs på densamma.

Utredningen föreslår att den tekniska utrustning som ska användas för mottagning, lagring och utlämnande ska ha vissa funktioner. Denna utrustning är också underkastat krav på certifiering. Genom att det är utrustningen, eller närmare bestämt mjukvaran, som ska certifieras drabbar kostnaderna för certifieringen tillverkaren av mjukvaran. Det kan tänkas att denna mjukvara kan säljas till ett flertal redovisningscentraler och att kostnaderna för certifieringen därmed kan fördelas på ett antal redovisningscentraler. I och med att föreslagen reglering inte förutsätter att den tekniska utrustningen införskaffas innan tillstånd ges kan det vidare undvikas att kostnader uppkommer i onödan.

Utredningen föreslår vidare att informationssäkerheten ska upprätthållas genom krav på lagringsmiljön. Ett sådant krav kommer att innebära att många företag som önskar fungera som redovisningscentral måste tillskapa en sådan miljö. Här avses som tidigare sagts ett utrymme som t.ex. är brandsäkert, avskilt och låst.

En redovisningscentral kommer rimligen att debitera en viss avgift för den tjänst de tillhandahåller. Detta lär även gälla för de

som är anslutna till en beställningscentral som också ges tillstånd att utgöra redovisningscentral. Kostnaden kommer att bero på tjänstens innehåll, vilka investeringar som krävs för redovisningscentralen och till hur många taxiföretag tjänsten kan erbjudas. Det är utredningens uppfattning att en trolig utveckling är att få företag kommer att kunna överleva genom att endast erbjuda lagringstjänst till taxiföretag. De företag som idag är anslutna till beställningscentraler kan knappast betala ytterligare stora summor för denna tillkommande lagringstjänst. Detta särskilt inte som den lagring som här aktualiseras i stort motsvarar den som beställningscentralerna redan ombesörjer. Högst troligt kommer kostnaden att ingå i en totalkostnad för hela det arbete som beställningscentralen utför i såväl rollen som beställningscentral som redovisningscentral.

Utredningen finner det rimligt att anta att en sådan lagringstjänst som här aktualiseras skulle kunna erbjudas mot en kostnad som i vart fall inte nämnvärt överstiger 250 kronor per månad och taxameter inklusive moms skulle detta innebära en ungefärlig årskostnad om 3 000 kronor för ett taxiföretag. Utredningen ser dock skäl att understryka den osäkerhet som rymms inom denna beräkning.

Sammantaget är det oklart vilka exakta kostnader som, för ett taxiföretag, skulle vara förenade med ett krav på överföring av taxameteravgifter till en redovisningscentral. Kostnaderna kommer rimligen också att variera för de olika företagen. Enligt utredningen finns dock skäl att anta att anskaffningskostnaderna för överföringsutrustning inte nämnvärt bör överstiga 4 000 kr. För ett stort antal taxiföretag kommer någon kostnad för överföringsutrustning inte alls att uppkomma.

De årligen återkommande kostnaderna för redovisningscentralens lagringstjänst är än svårare att uppskatta. Som ovan redogjorts för kan tänkas att kostnaden kommer att kunna begränsas till cirka 250 kronor per månad och taxameter.

I kapitel 6.7.3 nedan föreslås att Transportstyrelsen ska få finansiera myndighetens kostnader genom uttagande av avgift för handläggning och tillsyn. Sådana avgifter tas redan ut och det

kan knappast tänkas att det tillägg som kommer att krävas blir så omfattande.

### **6.1.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Utredningen föreslår att möjligheter att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter ska upphävas. I följd härav kommer vissa taxiföretag att få en kostnad för inköp av taxameterutrustning. Genom ett generellt krav på taxameterutrustning kommer en mer rättvis behandling av taxiföretagen nås. Detta genom att vissa företag inte kan avstå från kostnaden för aktuell utrustning.

## **6.2 Konsekvenser för Skatteverket**

### **6.2.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral**

Med tillgång till taxameteruppgifter i körpassformat kommer Skatteverket att ha ett bättre underlag för kontrollen av taxiföretagens intäktsredovisning. Detta kan tänkas leda till ett ökat antal omtaxeringar. Detta i sig kräver såväl personella som ekonomiska resurser. Å andra sidan kan det förväntas att Skatteverkets utredningar med tillgången till denna information blir långt mindre tidskrävande och att de oftare kan leda till mera exakta taxeringar.

Skatteverket kommer att behöva begära ut taxameteruppgifterna från redovisningscentralerna. Med hänsyn till de krav som ställs på desamma för tillstånd finns dock skäl att anta att en sådan begäran normalt omedelbart efterkoms. Här finns också möjligheten att återkalla givna tillstånd. I sammanhanget finner utredningen skäl att återigen nämna det intresse som såväl taxa-

metertillverkare och andra aktörer visar för att driva redovisningscentral.

Utredningen ser inte att Skatteverket kommer att behöva tillföras extra medel i anledning av utredningens förslag.

