

# Lagrådsremiss

## Redovisningscentraler för taxi

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 april 2014

*Catharina Elmsäter-Svärd*

*Olof Hedberg*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om redovisningscentraler för taxi-  
trafik. Det föreslås också ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och lagen  
(2001:558) om vägtrafikregister. Syftet med förslagen är att förbättra  
Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet.  
Innehavare av taxitrafiktillstånd ska vara skyldiga att överföra  
taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur ska vara  
skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Det ska krävas  
tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen  
bestämmer.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om redovisningscentraler för taxitrafik .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) .....	14
3	Ärendet och dess beredning .....	16
4	Bakgrund.....	16
4.1	Utredningsarbetet .....	16
4.2	Skatteundandragande inom taxinäringen .....	17
5	Överväganden och förslag .....	18
5.1	Inrättande av redovisningscentraler.....	18
5.2	Taxameterundantag .....	20
5.3	Registrering av fordonsanmälan för att fordon ska få användas i taxitrafik .....	20
5.4	Registrering av vilken taxameter som är installerad i vilket taxifordon .....	22
5.5	Vad ska få utgöra en redovisningscentral? .....	24
5.6	Taxameteruppgifter .....	26
5.6.1	Skyldighet att överföra taxameteruppgifter.....	26
5.6.2	Vilka taxameteruppgifter ska överföras?.....	28
5.6.3	Utrustning för överföring av taxameteruppgifter.....	35
5.6.4	Periodicitet för överföringarna .....	37
5.7	Skatteverkets kännedom om vilken redovisningscentral ett taxiföretag använder .....	40
5.8	Sanktioner riktade mot taxiföretagen .....	42
5.9	Tillstånd att driva redovisningscentral .....	44
5.9.1	Krav för att driva en redovisningscentral .....	44
5.9.2	Lämplighetsprövning.....	53
5.9.3	Krav på tillstånd och tillsyn.....	56
5.10	Återkallelse och upphörande .....	58
5.10.1	Återkallelse av tillstånd att driva redovisningscentral.....	58
5.10.2	Tillstånds giltighet.....	60
5.10.3	Upphörande av tillstånd.....	60
5.10.4	Avveckling på egen begäran m.m. ....	62
5.10.5	Säkring av taxameteruppgifter .....	63
5.11	Sanktioner riktade mot redovisningscentralerna .....	66
5.12	Redovisningscentralens skyldigheter .....	69
5.12.1	Lagringstid .....	69
5.12.2	Utlämnande till Skatteverket .....	71
5.13	Överklagande och verkställighet .....	73

5.14	Taxameteruppgifters offentlighet .....	75
5.15	Ikraftträdande .....	77
6	Konsekvenser .....	78
6.1	Konsekvenser för företag .....	78
6.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	80
6.3	Konsekvenser för privatpersoner .....	82
7	Författningskommentar .....	83
7.1	Förslaget till lag om redovisningscentraler för taxitrafik .....	83
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen om vägtrafikregister .....	92
7.3	Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen .....	92
Bilaga 1	Sammanfattning av departementspromemorian .....	95
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	102
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	115

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om redovisningscentraler för taxitrafik,
2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, och
3. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om redovisningscentraler för taxitrafik

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Lagens tillämpningsområde**

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

#### **Definition**

2 § Med en redovisningscentral avses en fysisk eller juridisk person, dock inte ideella föreningar eller stiftelser, som har tillstånd att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

#### **Tillstånd m.m.**

##### **Tillståndsplikt**

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

##### **Tillståndsmyndighet**

4 § Ansökan om tillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten).

#### **Verksamhetsansvarig**

5 § För redovisningscentralens verksamhet ska det 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 en redovisningscentral är följande personer verksamhetsansvariga:

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

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

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

5. hos andra juridiska personer den eller de som den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndsmyndigheten 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.

Den som söker tillstånd ska utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att kravet på ekonomiska resurser enligt 13 § är uppfyllt.

**9 §** För tillstånd att driva en redovisningscentral krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker i en miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

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

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

**11 §** I fråga om juridiska personer ska prövningen enligt 8 § första stycket avse den eller de som är verksamhetsansvariga.

Därutöver ska prövningen i fråga om en juridisk person avse den juridiska personen 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 någon av dem som anges i 11 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

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

**13 §** Den som söker tillstånd att driva en 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 tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet.

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

För verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfall eller konkurs ska en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. I fråga om denne ska 8 § första stycket tillämpas.

**17 §** Tillståndet ska upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till tillståndsmyndigheten 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 tillståndsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andra föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

**18 §** När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 16 eller 17 §§ ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

### **Återkallelse av tillstånd**

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

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

**20 §** Ett ärende som avses i 19 § får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en verksamhetsansvarig eller

annan person vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas.

**21 §** Ett tillstånd ska återkallas

1. om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller

2. på tillståndshavarens begäran om verksamheten med redovisningscentraler inte har bedrivits eller upphör.

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

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

## **Redovisningscentralens skyldigheter**

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

När uppgifter med stöd av 18 eller 23 §§ överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

**25 §** En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana taxameteruppgifter som centralen är skyldig att lagra enligt 24 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om överföringsmetod, uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

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

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

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



## **Tillsyn**

**27 §** Tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att denna lag och de föreskrifter som meddelats i anslutning till den följs.

## **Tystnadsplikt**

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

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

## **Föreläggande och vite**

**29 §** Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet enligt 23 § får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

## **Överklagande**

**30 §** Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande enligt 25 §.

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

Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **Verkställighet**

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

## **Bemyndigande m.m.**

**32 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9, 13 och 14 §§,
2. tillsyn över denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till den, och
3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

**33 §** Besiktningsorgan godkända för installation och besiktning av taxameterutrustning (taxameterverkstad) ska lämna tillståndsmyndigheten uppgifter om utförande av sådana åtgärder.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:219.

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

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

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

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

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

## 6 §<sup>2</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

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

b) förarutbildning och förarprov,

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

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

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

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

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

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:56.

för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

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

8. *skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxi- trafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler, 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.

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

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211) dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 2 a kap., dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 4 kap. 2 a §, av följande lydelse.

### **2 a kap.**

**1 §** Den som innehar taxitrafiktillstånd enligt denna lag (tillståndshavaren) är från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:000) om redovisningscentraler för taxitrafik.

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

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

**2 §** Överföring ska ske till den redovisningscentral som tillståndshavaren för varje taxameter har anmält till den myndighet som regeringen bestämmer.

En överföring av taxameteruppgifter till en annan redovisningscentral än den som anmälts 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 överföra taxameteruppgifter från alla sina fordon som har anmälts för taxitrafik till en redovisningscentral minst en gång per vecka. Överföring ska dock alltid ske inom sådan tid att taxameteruppgifterna kan överföras i obruten följd.

Om en viss taxameter inte brukats under den period som löpt från den senaste överföringen, ska tillståndshavaren i stället ge redovisningscentralen besked om detta och om orsaken. Ett sådant besked ska lämnas senast vid den tidpunkt då taxameteruppgifterna för den aktuella perioden skulle ha överförts.

## **4 kap.**

**2 a §** Som ett allvarligt missförhållande anses en upprepad underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter från taxameter på det sätt som föreskrivs i 2 a kap.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. Skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § för fordon som vid ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning inträder vid första nästa årliga taxameterbesiktning eller om taxameterbesiktning sker tidigare av annan anledning vid tiden för den besiktningen.

### 3 Ärendet och dess beredning

Riksdagen har vid tre tillfällen tillkännagivit för regeringen att regeringen ska återkomma med sina ställningstaganden och förslag om obligatoriska redovisningscentraler för den som bedriver taxiverksamhet, bet. 2006/06:TU14, bet. 2011/12:TU8 och bet. 2012/13TU16. Vid Finansdepartementet utarbetades departementspromemorian Redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66). I promemorian föreslås skärpta redovisningskrav för taxinäringen vars syfte är att förbättra Skatteverkets möjligheter till skattekontroll av taxiverksamhet (dnr N2013/4908TE). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En remissammanställning finns tillgänglig vid Näringsdepartementet (dnr N2013/4908TE).

I denna lagrådsremiss behandlas förslag som avser redovisningscentraler för den som bedriver taxiverksamhet.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Utredningsarbetet

Den 1 september 2012 påbörjades inom Finansdepartementet arbetet med att ta fram en departementspromemoria med förslag till skärpta redovisningskrav inom taxinäringen. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med berörda myndigheter och aktörer. Ansvariga för promemorian har hållit och deltagit i möten med Skatteverket, Svenska Taxiförbundet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (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.

Ansvariga för promemorian har haft en omfattande underhandskontakt med angivna myndigheter och aktörer. De har också varit på studiebesök hos och hållit möten med beställningscentralen Taxi Stockholm 15 00 00 AB och taxameterverkstanen Taxiutrustning AB i Stockholm.

Bakgrunden till uppdraget är främst Skatteverkets svårigheter att få ett tillräckligt bra underlag för skattekontroll 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. I arbetet med promemorians förslag har man strävat efter en lösning som är kostnadseffektiv såväl för Skatteverket och eventuella övriga offentliga aktörer som för taxinäringen. Vid framtagandet av promemorians förslag har man även strävat efter att finna en lösning som är enkel och som inte kräver en stor administration.



## 4.2 Skatteundrandragande inom taxinärigen

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, s. 229) anförts att det trots en förhållandevis grundlig lämplighetsprövning för dem som avser bedriva taxitrafik kan konstateras att taxibranschen är en av de mest utsatta i frågan om ekonomisk brottslighet. Utredningen framförde även (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 taxametern slängdes och ersattes av särskilt framställda rapporter där intäkterna minskats.

### *Skatteundrandragande*

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. Detta innebär att körningar där betalningen inte registreras i taxametern inte heller kommer med i körpassrapporten och därmed vanligtvis inte heller i bokföringen eller i avlämnade deklarationer.

Den hos vissa företag bristande intäktsredovisningen har alltså två huvudsakliga förklaringar. 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.

Transportstyrelsen har utfärdat myndighetsföreskrifter om användningen av taxametrar. Från såväl polisen som Skatteverket har det inhämtats att det relativt frekvent förekommer att chaufförer på olika sätt går avsteg från sådana 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 ett 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 medfört betalning. I branschen som helhet beräknas antalet sådana körningar ligga under en procent. I promemorian omnämns en av Skatteverket den 12 december 2012 upprättad promemoria. I denna uppger Skatteverket att det vid en kontroll av 170 stycken s.k. friåkare, taxiåkare som inte är anslutna till någon beställningscentral, 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 taxiverksamhet 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.

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.

I promemorian bedöms det finnas skäl att anta att skatteundandragandet 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.

I sammanhanget kan nämnas att polisens trafikenhet i Stockholm årligen genomför cirka 1 200 vägkontroller av taxametrar i taxifordon med stöd av 2 kap. 14 § fordonslagen (2002:574). Som ett exempel kan nämnas att vid en sådan kontroll utanför Solvalla 2011 genomgicks 124 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.

I promemorian konstateras att även om det inte är möjligt att i detalj ge en bild av skatteundandragandets omfattning så tyder allt på att betydande belopp undgår beskattning.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Inrättande av redovisningscentraler

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

En ny lag om redovisningscentraler för taxitrafik ska införas och dess tillämpningsområde ska gälla redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian föreslår en annan rubrik och en annan beskrivning av tillämpningsområdet.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran inte mot promemorians övergripande förslag att inrätta s.k.

redovisningscentraler. De som är positiva till förslaget hänvisar ofta till intresset av en sund och rättsvis konkurrens inom taxinäringen. Många av dessa remissinstanser lämnar också synpunkter på olika delar av förslaget närmare utformning. Några remissinstanser avstyrker med hänvisning till brister i förslaget. Synpunkterna behandlas i det följande i det sammanhang där de sakligt hör hemma. *Transportstyrelsen* menar att den föreslagna lagens rubrik bör ändras så att det tydligt framgår att det rör sig om redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen.

**Skälen för regeringens förslag:** För att kunna kontrollera ett taxiföretags intäktsredovisning behöver Skatteverket uppgifter att stämma av redovisningen mot. De uppgifter som används för denna avstämning måste avspegla de verkliga förhållandena. Ett taxiföretags omsättning utgörs, 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 kan ges tillgång till de uppgifter som registreras i taxametern.

I promemorian lämnas ett förslag på vad som ska utgöra en redovisningscentral. Sådana centraler och regleringen kring dem kan utformas på olika sätt i olika enskildheter. Det övergripande syftet med dem måste dock vara att ge Skatteverket möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de beskattningsregler som gäller. En redovisningscentral ska därför ha till uppgift att ta emot och lagra taxameteruppgifter och på begäran lämna ut dem till Skatteverket. Mot bakgrund av de fördelar för skattekontrollen som detta innebär bör ett system med redovisningscentraler inrättas.

Det går förstås att bygga ett system som så gott som omöjliggör skatteundandragande. Detta kan dock visa sig medföra ett mycket komplicerat regelverk och orimligt höga kostnader för såväl det allmänna som för taxinäringen, även i förhållande till det skattemässiga utfallet. Det bör därför eftersträvas att inrätta ett system som medför beaktansvärda fördelar för skattekontrollen utan att kostnaderna blir orimligt höga eller regelverket alltför komplicerat. Det blir då nödvändigt att göra avvägningar mellan nu berörda intressen vid den närmare utformningen av olika enskildheter i ett system med redovisningscentraler. Nedan följer regeringens förslag på hur inrättande av redovisningscentraler bör utformas.

Det ska införas en ny särskild lag som reglerar de förhållanden som ska gälla för att driva redovisningscentraler. Vissa förhållanden som specifikt ska gälla för taxiföretagen bör tas in i taxitrafiklagen (2012:211). När det gäller *Transportstyrelsens* synpunkt är det regeringens mening att ett sådant förtydligande bör göras men i 1 § i förslaget till lagen om redovisningscentraler. Rubriken bör dock tala om taxitrafik i stället för taxinäringen.

## 5.2 Taxameterundantag

**Regeringens bedömning:** Frågan om undantag från skyldigheten att ha taxameter behandlas inte i denna lagrådsremiss. Nuvarande möjligheter till undantag kvarstår därmed tills vidare.

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslås att möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter ska upphävas.

**Remissinstanserna:** Remissutfallet är blandat. Vissa remissinstanser tillstyrker promemorians förslag medan andra avstyrker. Vissa remissinstanser avstyrker bara delvis.

**Skälen för regeringens bedömning:** Denna lagrådsremiss inriktas på frågan om inrättande av s.k. redovisningscentraler. Den frågan har visserligen samband med frågan om undantag från skyldigheten att ha taxameter eftersom det just är taxameteruppgifter som ska hanteras av redovisningscentralerna och omkring tio procent av alla taxifordon har beviljats undantag från kravet att ha taxameter. Frågan är dock inte okomplicerad, bl.a. med hänsyn till de olika typer av körupdrag och företagsinriktningar som förekommer inom taxinäringen. Mot den bakgrunden väljer regeringen, som prioriterar riksdagens tillkännagivande, vilket uttryckligen rör just redovisningscentraler, att behandla frågan om undantag från taxameterkravet i ett annat särskilt sammanhang.

## 5.3 Registrering av fordonsanmälan för att fordon ska få användas i taxitrafik

**Regeringens bedömning:** Det bör för närvarande inte ställas krav på att ett fordon inte ska få användas i taxitrafik innan Transportstyrelsen fattat beslut om registrering.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Ekobrottsmyndigheten* betonar vikten av att det finns ett beslut om registrering för att ett fordon ska få användas i taxitrafik och efterlyser en sammanhållen lagstiftning. *Transportstyrelsen* upplyser om att den för närvarande arbetar med ett förslag om att en fullständig anmälan om fordonets användningssätt ska ha kommit in till styrelsen innan fordonet får användas i taxitrafik. Förslag med konsekvensutredning kommer att redovisas vid ett senare särskilt angivet tillfälle. *Skatteverket* framför ett eget förslag i frågan. *Rikspolisstyrelsen* hänvisar till praktiska svårigheter i sitt arbete och menar att ett fordon inte borde få användas i taxitrafik förrän beslut om detta har fattats och införts i vägtrafikregistret.

**Skälen för regeringens bedömning:** Det förekommer att fordon framförs i taxitrafik utan att de är anmälda för sådan trafik. Det innebär att fordonet inte kommer att kunna underkastas någon kontroll från Skatteverket eftersom det helt enkelt inte är känt för verket att fordonet används som taxi. På grund av detta skulle ett insamlande av taxameteruppgifter från ett sådant fordon normalt sett inte nå Skatteverket.

Enligt 4 kap. 2 och 3 §§ taxitrafikförordningen (2012:238) ska innehavaren av tillstånd till taxitrafik göra en skriftlig anmälan till Transportstyrelsen innan ett visst fordon får användas i taxitrafik. 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 webbplats med nyttjande av en personlig kod. Tillståndshavaren kan också välja att använda en vanlig blankett för anmälan.

I promemorian uttalas bl.a. följande. 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. Det framgår inte helt tydligt vid vilken tidpunkt som tillståndshavaren kan anses ha gjort en skriftlig anmälan. Det kan vara när anmälan kommit in till Transportstyrelsen men det skulle också kunna vara när tillståndshavaren skickat anmälan. I promemorian uttalas vidare att det är 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 finns således en osäkerhet kring frågan om ett fordon kan användas i taxitrafik innan Transportstyrelsen gjort själva registreringen. Genom att på olika sätt fördröja beslutet om registrering kan den tid som ett fordon kan användas på detta sätt utsträckas. Om ett taxiföretag som inte anmält fordon för taxitrafik stoppas av polis kan det påstås att anmälan är gjord men inte registrerad. Om en anmälan anses vara genomförd när den skickats kan det inte dömas till ansvar. Om en anmälan i stället anses vara genomförd i och med att densamma inkommit till Transportstyrelsen, måste polisen utreda om anmälan inkommit till styrelsen innan fordonet togs i taxitrafik.

Regeringen kan konstatera att frågan förtjänar att övervägas. Mot bakgrund av den upplysning som *Transportstyrelsen* lämnat bör det förslaget beredas innan regeringen lämnar några förslag i frågan. Frågan berörs därför inte vidare i denna lagrådsremiss.

## 5.4 Registrering av vilken taxameter som är installerad i vilket taxifordon

**Regeringens förslag:** Taxameterverkstäder ska lämna tillståndsmyndigheten uppgifter om utförande av installation och besiktning av taxameterutrustningar.

Lagen om vägtrafikregister ska kompletteras så att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian finns inget författningsförslag om att taxameterverkstäder ska lämna tillståndsmyndigheten uppgifter om utförande av installation och besiktning av taxameterutrustning. Promemorians förslag beträffande lagen om vägtrafikregister innehåller vidare ingen referens till skattekontroll. Vissa redaktionella justeringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Kammarätten i Jönköping* konstaterar att taxameterverkstädernas föreslagna skyldighet inte har kommit till uttryck i författningsförslaget. *Transportstyrelsen* framför att de uppgifter som enligt förslaget ska registreras inte finns angivna i förslaget till ändring av bilagan till förordningen om vägtrafikregister. Styrelsen påpekar även samma förhållande som Kammarätten i Jönköping. *Skatteverket* påpekar också frånvaron av regel om rapporteringsskyldighet. Verket menar vidare att om den taxameter som enligt taxameterverkstadens besiktningssrapport sitter i bilen inte är densamma som är registrerad hos Transportstyrelsen så bör en avvikelserapport om detta skapas i vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret bör det även införas uppgift om vilken taxameterverkstad som utfört besiktning, installation eller annan åtgärd av taxametern. Skatteverket kan då efter kontakt med verkstaden få tillgång till kontrollrapport och utslag ur taxametern och därmed ett utförligare kontrollmaterial. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* påpekar också frånvaron av en regel om rapporteringsskyldighet och att det inte tycks finnas något bemyndigande om rapporteringsskyldighet. Swedac menar vidare att det behöver utredas närmare vilka uppgifter som ska lämnas, t.ex. uppgift om den ackrediterade verkstadens ackrediteringsnummer samt identifikationsbeteckningar på taxameterar och i förekommande fall tillsatsanordningar. Dessa har olika beteckningar och nummer och finns inte sådana uppgifter kan det t.ex. bli svårt att veta om taxameterutrustningen bytts ut. Även mätarställning kan användas för att jämföra med uppgifterna från taxametern. Det behöver också klargöras hur uppgiftslämnandet ska gå till, t.ex. om verkstäderna ska kunna införa uppgifterna direkt till vägtrafikregistret eller om det ska ske i särskilt formulär via internet. Det kan också finnas skäl till att vägtrafikregistret innehåller uppgift om flytt av taxameter.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian anges att förhållandet att taxifordon kan byta taxameter med vissa mellanrum kan komplicera kontrollen av taxifordonen. Enligt promemorian bidrar taxameterbyten även till att komplicera Skatteverkets möjligheter att bedriva kontrollverksamhet utifrån insamlade taxameteruppgifter. Vidare anförts i promemorian att det bör vara känt vilken taxameter som finns i vilket fordon för att kunna grunda kontrollarbetet på sådana uppgifter.