## **6.2.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Genom ett generellt krav på innehav av taxameter och på överföring av taxameteruppgifter till en redovisningscentral kommer Skatteverket att få ett mer fullödigt underlag för kontrollen av samtliga taxiföretag. De taxiföretag som idag överför taxameterinformation till beställningscentraler är för Skatteverket enklare att kontrollera än de vars taxameteruppgifter inte sparas någonstans. Genom utredningens förslag uppnås en mer likvärdig kontrollmöjlighet. Det kan förväntas att detta får en positiv verkan i fråga om konkurrensneutralitet.

## **6.3 Transportstyrelsen**

### **6.3.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral**

Transportstyrelsen skulle ges i uppgift att bedöma tillståndsfrågor för redovisningscentraler. Myndigheten skulle vidare ges tillsynsansvar över redovisningscentralerna. Härutöver krävs att Transportstyrelsen skapar förutsättningar för att till Vägtrafikregistret föra uppgifter om vilken taxameter som finns monterad i vilket fordon och vilken redovisningscentral som en viss taxameter använder för lagring av taxameteruppgifter. Slutligen ska Transportstyrelsen motta och lagra sådana taxameteruppgifter som förs till myndigheten från redovisningscentraler vars verksamhet upphört.

Utredningen finner skäl att utgå från att det inom myndigheten redan finns nödvändig kompetens för att klara ovan tecknade uppgifter.

Enligt Transportstyrelsen kan en utbyggnad av det system som används för hanteringen av ansökningar krävas då detta system redan idag fullt ut nyttjar sin kapacitet. Myndigheten har dock till utredningen inte kunnat precisera denna framtida kostnad.

Vid beräkningen av kostnader för handläggningen av ansökningar om att driva redovisningscentral ser Transportstyrelsen att det i ett inledningsskede kommer vara fråga om en stor mängd ansökningar. Transportstyrelsen utgår från att det kommer att krävas cirka 400 redovisningscentraler för att klara samtliga taxiföretags behov av lagring. I genomsnitt gör en utredare(en årsarbetare) 300 utredningar per år. Då verksamheten ständigt effektiviseras genom utökade e-tjänster samt effektivare handläggning av ärenden, beräknar Transportstyrelsen att en årsarbetskraft bör avsättas till dessa arbetsuppgifter. För en årsarbetare beräknar Transportstyrelsen en årlig kostnad om cirka 500 000 kr per år

Transportstyrelsen anför vidare att det IT system som används inom Transportstyrelsen i dag förmodligen måste byggas ut. Här ser utredningen att detta system måste ha kapacitet för mottagning och lagring av taxameteruppgifter från redovisningscentraler vars verksamhet har upphört.

Enligt Transportstyrelsen kommer det sannolikt att krävas ett nytt register för redovisningscentralerna, då de inte kan läggas i något av de befintliga registren i vägtrafikregistret. Utöver kostnaderna för detta krävs medel för underhåll av detta system.

Utredningen ser sammanlagt att Transportstyrelsen kommer att behöva vidkännas kostnader för handläggningen av ansökningsärenden och uppbyggnad och underhåll av nya handlägg- och IT-system.

Transportstyrelsen har alltså uppgett en årlig kostnad om 500 000 kr för handläggningen av ansökningar om att få driva redovisningscentraler. Samtidigt har Transportstyrelsen uppgett

att summan motsvarar en årsarbetare samt att en årsarbetare avverkar cirka 300 utredningar per år. Enligt utredningen är det inte rimligt att tänka sig att det ska finnas behov av 300 utredningar årligen avseende dessa frågor. Möjligen kan det antas att det inledningsvis kan vara fråga om den mängden arbete med ansökningar. Dock bör denna inledande fas relativt snart övergå i en ny där omsättningen på redovisningscentraler inte kommer att vara nämnvärt hög. Å andra sidan kan tänkas att frågor om återkallelser och varning kan kräva en del handläggarresurser. Sammantaget finns dock skäl att anta att kostnaden sammanlagt knappast bör överstiga 500 000 kronor årligen.

Transportstyrelsen har inte förmått göra några beräkningar av kostnader för registerfrågor. Inte heller finns sådana beräkningar för uppbyggnad och underhåll av nya handläggar- och IT-system.

En annan fråga är den tillsyn som Transportstyrelsen ska bedriva mot redovisningscentralerna. Även här saknas information från Transportstyrelsen att bygga beräkningen av de ekonomiska konsekvenserna på. Transportstyrelsen tilldelas redan statliga medel för den tillsyn som myndigheten är ålagd att utföra i enlighet med 4 kap. 1 § taxitrafikförordningen jämförd med 4 kap 16 § taxitrafiklagen. Utredningen ser att den tillsyn som ska bedrivas mot redovisningscentralerna inte kan förväntas bli så omfattande. Rimligen blir det inte fråga om ett så stort antal tillsynsobjekt. Bedömningen av om en redovisningscentral fortsatt ska få bedriva verksamhet kan göras med stöd av i lag välavgränsade kriterier. Det ska också sägas att utredningen förväntar sig att marknaden för redovisningscentraler blir relativt stabil.