Redan i dag kan kontrollerande myndigheter genom vägtrafikregistret få uppgift om vilka fordon en innehavare av taxitrafiktillstånd har i sin verksamhet. Om en taxameter knyts till ett visst fordon kommer myndigheterna dessutom att kunna få uppgift om vilka taxametrar som används av olika innehavare av taxitrafiktillstånd. Det får anses vara lämpligt att använda vägtrafikregistret även för det nu aktuella ändamålet och uppgifterna bör därför föras in där.

För att säkerställa en lagenlig behandling av förekommande personuppgifter och för att kunna registrera nödvändiga uppgifter samt för att kunna använda uppgifterna på det sätt som avses i förslaget och som remissinstanserna efterlyst behövs kompletteringar av 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Bestämmelserna i 5 § handlar om vilka ändamål vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska tillhandahålla uppgifter för. Bestämmelsen i 6 § handlar om vilka uppgifter som förs in i vägtrafikregistret.

I promemorian föreslås också sådana kompletteringar. Lydelsen av dessa kompletteringar är emellertid bara hänförliga till tillsynsverksamheten, se avsnitt 5.9.3. Av såväl promemorians motivering som remissinstansernas synpunkter är det emellertid tydligt att ändamålet enligt 5 § lagen om vägtrafikregister också bör avse Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll. Visserligen gäller detta inte i samma direkta mening som de taxameteruppgifter som ska lagras av redovisningscentraler men likväl i syfte att skattekontrollen ska kunna bedrivas mera effektivt. Till exempel kommer uppgiften om vilken taxameterutrustning som finns i vilket fordon att kunna knytas till det taxiföretag som äger eller på annat sätt disponerar fordonet. Samtidigt som det sålunda utvidgade ändamålet i fråga om personuppgifter införs bör en motsvarande utvidgning göras av det slags uppgifter som enligt 6 § lagen om vägtrafikregister ska kunna föras in i vägtrafikregistret.

Enligt 7 kap. 3 § 2 taxitrafiklagen (2012:211) får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning. Av 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen följer att ett fordon får användas för taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 1 § samma förordning.

Taxameterutrustningen ska besiktas senast inom ett år från installationen eller den senaste besiktningen av ett godkänt besiktningsorgan. I Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning finns regler om fastsättning, installation och besiktning. Bara ett godkänt besiktningsorgan får utföra dessa åtgärder. Dessa besiktningsorgan är just sådana taxameterverkstäder som promemorian och remissinstanserna hänfört sig till. Uppgifter om vilken taxameter som ska sitta i vilket fordon bör därför lämnas till

vägtrafikregistret av taxameterverkstäderna eftersom endast dessa aktörer kan företa en installation eller besiktning av taxameterutrustning.

I promemorian föreslås i avsnitt 5.3.3 en regel om taxameterverkstäders uppgiftsskyldighet. *Transportstyrelsen* och flera andra remissinstanser har dock påpekat att promemorians författningsförslag saknar en sådan regel. En sådan regel måste finnas. *Swedac* torde ha rätt i att befintliga bemyndiganden, t.ex. det ovan berörda i 7 kap. 3 § taxitrafiklagen, inte kan anses omfatta en sådan skyldighet.

Besiktningsorgan godkända för installation och besiktning av taxameterutrustning (taxameterverkstad) ska därför åläggas att lämna uppgifter om utförande av sådana åtgärder. De ytterligare bestämmelser som behövs för att precisera närmare vilka uppgifter som ska lämnas kan meddelas som verkställighetsföreskrifter, jfr nedan avsnitt 5.6.2 under underrubriken Föreskrifter som får meddelas av regeringen. Härigenom kan *Swedacs* önskemål om vilka uppgifter som ska lämnas och på vilket sätt det ska ske tillgodoses.

Transportstyrelsen påpekar att de uppgifter som enligt promemorians förslag ska lämnas inte kommer till uttryck i författningsförslaget och framhåller särskilt denna brist i förslaget till ändrad bilaga till förordningen om vägtrafikregister. Regeringen kommer att överväga frågan om vilka uppgifter som ska rapporteras i samband med framtagandet av de förordningsförslag som kommer att följa på denna lagrådsremiss.

Skatteverket har efterfrågat s.k. avvikelserapporter om taxameterverkstadens rapport anger en annan taxameter än den som finns registrerad i vägtrafikregistret. Innebörden av detta begrepp är inte helt klar och det är oklart om verket menar att det räcker att aktuella förhållanden ska framgå vid en egenhändigt initierad sökning eller om en underrättelse ska ske automatiskt så fort avvikelserna uppkommer. I det första fallet krävs inga författningsändringar utan det räcker med att alla uppgifter som behövs går att finna i vägtrafikregistret. Det andra fallet kan konstrueras på motsvarande sätt som t.ex. i 12 kap. 3 och 4 §§ förordningen om vägtrafikregister. Där framgår att Transportstyrelsen har att lämna underrättelse om vissa förhållanden, t.ex. till Trafikförsäkringsföreningen om gällande trafikförsäkring saknas. Även dessa frågor kommer att övervägas i samband med framtagandet av de förordningsförslag som kommer att följa på denna lagrådsremiss.

## 5.5 Vad ska få utgöra en redovisningscentral?

**Regeringens förslag:** Med redovisningscentral ska avses en fysisk person eller en juridisk person, dock inte ideella föreningar eller stiftelser, som har tillstånd att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att redovisningscentraler även ska kunna bedrivas genom ideella föreningar och stiftelser.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* delar promemorians bedömning att privata aktörer ska kunna utgöra redovisningscentraler. Verket invänder



dock mot att det, till skillnad från tidigare förslag, inte ställs upp några särskilda regler för att förbjuda intressegemenskap mellan redovisningscentralen och anslutna taxiföretag. Skatteverket är vidare kritiskt mot att det inte finns något hinder mot ideella föreningar eller stiftelser att vara redovisningscentraler eftersom det inte finns samma möjligheter till insyn i dessa juridiska personer. Det förs t.ex. inte något register över företrädare. *Transportstyrelsen* anför samma synpunkt som Skatteverket angående ideella föreningar. Styrelsen anser vidare att det tydligare bör framgå att definitionen av redovisningscentraler innebär att verksamheten bara ska bestå i att motta och lagra uppgifter som överförs från taxametrar. Redovisningscentralen får därmed inte lämna ut uppgifter till någon annan än Skatteverket. *Taxiförbundet* framför samma synpunkt angående ideella föreningar och stiftelser som Skatteverket.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian beskrivs att det i tidigare lagstiftningsinitiativ föreslagits att det ska inrättas redovisningscentraler som ska vara privata aktörer. Skatteverket har vidare begärt att taxiföretag ska vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till sådana centraler. Även Svenska Taxiförbundet har i olika sammanhang framfört samma önskan. Såväl Skatteverket som Svenska Taxiförbundet synes ha utgått från att en redovisningscentral ska drivas i privat regi.

I promemorian analyseras utförligt andra tänkbara alternativ till att redovisningscentralen ska drivas i privat regi. De alternativ som uppmärksammas är om Skatteverket eller någon annan statlig myndighet kan utgöra en nationell redovisningscentral, om taxiföretagen själva ska kunna välja form för redovisningscentralen eller om centralen ska utgöras av en särskild lagringsutrustning i taxifordonet.

I promemorian konstateras att Skatteverkets kontrollmöjligheter förutsätter att taxameteruppgifterna inte lagras i taxifordonen. Att överlämna till taxiföretagen att själva välja form för lagring av taxameterdata bedöms inte heller vara en genomförbar modell. Inte heller bedöms det lämpligt att låta Skatteverket eller någon annan statlig myndighet fungera som nationell redovisningscentral.

Regeringen delar promemorians bedömning i denna fråga och föreslår därför att en redovisningscentral ska vara en privat aktör som erbjuder mottagnings- och lagringsplats. Denna lagringsplats ska vara utformad så att den erbjuder en för Skatteverket känd och säker lagring av taxameteruppgifter som ska kunna användas i verkets arbete med skattekontroll. Promemorians förslag till 2 § i den nya lagen om redovisningscentraler bör kompletteras så att även utlämnande av taxameteruppgifter anges. Detta kommer också att vara en viktig del av redovisningscentralernas skyldigheter, jfr 25 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

*Transportstyrelsens* synpunkt om definitionen av en redovisningscentral synes vara föranledd av risken för att redovisningscentralen, om den ges full frihet att förfoga över uppgifterna den ska lagra, t.ex. kan komma att sälja uppgifterna till konkurrerande taxiföretag. Eftersom uppgifterna kan utgöra företagshemligheter hos taxiföretaget är detta inte en godtagbar situation. Frågan uppmärksammas vidare i avsnitt 5.14.

*Skatteverkets* synpunkt angående frånvaron av förbud mot intressegemenskap behandlas i avsnittet om de krav som ska ställas på en redovisningscentral, se avsnitt 5.9.1. Skatteverkets och andra remissinstansers uppfattning att det är olämpligt att låta ideella föreningar och stiftelser

driva en redovisningscentral och de skäl som anförts för detta får anses ha fog för sig. En sådan begränsning ska därför införas genom att ange de associationsformer som inte ska kunna användas. Detta innebär för övrigt att vissa förenklingar av förslagen i avsnitt 5.9.2 är möjliga att göra.

## 5.6 Taxameteruppgifter

### 5.6.1 Skyldighet att överföra taxameteruppgifter

**Regeringens förslag:** Den som innehar taxitrafiktillstånd enligt taxitrafiklagen (tillståndshavaren) ska från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik vara skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral.

Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter ska avse samtliga taxameterutrustningar som varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens taxiverksamhet.

Skyldigheten för ett fordon som vid ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning inträder vid första nästa årliga taxameterbesiktning eller om taxameterbesiktning sker tidigare av annan anledning vid tiden för den besiktningen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians lagtextsförslag har dock förtydligats i frågan om när skyldigheten faktiskt inträder. Promemorians förslag innehåller vidare ingen övergångsregel för fordon som vid ikraftträdandet redan har taxametrar.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anför att den uppfattar att skyldigheten att överföra taxameteruppgifter ska infalla först när taxitrafik bedrivs. Det innebär att det är först när ett fordon anmälts enligt 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) som skyldigheten infaller. Lydelsen av skyldigheten att överföra uppgifterna bör förtydligas i detta avseende. Vidare bör kopplingen till att fordonet använts under aktuell period tas bort då den skapar missförstånd. Följden blir att skyldigheten endast gäller ett fordon som är kopplat till ett tillstånd. Det bör vidare införas en övergångsbestämmelse i taxitrafiklagen för fordon som vid ikraftträdandet redan har taxameter som innebär att taxameteruppgifterna behöver börja lämnas först i samband med första nästa årliga taxameterbesiktning eller taxameterbesiktning av annan anledning. *Skatteverket* menar att inte bara skyldigheten att överföra taxameteruppgifter utan också redovisningscentralens skyldighet att ta emot dem bör lagregleras. Skyldigheten bör ankomma på den redovisningscentral som registrerats som mottagare av en viss tillståndshavares taxameteruppgifter och föranleder kompletteringar av 27 § i den nya lagen om redovisningscentraler. *Swedac* anmärker att promemorian inte behandlar övergångsproblematiken kring redan befintliga taxifordon och föreslår att dag för årlig kontroll anges som alternativ till dag för installation om kontrollen inte avser just detta. På så vis kommer samtliga taxametrar att vara registrerade inom ett år från ikraftträdandet. *Taxiförbundet* framhåller

också behovet av en övergångsregel för fordon som kanske inte behöver besikta taxametern förrän uppåt ett år efter ikraftträdandet.

**Skälen för regeringens förslag:** Som tidigare sagts är taxameteruppgifter av intresse vid Skatteverkets kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning. Om taxametern används på föreskrivet sätt kommer dess registreringar att avspegla den verkliga omsättningen. Tillgång till taxameteruppgifterna direkt från taxametern ger därför gott stöd för skattekontrollen. Fråga uppkommer hur en skyldighet att säkra Skatteverkets tillgång till taxameteruppgifterna bör utformas.

I föregående avsnitt fann regeringen att lagringen av taxameteruppgifter bör ske i redovisningscentraler som drivs av privata aktörer. Det bör ställas särskilda krav på såväl den som driver redovisningscentralen som på den utrustning som används, se vidare i avsnitt 5.9. För att taxameteruppgifterna ska bli överförda till redovisningscentralerna bör den som innehar tillståndet till taxitrafik åläggas en skyldighet att överföra dem.

En nödvändig förutsättning för att träffas av en skyldighet att överföra taxameteruppgifter är att taxitrafik med taxameter bedrivs. Fordon som genom beslut undantagits från skyldigheten att använda taxameter kommer därmed inte att omfattas, jfr avsnitt 5.2. Den närmare lydelsen av skyldigheten när det gäller tidpunkten för när skyldigheten faktiskt inträder bör justeras på grund av de skäl som *Transportstyrelsen* för fram.

Skyldigheten bör införas i taxitrafiklagen (2012:211). I den lagen finns regler om taxitrafik, t.ex. regler om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt återkallelse av sådana tillstånd och legitimationer. I lagens 2 kap. finns regler om taxitrafiktillstånd. Den nu berörda skyldigheten knyts alltså till innehavet av sådana tillstånd och den bör därför införas i ett nytt kapitel 2 a kap., i taxitrafiklagen.

Regeringen kan inte se något tvingande behov av att införa en sådan skyldighet som *Skatteverket* förespråkar. Innehavaren av taxitrafiktillstånd måste alltså enligt förslaget ovan överföra sina taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Den innehavare av taxitrafiktillstånd som inte uppfyller denna skyldighet kommer att riskera att förlora sitt taxitrafiktillstånd, se avsnitt 5.8. Frågan om redovisningscentralens skyldighet att ta emot uppgifter kommer att vara en del av det civilrättsliga avtal som kommer att slutas mellan taxiföretagaren och redovisningscentralen. Taxiföretagaren kommer förstås att ha ett starkt intresse av att redovisningscentralen i avtalet kommer att ta på sig sådana skyldigheter att taxiföretagaren kan lämna taxameteruppgifterna dit med befriande verkan. Regeringen bedömer att detta utgör en tillräckligt stark drivkraft för att systemet ska fungera på avsett sätt.

Det nu sagda innebär förstås inte att en redovisningscentral vägran utan godtagbara skäl att ta emot taxameteruppgifter i enlighet med vad som avtalats med taxiföretagaren kommer att sakna betydelse. En redovisningscentral vägran kan, beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet, komma att utgöra ett sådant allvarligt missförhållande vid driften av redovisningscentralen att det finns skäl att ifrågasätta redovisningscentralens tillstånd. Taxiföretagaren kan även åberopa sådana förhållanden som förklaring till varför överföring uteblivit. Är det redovisningscentralen som felat bör detta inte läggas taxiföretagaren till last.

Ett godtagbart skäl för redovisningscentralen att inte ta emot uppgifterna kan dock t.ex. vara att taxiföretagaren inte betalar avtalat pris för redovisningscentralens tjänster.

När det gäller den övergångsproblematik som bl.a. *Swedac* och *Transportstyrelsen* tagit upp finner regeringen att en övergångsbestämmelse av det snitt som Transportstyrelsen förordrar bör införas. Bestämmelsen innebär följande. Skyldigheten för fordon som vid ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning inträder vid första nästa årliga taxameterbesiktning eller om taxameterbesiktning sker tidigare av annan anledning vid tiden för den besiktningen.

## 5.6.2 Vilka taxameteruppgifter ska överföras?

**Regeringens förslag:** Till bestämmelsen om skyldighet för den som innehar taxitrafiktillstånd att till en redovisningscentral överföra taxameteruppgifter ska det föras en upplysningsbestämmelse om att regeringen meddelar föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten.

**Regeringens bedömning:** Lagringen hos redovisningscentraler bör inte avse överförda uppgifter om ackumulerade värden.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens när det gäller vilka uppgifter ur taxametern som ska överföras till redovisningscentralerna. I promemorian föreslås dock att merparten av regleringen av vilka taxameteruppgifter som ska överföras bör införas i lag.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen (DI)* har avstyrkt förslaget eftersom de uppgifter som föreslås överföras innefattar personuppgifter som indirekt identifierar enskilda taxiresenärer. *Swedac* och *Transportstyrelsen* anser att det är lämpligare att uppgifter som ska överföras till Skatteverket framgår av förordning eller myndighetsföreskrifter.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Taxameteruppgifter*

Det övergripande syftet med att inrätta redovisningscentraler är att taxameteruppgifter ska kunna användas i Skatteverkets skattekontrollerande verksamhet. Det är därför av central betydelse att ta ställning till vilka taxameteruppgifter som Skatteverket ska ges tillgång till och som därför ska omfattas av överföringsskyldigheten. Samtidigt är det en viktig utgångspunkt att beakta krav på behovet av skydd för den personliga integriteten hos tredje man och att uppgifterna sparas på ett sätt som är förenligt med personuppgiftslagen (1998:204).

En taxameter kan bara generera viss information. För att kunna analysera vilka uppgifter som Skatteverket ska kunna få tillgång till behöver man först något beröra vilka uppgifter en taxameter kan generera. Vilka dessa uppgifter är framgår närmast av de föreskrifter som *Swedac* meddelar. En taxameter ska enligt punkten 15.1 i bilagan till *Swedac:s* föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:11) om taxametrar 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 erhålls alltså i fysisk form.

En sådan utskrift utgör en s.k. taxameterkontroll och dess innehåll finns reglerat i punkten 15 av bilagan till Swedac:s föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar. 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. 5 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik, begära rapport avseende taxameterkontroll.

En redovisningscentralers möjlighet att få tillgång till de ackumulerade registeren förutsätter att redovisningscentralen ges rätt att begära taxameterkontrollrapport. Taxifordonen måste då befinna sig fysiskt hos redovisningscentralen alternativt att redovisningscentralens personal besöker taxiföretaget. Tillståndshavare för taxitrafiktillstånd 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 dygnen 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 detta minne ska utskrifter kunna göras. Vidare ska uppgifterna kunna överföras i digitalt format till en mottagare.

Efter viss tid kommer taxameteruppgifterna inte längre att finnas att tillgå i form av kvitton, följesedlar och körpassrapporter. I stället kommer informationen att sparas i taxameterens 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. Det kan i sammanhanget 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*

I promemorian analyseras utförligt i vad mån det är lämpligt att låta lagringen av taxameteruppgifter utgöras av s.k. ackumulerade värden. Emellertid bedöms en sådan ordning vara belastad med uppenbara brister, bl.a. behovet av manuell hantering av uppgifterna, problem när en taxameter mellan avstämningstillfällen bytt ägare och att de ackumulerade värdena aldrig kan ligga till grund för någon mer exakt beräkning av

taxiföretagens omsättning. Regeringen delar bedömningen i promemorian i denna fråga.

#### *Uppgifter som finns i körpassrapporterna*

I promemorian konstateras att bokföringen av intäkterna från taxi-verksamhet kan ske med stöd av körpassrapporterna som gemensam verifikation för körpassets samtliga körningar. Varken för redovisning eller för kontroll är det nödvändigt att ha tillgång till uppgifterna på köruppdragsnivå. I promemorian anges att Skatteverket 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 av om vissa perioder inte finns i form av körpassrapporter.

Regeringen kan konstatera att det finns 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 taxameteruppgifter i körpassformat. Vad som ska ingå i en körpassrapport framgår av bestämmelser mot vilka taxameterutrustningen har godkänts. Nu gällande regler om innehållet i en körpassrapport finns i punkten 13 i bilagan till STAFS 2012:5. Under överskådlig tid kommer det dock att finnas taxameterutrustningar i drift som har godkänts mot tidigare gällande Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:17) om tillsatsanordningar till taxametrar eller ännu äldre föreskrifter som meddelades av dåvarande Vägverket, Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:177) om taxitrafik. Regleringen av körpassrapporter i VVFS 1999:177 och STAFS 2006:17 är likalydande. I STAFS 2012:5 gjordes vissa ändringar och tillägg, men i allt väsentligt är regleringen densamma. STAFS 2012:5 har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238).

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 dessa myndighetsföreskrifter.

Det är inte möjligt att skilja ut taxameteruppgifter 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 tar emot 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 med hjälp av ett redigeringsprogram redigerat de i körpassformat lagrade uppgifterna. Sådan information som inte har begärts har då plockats bort.

Det måste emellertid anses vara ett hot mot informationssäkerheten och därtill äktheten i de överförda uppgifterna om överföringen i något skede skulle behöva redigeras manuellt. Regeringen delar därför den bedömning som görs i promemorian att det inte är en eftersträvansvärd lösning att utan tvingande skäl reglera att endast vissa av uppgifterna i en körpassrapport ska överföras. Sådana tvingande skäl skulle kunna vara att det fanns en risk att integritetskänsliga uppgifter skulle föras över, t.ex. uppgifter som har beröring med taxiresenärerna. I promemorian görs en uppräkningslista av de uppgifter som bedöms vara lämpliga att överföra. Dessa motsvarar i stora stycken de som anges i punkten 13 i bilagan till STAFS 2012:5, men en del andra motsvarar uppgifter som sammanhänger med om taxametern som används är godkänd före eller efter den 30 oktober 2006. Följande uppgifter från körpassrapporten bedöms lämpliga att överföras till redovisningscentraler:

- 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 taxameterns 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 körmingar, 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 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 driftinställningen ”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 momsats.