Utredningen saknar sammantaget möjlighet att mer i detalj specificera och beräkna de kostnader som är förenade med de nya uppgifter som Transportstyrelsen föreslås klara av. Det finns dock skäl att anta att de årliga kostnaderna för handläggning inte kommer att uppgå till mycket mer än 500 000 kr. För tillsynen kommer också en årlig kostnad att uppkomma samt för underhåll av diverse datasystem och register. Till detta kommer



initiala utvecklings- och uppbyggnadskostnader. Å andra sidan föreslår utredningen att möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter ska tas bort. En följd härav blir att Transportstyrelsen kan omfördela resurser från denna handläggning. Mer om detta i kapitel 6.3.2 nedan.

### **6.3.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Genom att möjligheten att ge undantag från skyldigheten att använda taxameter tas bort kommer också Transportstyrelsens kostnader för handläggning av ärenden om undantag att försvinna. Transportstyrelsen har till utredningen uppgett att myndigheten lagt ned 960 timmar, dvs. strax över en halv årsarbetskraft, under 2012 på handläggningen av ärenden om taxameterundantag. Genom att denna handläggning, enligt utredningens förslag, ska upphöra kommer denna drygt halva årsarbetskraft att kunna fördelas till andra uppgifter.

## **6.4 Förvaltningsdomstolarna**

### **6.4.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral**

I utredningens förslag rymms en rad bedömningsfrågor som kan tänkas föranleda mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Här märks bl.a. frågor om tillstånd att driva redovisningscentraler. Även om frågorna om tillståndsgivning kan tänkas bli relativt komplicerade bedömningsmässigt bör sådana ärenden dock inte förekomma i så stor utsträckning. Detta eftersom marknaden för redovisningscentraler troligen inte kommer att innehålla så många aktörer. Utredningen har denna utgångspunkt grundad i det krav på lönsamhet som måste upprätthållas och det faktum att lagringstjänsten troligen inte kommer att

kunna erbjudas till ett så högt pris. Detta borgar enligt utredningen för en marknad med ett begränsat antal aktörer. Härutöver gäller att ett byte av redovisningscentral troligen förutsätter en flytt av lagrad taxameterinformation. En sådan flytt kan av taxiföretagen upplevas riskfylld. Slutligen kan tänkas att många beställningscentraler kommer att önska bedriva verksamhet som redovisningscentral, vilket borgar för en stabil marknad i fråga om antalet aktörer.

Som ovan beskrivits kommer Transportstyrelsen frekvent få rapporter om missade överföringar. Det kan förväntas att Transportstyrelsen av denna anledning kommer att fatta fler beslut om återkallelse av taxitrafiktillstånd eller varning än vad som är fallet idag. Även dessa typer av ärenden bör komma att aktualisera prövning i förvaltningsdomstol. Utredningen anser att det finns skäl att utgå ifrån att antalet sådana ärenden som når domstol inledningsvis kan komma att bli relativt stort. Detta särskilt intill att taxiföretagen uppdaterar taxameterbeståndet så att behovet av mer resurskrävande tömningar minskar. Det kan också tänkas att de prövningar som aktualiseras här inledningsvis kommer att vara relativt komplicerade i och med att det krävs att Transportstyrelsen finner vägar för att hålla besluten proportionerliga. För detta krävs rimligen också praxis från domstolarna.

Antalet återkallelser av tillstånd att driva redovisningscentral kan av samma skäl som anförts ovan gällande tillståndsgivningen förväntas bli relativt lågt.

Utredningen föreslår att Skatteverket ska kunna förelägga en redovisningscentral att lämna ut lagrad taxameterinformation. Med hänsyn till kravet på anseende och den ovan beskrivna förväntade marknaden kan det antas att även dessa ärenden blir relativt ovanliga i förvaltningsdomstol.

Som sagts ovan kan det vidare förväntas att antalet ärenden om beskattning kommer att öka när Skatteverket får tillgång till ett bättre underlag för kontrollen av taxinäringens intäktsredovisning. Även här ser utredningen dock att den utredning som Skatteverket kan lägga till grund för sina beslut bör bli mer

detaljerad och exakt. Ärendena bör då bli mindre komplexa och därmed bör även domstolens arbete med målen avseende dessa omtaxeringar att bli enklare.

Enligt utredningen kan förvaltningsdomstolarna i ett inledande skede förvänta sig en relativt stor mängd ärenden om varning eller återkallelse av taxitrafiktillstånd i anledning av underlåtna överföringar av taxameterinformation. Allt eftersom praxis bildas och den teknik som används för att efterkomma kravet på överföring förbättras bör såväl denna tillströmning som målens svårighetsgrad påtagligt minska. Här ska också tilläggas att utredningen inte föreslår någon särskild forumregel. Genom att Transportstyrelsens beslut i frågor om taxitrafiktillstånd fattas på ett flertal olika ställen i landet kommer här aktuella ärenden att spridas på flera förvaltningsrätter. Sammantaget ser utredningen inget behov av att tillföra extra resurser i anledning av de nya mål som kan komma ifråga i anledning av de förslag som lämnas här.

#### **6.4.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Med hänsyn till att Transportstyrelsen endast i sällsynta undantagsfall har avslagit en begäran om undantag från skyldigheten att använda taxameter kan knappast avskaffandet av denna möjlighet leda till några beaktansvärda konsekvenser för förvaltningsdomstolarna.