#### *Förekomsten av personuppgifter*

I promemorian görs bedömningen att det inte finns några integritetskänsliga uppgifter i uppräknningen över de uppgifter som ska överföras till en redovisningscentral. För att se till att integritetskänsliga uppgifter inte överförs till redovisningscentraler föreslås att de uppgifter som ska få överföras ska framgå direkt av taxitrafiklagen (2012:211). *Datainspektionen* har påpekat att uppgifterna det nu är fråga om kommer att innefatta personuppgifter. *Datainspektionen* anser att det indirekt kommer att vara möjligt att identifiera enskilda taxiresenärer. De överförda uppgifterna skulle t.ex. kunna användas för att kartlägga när och var en person färdas eller om taxiresenären åker färdtjänst vilket indirekt skulle kunna avslöja om personen i fråga har ett funktionshinder. *Datainspektionen* har avstyrkt förslaget om att inrätta redovisningscentraler eftersom de anser att det saknas tillräckligt underlag för att bedöma om behovet och effektiviteten av de föreslagna åtgärderna kan motivera att myndigheterna ska ges detaljerade uppgifter om enskilda taxiresenärer.

De uppgifter som kommer att överlämnas till redovisningscentralerna innehåller inga uppgifter som direkt kan hänföras till en taxiresenär, som namn eller personnummer. Det står emellertid klart att det inte kan uteslutas att vissa av de uppgifter som ska lämnas till redovisningscentraler indirekt kommer att kunna hänföras till en taxiresenär. Det är t.ex. tänkbart att den information som en beställningscentral för taxi har under viss begränsad tid tillsammans med de uppgifter som en redovisningscentral ska få tillgång till skulle göra det möjligt att ta reda på vem som företagit en viss taxiresa. Detta skulle emellertid förutsätta en samarbetning av uppgifter från olika uppgiftssamlingar. En sådan sambearbetning torde utgöra en sådan behandling av personuppgifter



som inte är förenlig med de ändamål för vilka personuppgifterna samlades in och därmed otillåten, se 9 § d ) personuppgiftslagen (1998:204). Med de begränsade rättsliga och praktiska förutsättningar som sålunda finns för att åstadkomma en sådan sambearbetning bedömer regeringen integritetsriskerna som små.

Nu aktuella taxameteruppgifter, som förvisso inte självständigt kommer att kunna härledas till en taxiresenär, men som möjligen tillsammans med andra uppgifter möjliggör detta, anses vara personuppgifter. Till att börja med kan det konstateras att det av 9 § a ) personuppgiftslagen framgår att personuppgifter får behandlas om det är lagligt. Det är lagligt att behandla personuppgifter bl.a. om behandlingen är nödvändig och den är föranledd av en rättslig skyldighet, se 10 § b ) personuppgiftslagen. Av den föreslagna lagen om redovisningscentraler framgår att redovisningscentralerna ska ta emot och lagra taxameteruppgifter. Vidare framgår att uppgifterna på Skatteverkets begäran ska lämnas till verket. Hanteringen av taxameteruppgifterna hos redovisningscentralerna har således sin grund i en rättslig skyldighet att ta emot, lagra och överföra uppgifterna. Behandlingen av uppgifterna är dessutom nödvändig eftersom det inte skulle gå att få ett tillräckligt bra underlag för kontroll av taxinäringen om inte taxameteruppgifterna får användas.

Frågan är om regleringen av behandlingen av personuppgifter i redovisningscentralernas verksamhet kan ske enbart genom en tillämpning av personuppgiftslagen eller om denna behandling bör författningsregleras särskilt. Till att börja med krävs en särreglering om det är frågan om behandling av uppgifter som skulle utgöra ett betydande intrång i den personliga integriteten och innebära övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden, se 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen (RF). Det är här frågan om intrång som på grund av sin intensitet eller omfattning, eller av hänsyn till uppgifternas känsliga karaktär, leder till ett betydande ingrepp i den enskildes sfär. Som redan framgått kommer redovisningscentralerna inte att behandla integritetskänsliga uppgifter eftersom uppgifterna inte är känsliga i sig. Uppgifterna är dessutom inte heller möjliga att koppla till en enskild individ. Behandlingen av uppgifterna vid redovisningscentralerna utgör inte heller någon kartläggning eller övervakning av den enskilde. Det finns inget behov av en särreglering med hänsyn till vad som följer av 2 kap. 6 § andra stycket RF. En särreglering skulle dock kunna vara aktuell om man anser att verksamheten vid redovisningscentralerna är så särpräglad att detta krävs. Redovisningscentralernas behandling består av att enbart ta emot, lagra och överlämna uppgifter till Skatteverket. Det är således inte frågan om någon egen bearbetning eller sammanställning av uppgifterna utan hanteringen är närmast att likna vid en plats där uppgifterna kommer att förvaras. Verksamheten kommer inte vara så särpräglad vid redovisningscentralerna att det finns ett behov av en särreglering.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det inte finns något behov av en speciallagstiftning som reglerar behandlingen av personuppgifter i redovisningscentralernas verksamhet utan behandlingen av personuppgifter kan ske genom en tillämpning av personuppgiftslagens bestämmelser.

### *Föreskrifter som får meddelas av regeringen*

Med normgivningsmakt avses rätten att besluta om rättsregler, dvs. sådana regler som är bindande för enskilda och myndigheter och som gäller generellt. I regeringsformen benämns sådana regler föreskrifter.

Normgivningsmakten regleras huvudsakligen i 8 kap. RF och delas i första hand in i riksdagens primärområde, det s.k. primära lagområdet, och regeringens primärområde. Föreskrifter meddelas av riksdagen genom lag och av regeringen genom förordning. Föreskrifter kan också, efter bemyndigande av riksdagen eller regeringen, meddelas av andra myndigheter än regeringen och av kommuner. Ett bemyndigande att meddela föreskrifter ska alltid ges i lag eller förordning (8 kap. 1 § RF).

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

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

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

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

Som framgår i föregående avsnitt 5.6.1 ska det anges i lag att det ska gälla en skyldighet att överföra taxameteruppgifter. De ytterligare bestämmelser som behövs för att precisera närmare vilka taxameteruppgifter som ska överföras kommer att ha karaktären av verkställighetsföreskrifter. I sådana föreskrifter kan då överföringsskyldigheten knytas till sådana körpassrapporter som enligt promemorians förslag bör omfattas av överföringsskyldigheten. Detta ligger för övrigt i linje med vad *Transportstyrelsen* och *Swedac* anfört i denna fråga. En upplysningsbestämmelse om att det finns bestämmelser i förordning eller myndighetsföreskrifter bör införas i anslutning till den i lag föreskrivna uppgiftsskyldigheten, dvs. i förslaget till 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen.

### 5.6.3 Utrustning för överföring av taxameteruppgifter

**Regeringens förslag:** Överföring av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt. Överföringen ska kunna ske trådlöst eller på annat sätt.

**Regeringens bedömning:** Det finns för närvarande inte skäl att föreskriva om ny tillsatsanordning till taxametern, vilket skulle behövas om trådlös överföring skulle krävas från samtliga taxametrar. Det bör överlämnas till taxiföretagen att välja form för överföring av taxameteruppgifter.

**Promemorians förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten över Skåne och Blekinge* tvekar inför förslaget att taxiföretagarna ges möjlighet att hantera datafilerna med uppgifterna efter att de tagits ut ur taxametern och innan de överförs till redovisningscentralerna. Att tillåta användning av minneskort eller e-post öppnar upp för manipulation och en mobil direktöverföring vore att föredra. Promemorians farhåga för dålig mobiltäckning förefaller överdriven. *Skatteverket* framhåller att varje överföring av information är förknippad med risker för förvanskning och denna risk är större vid fysisk överföring än vid trådlös. Verket ser därför risker med att fysisk överföring är tillåten, även om trådlös överföring är möjlig. I promemorian medges denna brist och verket vill därför att systemet löpande utvärderas för att se om det krävs en säkrare överföring. Skatteverket menar också att redovisningscentralerna bör vara skyldiga att upplysa verket om vilka tillståndshavare som överför taxameteruppgifterna trådlöst eller fysiskt. När en registrering av taxameter görs i vägtrafikregistret bör tillståndshavaren ange om överföringen kommer att ske fysiskt eller trådlöst. *Swedac* delar promemorians bedömning att det i dagsläget inte finns skäl att föreskriva om någon ny tillsatsanordning. *Taxiförbundet* stöder promemorians bedömning att det i dagsläget inte finns skäl att föreskriva om en ny tillsatsanordning och hänvisar till kostnadsskäl. *Almega* anser att det bör krävas att alla taxametrar ska ha funktion för trådlös överföring och förordar en treårig övergångsperiod för dem som för närvarande inte har möjlighet till detta.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Fråga uppkommer om på vilket sätt överföring av taxameteruppgifterna ska ske och i förlängningen härav även om någon särskild utrustning ska krävas. För att en skyldighet att överföra taxameteruppgifter ska kunna förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning krävs att de uppgifter som överförs är rådata från taxametern. Med rådata avses uppgifter som kommer direkt från taxametern och som inte genomgått någon form av redigering.

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 skulle man också kunna kräva att taxameterinformationen överförs och lagras krypterad. Förutom dessa mera avancerade former för autentisering kan det 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 taxameteruppgifterna som kan ligga till grund för en autentisering. En sådan autentiseringsmetod medför dock en lägre säkerhet än en som förutsätter en elektronisk signatur. I dag saknas emellertid krav på att taxametern ska kunna skapa autentiseringsbar kod eller liknande uppgift för igenkänning även om det finns taxametertillverkare som erbjuder sådana lösningar.