Som ovan anförts finns skäl att anta att såväl det generella kravet på taxameter som kravet på överföring av taxameteruppgifter leder till att Skatteverkets kontrollarbete underlättas. Detta bör också sammantaget leda till att Skatteverkets beslut oftare har en mer fullständig utredning bakom sig. Detta bör i sig leda till att förvaltningsdomstolarnas arbete i dessa mål förenklas.

## **6.5 De allmänna domstolarna**

### **6.5.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentral**

För de allmänna domstolarna kan möjligen aktualiseras ett behov av att i enstaka fall hantera mål om penningböter för missade överföringar. Vidare kan mål om straffrättsligt ansvar för redovisningscentraler också aktualiseras.

Utredningen ser inte att det kan bli fråga om något stort antal mål som ska dömas av i allmän domstol. Det finns därför inte skäl att vidare överväga ett behov av ytterligare medel för denna verksamhet.

### **6.5.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Utredningen kan inte se några omedelbara konsekvenser för de allmänna domstolarna i anledning av detta förslag.

## **6.6 Konsekvenser för brottsligheten**

Syftet med de förslag som lämnas av utredningen är att ge Skatteverket bättre förutsättningar för kontroll. Härigenom stärks också taxiföretagens incitament att hålla sig inom lagens rāmärken. I det undandragande som bevisligen finns ryms en viss brottslighet. Det kan också antas att denna brottslighet begås av personer som även begår andra brott.

De förslag som lämnas här bör således i viss mån medföra att brottsligheten inom aktuellt område i vart fall får sämre förutsättningar att fortsätta bedrivas.

## **6.7 Finansiering**

### **6.7.1 Kostnaderna för taxinäringen**

Utredningen har sökt lösningar som så långt som möjligt tillvaratar redan befintliga system och tekniska lösningar. Den kostnad som uppkommer för taxinäringen bör rimligen bli relativt begränsad. Utredningen ser inte annat än att taxinäringen har att bära denna kostnad.

### **6.7.2 Kostnaderna för Skatteverket**

Skatteverket har uppskattat kostnaderna för att möjliggöra Skatteverkets tillgång till register över redovisningscentraler och för anpassning av Skatteverkets informationslager till 300 000 kronor. Samtidigt har Skatteverket räknat med relativt stora besparingar i anledning av den effektivisering av kontrollverksamheten som myndigheten bereds genom de förslag som utredningen lämnar. Utredningen anser att Skatteverkets kostnader väl finansieras av dessa besparingar.

### **6.7.3 Kostnaderna för Transportstyrelsen**

Som utredningen ovan konstaterat är det svårt att mer exakt beräkna de kostnader som är förenade med de nya uppgifter som Transportstyrelsen föreslås få.

Genom stadgande i 8 kap. 9 § taxitrafikförordningen ges Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Transportstyrelsen har därmed redan idag möjlighet att via avgiftsuttag möta dessa nya kostnader vad avser de frågor som rör ifrågasättanden av taxitrafiktillstånd och den ökade tillsyn som möjligen blir en följd av här lämnade förslag.

För tillstånds- och tillsynsfrågor avseende redovisningscentralerna krävs ett särskilt stadgande motsvarande det som det nyss nämnda i taxitrafiklagen.

Utredningen ser då sammantaget inte att den eventuella höjning av avgiftsuttaget som sammanlagt måste till för att finansiera de nya arbetsuppgifterna gentemot behöver vara särskilt hög. I sammanhanget kan nämnas att Vägtrafikregisterutredningen i sitt betänkande (SOU 2010:76 s. 731) föreslagit att uppgifter om ackumulerade värden vid taxameterbesiktningar ska föras till Vägtrafikregistret. För detta föreslogs Transportstyrelsen få uttaga en kostnadstäckande avgift uppgående till 150 kronor per år och fordon som är anmält i taxitrafik. Detta skulle inbringa cirka 1,6 miljoner kronor årligen om utgångspunkt tas i 15 000 taxifordon.

Vad gäller kostnader för uppbyggnad och underhåll av data-system och register saknar utredningen helt uppgifter. Med hänsyn härtill finns inte skäl att föreslå någon finansieringslösning i denna del. Detta får således bli en fråga för det fortsatta lagstiftningsarbetet.



## 7 Ikraftträdande

### 7.1 Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter samt inrättande av redovisningscentraler

För att de nu lämnade förslagen ska kunna genomföras krävs att såväl taxinäringen som berörda myndigheter får tid att förbereda vissa åtgärder. Med hänsyn härtill och med beaktande av den tidsåtgång som erfordras för den fortsatta beredningen av förslagen i regeringskansliet och riksdagen bör förslagen kunna träda i kraft den 1 januari 2014.

Om lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen träder i kraft den 1 januari 2014 uppkommer en skyldighet för den som har tillstånd till taxitrafik att överföra information från taxametrar till redovisningscentraler. Vid ikraftträdandet finns det dock inte några redovisningscentraler eftersom en redovisningscentral måste ha tillstånd för sin verksamhet.

Utredningen anser mot bakgrund av det anförda att bestämmelserna i det föreslagna 2 a kap. taxitrafiklagen, som ger taxiföretagen en skyldighet att överföra taxameterinformation till redovisningscentraler, inte ska börja tillämpas förrän den 1 juli 2014.



## **7.2 Upphävandet av möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att använda taxameter**

Utredningen föreslår att möjligheten att ge undantag från skyldigheten att ha taxameter ska upphävas. Ett generellt krav på taxameter kommer att innebära att vissa taxiföretag måste införskaffa taxameter till fordon som tidigare undantagits. Genom att redan givna undantag svårligen kan påverkas kommer de flesta taxiföretagen att ges ett skäligt rådrum för införskaffandet av sådan utrustning. Utredningen ser inte att Transportstyrelsen behöver någon längre tid på sig för att förbereda inför denna förändring. Myndigheten måste gå ut med information till de taxiföretag som har undantagna taxifordon. Utredningen kan inte se att Transportstyrelsen härutöver ska behöva företa några egentliga förberedelser. Utredningen föreslår därför att förändringen ska gälla redan från och med den 1 oktober 2013.

# 8 Författningskommentarer

## 8.1 Förslaget till lag om redovisningscentraler

### 1 §

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde, nämligen redovisningscentraler inom taxinäringen. Några regler avseende andra aktörer än just redovisningscentralerna lämnas inte i denna lag.

### 2 §

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.4.

### 3–4 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.13.

### 5–7 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.12.

### 8–10 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.11.

### 11–12 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.12.

**13–14 §§**

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.11.

**15 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.13.

**16 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.17.

**17–18 §§**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.18.

**19 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.19 och 5.3.22.

**20§**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.16.

**21 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.16.

**22 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.16.

**23 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.19 och 5.3.22.

**24 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.21.

**25 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.22.

**26 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.13.

**27–28 §§**

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.20.

**29–30 §§**

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.24.

**32 §**

I den föreslagna bestämmelsen anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om denna lag samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag.

Bestämmelsen innehåller det bemyndigande som är en förutsättning för de myndighetsföreskrifter som utredningen anser nödvändiga för att ge närmare beskrivningar av i lagen ställda krav. Härutöver ges bemyndigande att uttaga avgift för tillsyn och ärendehandläggning.

## **8.2 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)**

**2 a kap.**

**1 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.5.

**2 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.9.

**3 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.7.

**4 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.6.

**5 §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.8.

**4 kap.**

**2 a §**

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.10.

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

5–6 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.3 och 5.3.14.

### **8.4 Förslag till lag om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister**

4 kap.

1 §

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.3 och 5.3.14.

### **8.5 Förslag till förordning om redovisningscentraler inom taxinäringen**

1 §

I paragrafen anges att förordningen innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (2013:000) om redovisningscentraler inom taxinäringen.

2 §

Begreppen i förordningen har samma betydelse som i lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

3 §

Paragrafen är utformad utifrån 2 kap. 4 § taxitrafikförordningen.

#### 4–6 §§

Bestämmelserna har behandlats i kapitel 5.3.23.

#### 7 §

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.11.

#### 8 §

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 6.7.3.

### **8.6 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

#### 27 kap.

#### 1 §

Bestämmelsen har behandlats i kapitel 5.3.27.



REGERINGSKANSLIET

Bilaga till protokoll  
Fi2012/2828 § 3 den 25  
juli 2012

Promemoria

Finansdepartementet

2012-07-25

### Skärpta redovisningskrav för taxinärigen

---

#### Bakgrund

Frågan om taxinäringens bristande redovisning av inkomster har behandlats i ett flertal utredningar och skrivelser.

Utredningen om taxinäringen föreslog i betänkandet *Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen* (SOU 2004:102) att det ska införas krav på att information från taxametrar ska överföras till så kallade redovisningscentraler. En redovisningscentral föreslogs vara en fysisk eller juridisk person som fått tillstånd att tillhandahålla ett administrativt datasystem för lagring av information som överförts från taxametrar. Ett utkast till lagrådsremiss baserat på utredningens förslag har remitterats (dnr 2004/8643/TE). Flertalet remissinstanser stödde förslaget om redovisningscentraler, andra var positivt inställda men krävde klargöranden och att omfattande ändringar skulle göras. Dåvarande Vägverket ansåg att Skatteverket genomgående bör vara den myndighet som ska sköta de administrativa övergripande uppgifterna avseende redovisningscentraler och lagring av uppgifter från redovisningscentraler vars ackrediteringar har återkallats eller som av annan anledning har upphört. Datainspektionen avstyrkte förslaget i sin helhet då underlaget inte gav stöd till att förslaget är förenligt med grundläggande dataskyddsprinciper eller den rätt till skydd för privatlivet som följer av artikel 8 i den Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Den 16 maj 2006 beslutade riksdagen baserat på regeringens proposition 2005/06:109 *Åtgärder mot svarttaxi m.m.* och Trafikutskottets betänkande 2005/06:TU14 *Åtgärder mot svarttaxi m.m.* bl.a. att uppmana regeringen att skynda på arbetet mot den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen (dnr N2006/4061/TE).