En överföring av taxameteruppgifter kan ske på olika sätt. Vid beskrivning av olika former av överföring kan man skilja mellan fysisk överföring och trådlös sådan. En fysisk överföring kan ske genom att uppgifter förs över till ett minneskort som sedan kan lämnas till redovisningscentralen eller kopplas till en persondator för vidarebefordran av uppgifterna. En annan form av fysisk överföring är att uppgifterna överförs till en bärbar persondator som kopplats till taxametern. En fysisk överföring är inte automatisk, vilket i sig är en nackdel. Ett system med fysiska överföringar är också förenat med vissa risker i fråga om informationssäkerhet. Risk finns också att den utrustning som används för överföringen tappas bort om minneskortet ska transporteras. Det finns också en risk att programvaran som används för lagring utsätts för skadlig kod eller virus. Någon form av sanktion skulle kunna öka incitamentet att hantera minneskortet med försiktighet. En sanktion lär dock knappast kunna påföras om den ansvarige uppger att utrustning förkommit eller förstörts utan hans eller hennes medverkan. Bevisvärdigheterna blir i vart fall betydande. Det finns i dag taxametrar som kan generera tömningsrapporter via ett trådlöst system till en given mottagare. Detta sker antingen genom en i taxametern integrerad kommunikationsutrustning eller genom en sådan utrustning som är ansluten till taxameterutrustningen. Den trådlösa överföringen används i huvudsak av taxiföretag som är anslutna till beställningscentraler. Uppgifterna som töms ur taxametern nyttjas för beställningscentralens administrativa och operativa arbete gentemot till centralen anslutna företag.

En trådlös överföring är sammanfattningsvis den modell som är att föredra men för närvarande saknas krav på att en taxameterutrustning ska kunna överföra uppgifter trådlöst. Om det skulle ställas nya krav på taxameterens funktion, skulle effekten för taxiföretagen bli att det inte är möjligt att använda en taxameter som inte möter de nya kraven. Regeringen bedömer att en autentisering av överförd taxameterinformation utifrån de uppgifter som krävet på överföring ska omfatta, se föregående avsnitt, innebär en rimlig grad av informationssäkerhet. En sådan autentisering innebär inte samma säkerhet som en digital signatur men den kan ske med stöd av befintlig teknik. Det kan antas att de allra flesta felaktiga överföringar kommer att kunna upptäckas genom denna mindre avancerade och kostnadsdrivande metod.

Inrättandet av redovisningscentraler och införandet av en skyldighet att överföra taxameteruppgifter, utan krav på trådlös överföring, kan betraktas som ett första steg. Efter en tid bör denna ordning utvärderas. Om det då kan konstateras att modellen erbjuder en tillräckligt god informationssäkerhet, behövs inga vidare åtgärder. Om det däremot visar

sig finnas problem och detta skulle kunna avhjälpas genom införandet av en ny tillsatsanordning, bör detta övervägas. Vid ett sådant övervägande bör också frågan om sådana tekniska och geografiska problem med uppkoppling som berörs i promemorian övervägas.

Mot bakgrund av den väg regeringen nu väljer kan det finnas skäl att beakta *Skatteverkets* önskemål om att redovisningscentralerna bör vara skyldiga att upplysa verket om vilka tillståndshavare som överför taxameteruppgifterna trådlöst eller fysiskt. Vilken överföringsmetod som används kommer förstas att vara känd av redovisningscentralen av det enkla skälet att det är den som tar emot överföringen. En sådan regel om uppgiftsskyldighet bör därför införas. Detta görs lämpligen i 25 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler där en del andra uppgifter som redovisningscentralen på begäran ska lämna ut till Skatteverket har samlats, jfr avsnitt 5.12.2.

Skatteverket torde också mena att uppgiften ska föras in i vägtrafikregistret. Regeringen kan inte se att uppgift om använd överföringsmetod skulle vara av något väsentligt intresse i tillståndsmyndighetens tillsynsarbete. Detta gäller oavsett om det rör sig om tillsyn av redovisningscentraler eller taxiföretag eftersom det ska vara tillåtet att använda olika överföringsmetoder. Det får därför anses tveksamt om det finns tillräckliga skäl att föra in uppgiften i vägtrafikregistret även om de kompletteringar av lagen om vägtrafikregister som föreslås i avsnitt 5.4 gör detta möjligt.

#### 5.6.4 Periodicitet för överföringarna

**Regeringens förslag:** En tillståndshavare ska överföra taxameteruppgifter från alla sina fordon som anmälts för taxitrafik till en redovisningscentral minst en gång per vecka. Överföring ska dock alltid ske inom sådan tid att taxameteruppgifterna kan överföras i obruten följd.

Om en viss taxameter inte använts under den period som löpt från den senaste överföringen, ska tillståndshavaren i stället ge redovisningscentralen besked om detta och om orsaken. Ett sådant besked ska lämnas senast vid den tidpunkt som taxameteruppgifterna för den aktuella perioden skulle ha överförts.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorian innehåller dock ingen regel om att under alla förhållanden så måste rapporteringen ske så ofta att taxameteruppgifterna kan överföras i obruten följd. I regeringens förslag finns också vissa anpassningar till de justeringar som regeringen föreslagit beträffande 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen som saknas i promemorian.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anför att regleringen bör anpassas till punkt 13 tredje stycket i Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar. Av denna reglering framgår nämligen att kopior av körpassrapporter från de två senaste dygnen i drift och i vart fall de tio senaste körpassrapporterna ska kunna skrivas ut eller överföras till något annat administrativt data-system. Om fler än tio körpassrapporter genereras, finns en risk att minneskapaciteten överskrids. Vidare bör lydelsen av den föreslagna

lagregeln anpassas till de justeringar som myndigheten föreslog beträffande 2 a kap. 1 § i den nya lagen om redovisningscentraler. Innebörden blir att kravet ska gälla de taxameterutrustningar som är installerade i de fordon som tillståndshavaren har anmält för taxitrafik till myndigheten. *Swedac* framhåller att det bör säkerställas vilken lagringskapacitet befintliga taxameterar har och hänvisar till samma föreskriftsreglering som Transportstyrelsen. *Skatteverket* framhåller att den enda autentisering som föreslås i promemorian bygger på körpassrapporternas löpnummer och deras ackumulerade belopp. Promemorians förslag innefattar inget krav på att alla körpassrapporter sedan den senaste överföringen ska överföras. För de taxametrar som inte kan spara fler än tio körpassrapporter finns det därför en risk att vissa körpassrapporter inte överförs. Detta om taxametern genererat fler än tio rapporter sedan den senaste överföringen. Detta innebär att nummerserien kan bli bruten och delar av taxameterinformationen gå förlorad. Verket menar dock att en tidsangivelse i och för sig är bra eftersom det annars blir svårt att kräva meddelande om att och varför överföring uteblir. Lagtexten måste kompletteras så att kravet också omfattar samtliga körpassrapporter som skapas i taxametern. Skatteverket framför vidare att förslaget inte behandlar när ett fordon avanmäls från taxitrafik men förblir utrustat med taxameter. Har tillståndshavaren då skyldighet att lämna besked till redovisningscentralen en gång per vecka till dess att fordonet åter registrerats? En tillståndshavare som avanmält ett fordon från taxitrafik bör anmäla detta till sin redovisningscentral alternativt att detta meddelas redovisningscentralen från vägtrafikregistret. Verket menar att Transportstyrelsen också bör få uppgift från redovisningscentralen om en tillståndshavare inte överför uppgifter från en viss taxameter därför att fordonet enligt anmälan till redovisningscentralen inte används i taxitrafik trots att fordonet fortfarande är registrerat för detta. *Taxiförbundet* framför samma synpunkt som Skatteverket angående risken för informationsförluster men menar också att ett krav på en gång per vecka inte fungerar eftersom det inte tar hänsyn till semestrar och andra tänkbara stilleståndsorsaker. *Almega* menar att taxibilar med trådlös överföring bör överföra uppgifterna efter varje avslutad körning och de utan sådan överföring dagen efter avslutad körpass. *MegTax* anser att intervallet minst en gång per vecka är för snävt tilltagen.

**Skälen för regeringens förslag:** Det finns ett behov av att reglera vid vilka tidpunkter överföringen av taxameteruppgifter ska ske, inte minst mot bakgrund av taxametrarnas minnesbegränsningar beträffande körpassrapporter som flera remissinstanser framhållit. I promemorian framhålls att en viss periodicitet behövs för att motverka att taxiföretag mellanlagrar taxameteruppgifter. En sådan mellanlagring bedöms vara ett hot mot informationssäkerheten och Skatteverkets möjligheter att vid varje given tidpunkt få tillgång till ett aktuellt underlag för kontroll.

Med hänsyn till det sagda bör det krävas att taxameteruppgifterna ska överföras med en viss periodicitet. I promemorian bedöms överföring åtminstone en gång per vecka som lämpligt. Problemet med detta förslag är, som såväl *Transportstyrelsen* som *Skatteverket* tagit upp, att det inte tar hänsyn till de minnesbegränsningar som är tillåtna för taxametern enligt Swedacs föreskrifter, nämligen tio körpassrapporter.

Om en viss taxibil körs i flera skift under en dag, krävs inte så många dagar innan minnet kan bli fullt och viktig information gå förlorad på det sätt som Skatteverket beskrivit. Särskilt intresset av att löpnummerserien är obruten måste beaktas. Samtidigt behövs ett bortre tidsintervall av de skäl som Skatteverket anför. Regeringen föreslår därför att promemorians förslag till 2 a kap. 5 § första stycket taxitrafiklagen kompletteras med en andra mening. Denna mening ska innebära att överföring alltid sker inom sådan tid att taxameteruppgifterna kan överföras i obruten följd. Den praktiska konsekvensen av detta är att överföring ibland måste ske oftare än en gång per vecka. Om det behövs eller inte beror alltså på hur många körpass ett visst taxifordon genomför under en vecka. *AlmeGas* önskemål får dock anses gå för långt.

Begreppet körpassrapport bör dock inte användas i lagtexten eftersom detta är ett särskilt begrepp som definieras i myndighetsföreskrifter som kan bli föremål för ändringar. Det viktiga är emellertid att överföringen sker så ofta att minneskapaciteten inte överskrids och för detta räcker det lagtekniskt att kräva att överföringen sker inom sådan tid att taxameteruppgifterna kan överföras i obruten följd. I avsnitt 5.7 under under rubriken Föreskrifter som får meddelas av regeringen beskrivs möjligheten att i förordning eller myndighetsföreskrift införa preciseringar av de taxameteruppgifter som ska överföras. Om dessa preciseringar anger den s.k. körpassrapporten löpnummer, kommer det vara möjligt att kontrollera om löpnummerserien är obruten eller inte.

Transportstyrelsen framhåller att lydelsen av förslaget till 2 a kap. 5 § första stycket taxitrafiklagen behöver anpassas på samma sätt som förslaget till 2 a kap. 1 § samma lag, så att skyldigheten inträder från och med att ett fordon har anmälts för taxitrafik. Även om motsvarande komplettering alltså redan gjorts i paragrafen som innehåller den grundläggande skyldigheten att överföra taxameteruppgifter så finner regeringen det lämpligt att genomföra Transportstyrelsens förslag. Kompletteringen har nämligen den fördelen att den löser Skatteverkets bekymmer med fordon som avanmälts men förblir utrustade med taxameter. Detta eftersom det alltså bara är fordon som är anmälda för taxitrafik som omfattas av skyldigheten.