Regelutredningen föreslog i betänkandet *Liberalisering, regler och marknader* (SOU 2005:4) att reformer genomförs för bättre ordning när det gäller redovisningen av inkomster på taximarknaden. Betänkandet



2

har remitterats (dnr N2005/306/MK). Remissinstanserna instämmer i huvudsak med förslagen i betänkandet.

Vägrafikregisterutredningen bedömde i betänkandet *Transportstyrelsens databaser – integritet och effektivitet* (SOU 2010:76) att taxameterbesiktningar bör registreras i syfte att utgöra stöd, dels för polisens kontroll av taxameterutrustningens beskaffenhet och funktion, dels för Skatteverkets skattekontroll, dels för Swedac:s tillsyn av besiktningsorganen. Betänkandet har remitterats (dnr N2010/6856/TE). Remissinstansernas svar ger ingen vägledning.

Den 9 november 2010 kom Skatteverket in med en hemställan om att obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) införs för taxametrar inom taxinäringen (dnr Fi2010/5511/SKA/S3).

Den 8 mars 2012 beslutade regeringen att uppdra åt Rikspolisstyrelsen och Trafikverket att bland annat ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg (dnr N2012/1374/TE).

Den 25 april 2012 beslutade riksdagen att rikta två tillkännagivanden till regeringen inom taxiområdet. Det gäller dels en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen, dels att kraven på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län även bör finnas i fortsättningen. Utskottet förutsätter vidare att regeringen återkommer med en redovisning om utvecklad kontrollverksamhet av taxiförarlegitimation m.m. (dnr N2012/2292/TE).

#### Gällande rätt

Taxitrafik regleras från och med den 1 juni 2012 i taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) samt i Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik (TSFS 2010:192). Huvudregeln är att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en godkänd och fungerande taxameter. Taxametern ska alltid vara påslagen och bl.a. registrera uppgifter om köruppdrag och körpass. En kontrollrapport från den senaste besiktningen av taxametern ska alltid medföras i fordonet och på begäran av en polisman eller bilinspektör överlämnas av taxiföraren för kontroll.

Bestämmelser om taxametrar finns även i Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd om taxametrar (STAFS 2006:11), om tillsatsanordningar till taxametrar (STAFS 2006:17) och om installation och besiktning av taxameterutrustning (2006:19). Kraven på taxametrar är EU-harmoniserade. Det finns dock inga hinder för nationella krav på

eventuella tillsatsanordningar till taxametrar. Fram till den 30 oktober 2016 kan under vissa förutsättningar även taxameterutrustningar som inte uppfyller alla krav sättas på marknaden.

Den som bedriver taxitrafik omfattas inte av bestämmelserna om kassaregister i skatteförfarandelagen (2011:1244).

Behovet av en utredning

Riksdagen har den 25 april 2012 bland annat beslutat att tillkänna för regeringen som sin mening att obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen ska införas. Det finns därför behov av en närmare analys av vad som ska anses utgöra en redovisningscentral och hur sådana bäst införs.

Behovet av en bättre ordning för redovisningen av inkomster på taximarknaden kvarstår också. De utredningar och förslag som hittills redogjorts för och som remitterats har funnits vara bristfälliga av en eller flera orsaker. Ett robust, proportionellt och kostnadseffektivt system som ger berörda myndigheter möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de beskattningsbestämmelser som gäller måste skyndsamt kunna införas. Hur detta på bästa sätt ska åstadkommas behöver utredas närmare.

Taxametern innehåller i allt väsentligt det kontrollmaterial som Skatteverket behöver vid skatteutredningar. Utgångspunkten bör därför vara att det ska införas ett system som säkerställer att de uppgifter i taxametern som behövs för skatteutredning inte ska kunna manipuleras och att dessa uppgifter ska hållas läsbara och sparade tillräckligt länge för att Skatteverket ska kunna granska uppgifterna. Granskningen bör kunna utföras i fordonet, i företagets lokaler, hos beställningscentralen eller på en annan angiven plats.

Detta torde kunna göras utan att inrätta ett särskilt register över taxinäringens inkomster.

#### Uppdraget

Utredaren ska med stöd av näringen och berörda myndigheter analysera och föreslå vilka krav som ska ställas på taxiverksamheten för att förbättra näringens redovisning av inkomster. Utredaren ska vidare analysera hur man på bästa sätt ska kunna införa ett system som ger de berörda myndigheterna möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de beskattningsbestämmelser som gäller.

Utredaren ska särskilt analysera och föreslå vad som ska utgöra en *redovisningscentral*. Utredaren ska också analysera och föreslå hur kravet på obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar ska säkerställas.

4

Utredaren ska närmare analysera och föreslå *vilka uppgifter från taxametern* som myndigheterna måste ha tillgång till för att kunna göra de skatteutredningar som krävs. Utredaren ska därvid beakta behovet av skydd för den personliga integriteten hos tredje man och att uppgifterna sparas på ett sätt som är förenligt med personuppgiftslagen. Det ska klart framgå vilka uppgifter som krävs, hur länge de ska sparas och på vilket sätt de ska vara läsbara i fordonet, vid en redovisningscentral på den adress som kopplas till taxiföretaget på det sätt som behövs för att möjliggöra skattekontrollanternas tillsyn.