Det kan i sammanhanget noteras att Skatteverket hänför sig till registrering för taxitrafik medan Transportstyrelsen hänför sig till anmälan för taxitrafik. Denna skillnad är hänförlig till frågan som behandlades i avsnitt 5.3. I avvaktan på eventuella förändringar i den där beskrivna ordningen är det riktigast att använda begreppet anmäld snarare än registrerad för taxitrafik.

Delvis annorlunda ställer sig de situationer som *Taxiförbundet* tagit upp. Där är det frågan om sådana avbrott i taxiverksamheten som inte är av sådan art att en avanmälan typiskt sett lär komma i fråga. Det kan handla om semestrar, sjukdomsperioder eller service av taxifordonet. I promemorian anförts att det under alla förhållanden är viktigt att en redovisningscentral får uppgift om att en taxameter inte används under en viss tid. Det bedöms i promemorian dock vara tillräckligt att det finns en anmälningskyldighet för taxiföretaget. Regeringen delar denna bedömning och menar liksom promemorian att samma tidsfrist bör gälla som för intervallen mellan överföringarna. Då bör också skälet till att en viss taxameter inte använts anges. Detta för att skapa fler hållpunkter för

myndigheternas kontroll. Det kan anmärkas att de förhållanden som föranledde ett krav på att överföringar ibland kan behöva ske oftare än en gång per vecka inte påverkar den nu aktuella frågan. Om taxametern inte används uppkommer ju inte risken för informationsförlust.

## 5.7 Skatteverkets kännedom om vilken redovisningscentral ett taxiföretag använder

**Regeringens förslag:** Överföring ska ske till den redovisningscentral som tillståndshavaren för varje taxameter har anmält till den myndighet som regeringen bestämmer.

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

**Regeringens bedömning:** Genom de i denna lagrådsremiss föreslagna ändringarna i lagen om vägtrafikregister kommer det att vara möjligt att behandla även uppgiften om vilken redovisningscentral som används för vilken taxameter i vägtrafikregistret.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian finns dock ingen skrivning om vilken myndighet som ska ta emot uppgiften om vilken redovisningscentral som används.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* framhåller att det genom registrering kommer att finnas uppgifter om vilka taxiföretag som är anslutna till vilken redovisningscentral. Skatteverket bör kunna få tillgång till sådana uppgifter för att få ett bra urval inför kontroll utan att störa redovisningscentralerna i onödan. *Transportstyrelsen* har inga synpunkter på förslaget innebär men menar att lydelsen bör ändras eftersom det inte tydligt framgår att Transportstyrelsen ska få kännedom om vilken redovisningscentral som används. Det bör regleras att överföringen bara ska ske till den redovisningscentral som anmälts till den myndighet regeringen bestämmer. Att detta ska vara Transportstyrelsen bör lämpligen framgå av den nya förordningen om redovisningscentraler. Transportstyrelsen anser inte att någon övergångsregel behövs för att anmäla vilken redovisningscentral som används eftersom kravet att anmäla gäller så fort skyldigheten att lämna uppgifter träder i kraft. Däremot behövs det en övergångsbestämmelse för dem som vid ikraftträdandet redan bedriver taxiverksamhet. *Swedac* menar att det bör övervägas om uppgifter om var taxameterinformation lagras borde finnas sökbara på taxifordonets registreringsnummer.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Många taxiföretag överför redan i dag sina taxameteruppgifter till beställningscentraler eller andra aktörer, t.ex. utförare av redovisningstjänster. De taxiföretag som överför taxameteruppgifter till beställningscentraler kan Skatteverket få uppgifter om via just beställningscentralen. Däremot har Skatteverket för närvarande stora problem att få klarhet i vart taxiföretag som inte är anslutna till en beställningscentral överför sina taxameteruppgifter. Eftersom det för närvarande saknas skyldighet att överföra taxameteruppgifter finns inte heller någon möjlighet för Skatteverket att ställa krav på att uppgift om detta lämnas.



Det nu aktuella förslaget innebär 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 skattekontroll behöver verket kunna få kännedom om vilken redovisningscentral som används.

För att Skatteverket ska kunna veta var ett visst taxiföretags taxameteruppgifter hålls lagrade kan uppgift om detta 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.

Det bör inte införas några begränsningar i möjligheten att byta redovisningscentral. En sådan ordning skulle vara ett onödigt ingrepp i taxiföretagens frihet att själva styra sin verksamhet. En redovisningscentral måste också ha möjlighet att säga upp ett avtal med ett taxiföretag och vice versa. Även av denna anledning aktualiseras ett behov av att kunna anlita olika redovisningscentraler i olika skeden. Oavsett vilken lösning man väljer måste Skatteverket därför kunna få uppgift om vilken redovisningscentral som anlitas för en viss tidsperiod, jfr avsnitt 5.12.1.

Regeringen delar promemorians uppfattning att det lämpligaste är att uppgift om vilken redovisningscentral som ett visst taxiföretag använder registreras i ett register. En sådan ordning borgar för mer ordning och reda jämfört med om Skatteverket ska behöva fråga taxiföretaget eller en redovisningscentral om detta. En annan ordning skulle också kunna innebära att Skatteverket i förväg måste ge till känna att kontroll kan komma att genomföras. Det sagda talar för en registerföring av uppgiften.

Det är också viktigt att registret innehåller aktuella uppgifter. Om ett taxiföretag byter redovisningscentral ska denna uppgift omedelbart föras till det aktuella registret. Då innehavaren av taxitrafiktillstånd är skyldig att ombesörja att överföring av taxameteruppgifterna sker är det också rimligt att denne ska anmäla vilken redovisningscentral som används.

Regeringen bedömer att uppgiften lämpligen registreras i vägtrafikregistret. För att denna registerföring ska kunna ge Skatteverket nödvändig information måste registret kunna ge uppgifter om överföringshistorik. I registret måste det således finnas uppgift om vilken redovisningscentral som använts för en viss period. Uppgifterna måste avse hela den period som det slutligt bedöms att taxameteruppgifter måste sparas.

*Transportstyrelsen* menar att det måste framgå att uppgiften om vilken redovisningscentral som används ska lämnas till just Transportstyrelsen. Regeringen konstaterar att detta rimligen måste vara avsikten med promemorians förslag eftersom den i motivtexten uttalar att uppgiften ska införas i just vägtrafikregistret. Transportstyrelsen har dock rätt i att detta inte framgår av författningsförslaget. För att råda bot på detta kan Transportstyrelsens eget förslag användas och lydelsen bör då kompletteras med att överföringen bara får ske till den redovisningscentral som tillståndshavaren för varje taxameter har anmält till den myndighet som regeringen bestämmer. Transportstyrelsen kan sedan pekas ut i förordning. Genom de i avsnitt 5.4 föreslagna kompletteringarna av lagen om vägtrafikregister kommer även nu aktuella uppgifter att kunna behandlas i vägtrafikregistret om detta befinns vara lämpligt.

Uppgifterna om var taxameterinformation lagras kan behöva finnas sökbara på såväl taxameterens identifikationsnummer som på taxi-företagets organisationsnummer eller namn. Detta eftersom taxametrar kan komma att byta ägare mellan överföringar. Dessa sökbarhetsfrågor och den som *Swedac* tar upp får övervägas i samband med de förordningsändringar som kommer att följa på denna lagrådsremiss avseende kompletteringar av sökbegreppen i förordningen om vägtrafikregister.

Den övergångsfråga som Transportstyrelsen har tagit upp har redan behandlats i avsnitt 5.6.1.

## 5.8 Sanktioner riktade mot taxiföretagen

**Regeringens förslag:** Det ska anses som ett sådant väsentligt missförhållande som kan leda till att taxitrafiktillståndet kan återkallas att vid upprepade tillfällen underlåta att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral på det sätt som kommer att föreskrivas i taxitrafiklagen. Om det endast är fråga om enstaka underlåtelser, ska en varning i stället kunna meddelas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian förslås straffansvar för underlåtelse att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten över Skåne och Blekinge* påpekar att det av promemorians motivtext framgår att underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter ska föranleda penningböter men att det inte finns någon sådan bestämmelse i den föreslagna lagtexten. *Åklagarmyndigheten* och *Förvaltningsrätten i Malmö* påpekar samma sak. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget att upprepad underlåtenhet ska betraktas som ett allvarligt missförhållande enligt taxitrafiklagen men framhåller alternativet att lagtexten i stället ska ange att taxitrafiktillståndet ska återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare vid upprepade tillfällen underlåter att överföra taxameteruppgifter. *Swedac* framhåller att SOU 2013:38 anger inriktningen att användningen av specialstraffrätt ska inskränkas till färre fall.

**Skälen för regeringens förslag:** I samband med införandet av krav på kassaregister för delar av kontantbranschen diskuterades behovet av ett effektivt sanktionssystem för att upprätthålla efterlevnad av reglerna. I propositionen *Konkurrens på lika villkor i kontantbranschen* (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 följderna 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.

Samma utgångspunkter för frågan om sanktioner gör sig också gällande på det nu aktuella området. 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 t.ex. återkallelse av någon form av tillstånd (jfr samma proposition på s. 70). I stället valde lagstiftaren en lösning där kontrollavgifter kunde påföras och förelägganden förenade med vite kunde utfärdas.

Taxitrafik får enligt 2 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) emellertid endast bedrivas av den som har taxitrafiktillstånd. Vid utformningen av ett sanktionssystem för att uppnå regelefterlevnad i fråga om skyldigheten att överföra taxameteruppgifter kan ett sådant system således bygga på återkallelse av taxitrafiktillståndet. Sådan återkallelse kan enligt 4 kap. 1 § taxitrafiklagen 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 enligt 2 kap. 5 § samma lag av annan anledning inte längre är uppfyllda. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas får i stället varning meddelas.

En återkallelse av ett taxitrafiktillstånd får ses som en mer ingripande och verksam åtgärd än möjligheten att besluta om sanktionsavgifter. I och med att det vid sidan av återkallelse också finns möjlighet att meddela varning kan en sanktion hållas proportionerlig i förhållande till överträdelsens allvarighet.

Upprepas underlåtenhet att efterkomma skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral bör det ses som ett sådant allvarligt missförhållande som kan leda till återkallelse medan en varning kan vara tillräcklig vid enstaka sådan underlåtenhet. Detta blir följderna av att den föreslagna regeln anknyter till rekvisitet om allvarligt missförhållande i 4 kap. 1 § taxitrafiklagen, vars första stycke behandlar återkallelse medan det andra stycket behandlar varning. *Transportstyrelsens* alternativa förslag får anses vara mindre lämpligt eftersom det skulle sakna anknytning till möjligheten att meddela varning.