Utredaren ska också närmare analysera *vilka befogenheter* utöver de befintliga som Skatteverket, särskilt förordnade tjänstemän inom polismyndigheterna, Transportstyrelsen m.fl. kan komma att behöva för att kontrollera taxametern och eventuella tillsatsanordningar. Det kan exempelvis handla om rätt att få tillträde till taxifordon och taxametrar samt till lokaler i vilka taxametern eller uppgifterna i taxametern finns tillgängliga. Kontrollanternas befogenhet att på plats och vid behov kunna begära en samkörning av de uppgifter som företaget har sparade och taxamaterns uppgifter ska också övervägas.

Utredaren ska analysera och föreslå *vilka utrustningskrav* som behövs för att hålla uppgifter för skatteutredning inom taxiverksamheten. Inga andra utrustningskrav än en taxameter och eventuella anordningar som kan kopplas till en taxameters gränssnitt i taxifordonet och en dator där uppgifter från taxametern hålls läsbara bör krävas. Utredaren ska också analysera och föreslå vilka krav på *plombering eller andra säkerhetskydd* som behövs för att förhindra manipulation av taxametern eller taxamaterns uppgifter. Vidare ska utredaren analysera och föreslå hur taxamaterns uppgifter på ett säkert sätt kan kopieras och hållas läsbara hos taxiföretaget. Utredaren ska särskilt beakta att föreslagna bestämmelser är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/22/EG om mätinstrument (MID) och beakta anmälningsförfarandet i direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Utredaren ska se över och föreslå under vilka förutsättningar *undantag* från kravet på taxameter i taxifordon ska kunna medges.

Vidare ska utredaren överväga och föreslå *vilka sanktioner* som överträdelse av de föreslagna bestämmelserna bör ge upphov till.

Utredaren ska överväga om kraven på taxinäringen, helt eller delvis, kan omfattas av kassaregisterlagstiftningen eller motsvarande bestämmelser. Även delar av de bestämmelser som möjliggör kontroll av bestämmelser om färdskrivare kan övervägas.

Utredaren ska analysera och föreslå en lämplig ordning för löpande uppföljning av taxinäringens redovisning av inkomster.

Utredaren ska under arbetet ha kontakt med berörda myndigheter, i första hand Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Utredaren förutsätts också ha kontakt med berörda aktörer, främst Svenska Taxiförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet.

Utredaren ska lämna de författningsförslag som behövs. Utredaren ska analysera och redovisa vilka konsekvenser förslagen kan komma att medföra och föreslå hur eventuella kostnader ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2013.

# Departementsserien 2013

---

## *Kronologisk förteckning*

---

1. På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.  
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
2. Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.  
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
3. Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.  
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
4. Fysioterapeut  
– ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. S.
5. Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. A.
6. Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. U.
7. Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. S.
8. Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.  
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
9. Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. N.
10. Domstolsdatalag. Ju.
11. Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. L.
12. Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. UD.
13. Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. S.
14. Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. S.
15. Gemensamt konsumentskydd i EU. Ju.
16. Prospektansvar. Fi.
17. Straffavgift vid bristande kreditprövning. Ju.
18. Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. Ju.
19. Svenska framtidsutmaningar slutrapport från regeringens Framtidskommission. SB.
20. Vissa lagförslag med anledning av treparts-samtalen. A.
21. Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna. Ju.
22. Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. Ju.
23. Tid för undervisning  
– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. U.
24. Ersättning för polisbevakning. Ju.
25. Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. Ju.
26. Viss kreditgivning till konsumenter. Fi.
27. Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. Ju.
28. Straffansvar för eftersupning  
– om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. Ju.
29. Märkning av textilprodukter. Ju.
30. Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. Ju.
31. Allmänhetens insyn i partiers och valkandidaters finansiering. Ju.
32. Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. Ju.
33. Vägval i en globaliserad värld. Fö.
34. Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. Ju.
35. Vägval för premiepensionen. Fi.
36. Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. S.
37. Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. U.
38. Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. Ju.
39. Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. Fö.
40. En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. +Lättläst + Daisy. S.
41. Mellanchefsstrukturen i domstol och nya befordrade domaranställningar utan chefskap m.m. Ju.
42. Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. S.
43. Olovlig hantering av avkodningsutrustning. Ku.
44. Lag om resenärers rättigheter  
– kompletterande bestämmelser. Ju.
45. Finansiell stabilitetspolitik  
– ett nytt politikområde under utveckling. Fi.

46. Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet. S.
47. Skydd av personuppgifter för hotade och förföljda personer. Ju.
48. Informationsutbyte för bekämpning av allvarlig brottslighet  
– genomförande av samarbetsavtal med Förenta staterna. Ju.
49. Högskolestiftelser  
– en ny verksamhetsform för ökad handlingsfrihet. U.
50. Tid för undervisning  
– lärares arbete med åtgärdsprogram. U.
51. En översyn av läkemedelslagen. S.
52. Den nationella organisationen för Horisont 2020. U.
53. Gymnasieingenjörsutbildning  
– Vidareutbildning i form av ett fjärde tekniskt år i gymnasieskolan. U.
54. Kommunal medfinansiering av forskningsinfrastruktur inom Eric-konsortier. Fi.
55. Skärpt straff för mord. Ju.
56. Sweden's sixth national report under the Convention on Nuclear Safety  
Swedish implementation of the obligations of the Convention. M.
57. Åtgärder mot missbruk av reglerna för arbetskraftsinvandring. Ju.
58. Informationsförfaranden i samband med organtransplantationer. S.
59. Åtgärder inom aktivitetsstödet m.m. A.
60. Tillsyn över civila statsfartyg. N.
61. Ökat fokus på arbete för vissa nyanlända invandrare och avveckling av sfi-bonus. A.
62. Genomförande av direktivet om ansökningsförfarandet för vissa uppehålls- och arbetstillstånd. Ju.
63. Herrelösa verk i kulturarvsinstitutionernas samlingar. Ju.
64. Vem ska göra vad?  
– Om fördelningen av arbetsuppgifter mellan polisens anställda. Ju.
65. Elektronisk kommunikation vid rättspsykiatrisk vård m.m. S.
66. Redovisningscentraler för taxi. N.

# Departementsserien 2013

---

## *Systematisk förteckning*

---

### **Statsrådsberedningen**

---

- På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.  
Delutredning från Framtidskommissionen. [1]
- Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.  
Delutredning från Framtidskommissionen. [2]
- Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.  
Delutredning från Framtidskommissionen. [3]
- Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.  
Delutredning från Framtidskommissionen. [8]
- Svenska framtidsutmaningar  
slutrapport från regeringens Framtidskommission. [19]

### **Justitiedepartementet**

---

- Domstolsdatalag. [10]
- Gemensamt konsumentskydd i EU. [15]
- Straffavgift vid bristande kreditprövning. [17]
- Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. [18]
- Lagsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna. [21]
- Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. [22]
- Ersättning för polisbevakning. [24]
- Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. [25]
- Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. [27]
- Straffansvar för eftersupning – om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. [28]
- Märkning av textilprodukter. [29]
- Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. [30]
- Allmänhetens insyn i partiets och valkandidaters finansiering. [31]

- Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. [32]
- Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. [34]
- Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. [38]
- Mellanchefsstrukturen i domstol och nya befordrade domaranställningar utan chefskap m.m. [41]
- Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser. [44]
- Skydd av personuppgifter för hotade och förföljda personer. [47]
- Informationsutbyte för bekämpning av allvarlig brottslighet – genomförande av samarbetsavtal med Förenta staterna. [48]
- Skärpt straff för mord. [55]
- Åtgärder mot missbruk av reglerna för arbetskraftsinvandring. [57]
- Genomförande av direktivet om ansökningsförfarandet för vissa uppehålls- och arbetstillstånd. [62]
- Herrelösa verk i kulturarvsinstitutionernas samlingar. [63]
- Vem ska göra vad? – Om fördelningen av arbetsuppgifter mellan polisens anställda. [64]

### **Utrikesdepartementet**

---

- Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. [12]

### **Försvarsdepartementet**

---

- Vägval i en globaliserad värld. [33]
- Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. [39]

## Socialdepartementet

---

- Fysioterapeut  
– ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. [4]
- Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. [7]
- Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. [13]
- Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. [14]
- Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. [36]
- En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. [40]
- Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. [42]
- Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet. [46]
- En översyn av läkemedelslagen. [51]
- Informationsförfaranden i samband med organtransplantationer. [58]
- Elektronisk kommunikation vid rättspsykiatrisk vård m.m. [65]

## Finansdepartementet

---

- Prospektansvar. [16]
- Viss kreditgivning till konsumenter. [26]
- Vägal för premiepensionen. [35]
- Finansiell stabilitetspolitik  
– ett nytt politikområde under utveckling. [45]
- Kommunal medfinansiering av forskningsinfrastruktur inom Eric-konsortier. [54]

## Utbildningsdepartementet

---

- Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. [6]
- Tid för undervisning  
– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. [23]
- Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. [37]
- Högskolestiftelser  
– en ny verksamhetsform för ökad handlingsfrihet. [49]
- Tid för undervisning  
– lärares arbete med åtgärdsprogram. [50]
- Den nationella organisationen för Horisont 2020. [52]
- Gymnaseingenjörsutbildning  
– Vidareutbildning i form av ett fjärde tekniskt år i gymnasieskolan. [53]

## Landsbygdsdepartementet

---

- Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. [11]

## Miljödepartementet

---

- Sweden's sixth national report under the Convention on Nuclear Safety  
Swedish implementation of the obligations of the Convention. [56]

## Näringsdepartementet

---

- Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. [9]
- Tillsyn över civila statsfartyg. [60]
- Redovisningscentraler för taxi. [66]

## Kulturdepartementet

---

- Olovlig hantering av avkodningsutrustning. [43]

## Arbetsmarknadsdepartementet

---

- Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. [5]
- Vissa lagförslag med anledning av treparts-samtalen. [20]
- Åtgärder inom aktivitetsstödet m.m. [59]
- Ökat fokus på arbete för vissa nyanlända invandrare och avveckling av sfi-bonus. [61]





Fritzes

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se) [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

ISBN 978-91-38-24033-5 ISSN 0284-6012