Fall där överföring visserligen skett men där det vid tidpunkten för överföringen inte införts uppgift om vilken redovisningscentral som anlitas för lagring bör kunna leda till en varning. En missad överföring som kan förklaras av ett förhållande som ligger utanför tillståndshavarens kontroll bör dock inte rendera någon form av sanktion. Ett sådant bedömningsutrymme föreligger redan inom tillämpningen av 4 kap. 1 § taxitrafiklagen.

Frågan om underlåten överföring på grund av att redovisningscentralen har upphört eller att dess tillstånd har återkallats har behandlats i avsnitt 5.10.5 under underrubriken Överföring av framtida taxameteruppgifter.

Tanken att använda sig av någon form av sanktionsavgift bedömer regeringen inte bör realiseras. Det kan tänkas att en sådan avgift uppfattas som överkomlig i fall där skatteundragandet överstiger kontrollavgiften. Regeringen är av uppfattningen att återkallelse av taxi-

trafiktillståndet får anses som en tillräckligt ingripande och verksam sanktion. Som påpekas i promemorian innebär detta en möjlighet att helt avlägsna en sådan aktör från marknaden, vilket en sanktionsavgift inte skulle kunna innebära. Samtidigt finns som ovan anmärkts möjligheten att tillgripa varning i mindre allvarliga fall.

Vid sidan av möjligheten att meddela varning eller att återkalla taxitrafiktillståndet anges i promemorians avsnitt 5.3.10 att en straffsanktion bör införas. Som *Hovrätten över Skåne och Blekinge* konstaterat finns det dock ingen föreslagen författningstext som motsvarar detta. Regeringen är under alla förhållanden av uppfattningen att möjligheten att meddela en varning och att återkalla taxitrafiktillståndet är tillräckligt ingripande och verksamma sanktioner. För det fall detta sedermera, när systemet med redovisningscentraler varit i bruk en tid, trots allt visar sig vara otillräckligt kan det finnas skäl att på nytt överväga frågan om en straffsanktion.

## 5.9 Tillstånd att driva redovisningscentral

### 5.9.1 Krav för att driva en redovisningscentral

**Regeringens förslag:** Tillstånd att driva en redovisningscentral ska endast få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Härutöver ska den som söker tillstånd kunna styrka kravet på ekonomiska resurser enligt bestämmelsen om detta.

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

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.

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

För tillstånd ska det krävas att den tekniska utrustning som redovisningscentralen använder för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

För ett tillstånd att driva redovisningscentral ska det krävas att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker i en miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om kraven för att driva en redovisningscentral.

**Regeringens bedömning:** Den närmare utformningen av tekniska krav och den miljö som krävs för att upprätthålla informationssäkerheten bör meddelas i förordning eller myndighetsföreskrifter.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian finns ingen regel om skyldighet att styrka kravet på ekonomiska resurser. I promemorian förslås att bosättnings- och sätesskravet samt kravet på var utrustningen ska finnas ska avse Sverige. I promemorian föreslås inget särskilt bemyndigande om krav för att driva en redovisningscentral utan i stället ett krav angivet i lag på certifiering.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Jönköping* menar att bosättningskravet kan strida mot den fria rörligheten för tjänster inom EU. Promemorians slutsats är att undantaget i artikel 2.3 i tjänstedirektivet för skatteområdet är tillämpligt. Det framstår dock inte som självklart att så är fallet eftersom tjänsten ska erbjudas av privata aktörer. Förslaget innehåller inga begränsningar av redovisningscentralens möjligheter att använda lagrat material för egen räkning. Vidare är det ju Transportstyrelsen och inte Skatteverket som ska lagra materialet om redovisningscentralen upphör. En djupare analys av frågan krävs. *Kammarrätten* framför också att lagförslaget innehåller många begrepp som inte behandlas närmare och pekar bl.a. på lagförslagen i 8 och 13–14 §§ i promemorians förslag till lag om redovisningscentraler, vilket kan förväntas innebära problem för rättstillämpningen. *Skatteverket* delar promemorians bedömning att kraven om bosättning och säte samt att den tekniska utrustningen ska finnas i Sverige är förenliga med den fria rörligheten för tjänster inom EU. Verket framhåller att om inte dessa krav ställs finns en risk att hela systemet kringgås genom att verksamheten bedrivs i ett annat land. Det skulle försvåra skattekontrollen, möjligheten att kontrollera verksamheten samt möjligheten att få tillgång till taxameteruppgifterna. Utländska juridiska personer omfattas inte av revisionsinstitutet i 41 kap. 3 § skatteförfarandelagen. Sådana förelägganden förenade med vite som föreslås i den nya lagen om redovisningscentraler kan inte riktas mot utländska juridiska personer. Handräckning skulle kunna aktualiseras men är ett komplicerat förfarande. Transportstyrelsens möjlighet att bedriva en effektiv tillsyn kan också ifrågasättas. Prövningarna av ekonomiska förhållanden och gott anseende kompliceras också av om de personer som ska prövas är bosatta utomlands. *Skatteverket* menar också att det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter om den tekniska utrustning som redovisningscentralerna ska använda inte bör riktas till verket utan till någon annan myndighet, t.ex. *Swedac*. Verket argumenterar i frågan och framför särskilt att verket inte har den tekniska kunskap som krävs. *Skatteverket* framhåller att sådan avvikelserapportering som behandlas i promemorian bör komma till uttryck i lagtexten. Dessutom bör det anges ett krav på att rapporterna på begäran ska lämnas ut till verket. *Skatteverket* invänder mot att det, till skillnad från tidigare förslag, inte ställs upp några särskilda regler för att förbjuda intressegemenskap mellan redovisningscentralen och anslutna taxiföretag. Särskilt situationen att en taxameterverkstad samtidigt är redovisningscentral kan innebära en ökad risk för manipulation av taxametern eller otillåten bearbetning. Om inget förbud mot intressegemenskap införs, bör man se över och eventuellt skärpa tillsynen. *Transportstyrelsen* menar att 8 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler om krav på ekonomiska förhållanden bör kompletteras med ett krav på att även kravet på ekonomiska resurser enligt förslagets 13 § ska kunna styrkas. Detta är fallet eftersom det

behöver klargöras att det är skillnad på det grundläggande kravet på betryggande ekonomi som ska ställas på alla provvade och det krav på ekonomiska resurser som innehavaren av tillståndet ska fylla. Det bör också närmare anges vad som kan krävas för att kravet ska anses uppfyllt. Det är oklart vad som avses med ”en sådan miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet” i förslagets 9 §. Såväl den tekniska som den fysiska miljön kan avses och det är därför oklart vilken myndighet som är bäst lämpad att föreskriva i frågan. Styrelsen kan se fördelarna med förslagen om bosättningskrav och att utrustningen ska finnas i Sverige, framförallt för utövandet av tillsyn. Styrelsen saknar vidare författningstext som anger att redovisningscentralerna ska lämna avvikelserapport över underlätna överföringar till Transportstyrelsen. *Swedac* tillstyrker förslaget om certifiering av utrustningen men skulle även vilja att den miljö som ska säkra informations-säkerheten i stort också ska vara certifierad. *Swedac* framhåller vidare att föreskrifterna om den tekniska utrustningen torde vara anmälningspliktiga enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. *Kommerskollegiet* saknar en motivering till promemorians slutsats 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. Den frågan bör prövas då sådana förslag till tekniska krav tagits fram. Kollegiet menar vidare att promemorians bedömning att tjänstedirektivet inte skulle vara tillämpligt är tveksam. Även om skatteområdet är undantaget är det inte självklart att den aktuella lagringstjänsten också är det. Inte minst kravet på bosättning eller säte i Sverige innebär en klar inskränkning av den fria rörligheten som behöver motiveras EU-rättsligt. *Stockholms handelskammare* menar att kraven om bosättning och säte samt att den tekniska utrustningen ska finnas i Sverige kan strida mot den fria rörligheten för tjänster inom EU. *Almega* framhåller att kraven inte bör bli för komplicerade och därmed kostnadsdrivande. Det är beklagligt att promemorian inte formulerat de tekniska kraven eftersom det försvårar bedömningen av dem. Om kraven blir alltför omfattande, kan det motverka uppkomsten av fungerande redovisningscentraler. Det kan också uppkomma problem om ackrediterade certifieringsorgan går i konkurs. Kravet på certifiering bör bara ställas på programvaran och inte den tekniska utrustningen i stort.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Gott anseende och ekonomiska förhållanden*

I promemorian föreslås att tillstånd att driva en redovisningscentral endast ska få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Regeringen anser, bl.a. mot bakgrund av att redovisningscentralerna kommer att utgöra ett led i systemet för skattekontroll, att det finns goda skäl för att resa sådana krav. Det kan vidare konstateras att liknande krav inte utgör någon nyhet på transportområdet utan återfinns i flera andra regleringar. Sådana krav finns i 2 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211). I 4 kap.

2 c § fordonslagen (2002:574) finns sådana krav för ackreditering för besiktningsorgan.

De nu aktuella kraven kan alltså betecknas som lämplighetskrav. I fråga om ekonomisk lämplighet är det främst frågan om att sökanden inte är restförd för skulder, främst skatter och avgifter till det allmänna, samt att sökanden vid tidpunkten för ansökan eller kort tid dessförinnan inte varit försatt i konkurs eller haft näringsförbud.

I promemorian föreslås vidare vissa kompletteringar av kravbilderna i 13 och 14 §§ i dess förslag till lag om redovisningscentraler. Dessa kompletteringar motsvarar dem som finns i 4 kap. 2 d § fordonslagen respektive 2 kap. 9 och 11 §§ taxitrafiklagen och bör införas också i den nya lagen om redovisningscentraler. I ekonomiskt hänseende är kompletteringen knuten till innehav av tillräckliga ekonomiska resurser och skiljer sig härigenom från ekonomisk lämplighet som beskrevs ovan.

Det kan noteras att fordonslagen och taxitrafiklagen har olika grad av precisering. I taxitrafiklagen finns beloppspreciseringar vad gäller kravet på ekonomiska resurser och vissa angivna fall där kravet på gott anseende inte anses uppfyllt som saknar motsvarighet i fordonslagen. Regeringen bedömer att graden av de preciseringar som finns i taxitrafiklagen bör undvikas i den nu aktuella lagen. Redovisningscentraler är en helt ny form av verksamhet och det kan därför finnas skäl att snabbare än vad som är möjligt genom lagstiftning kunna justera olika detaljer i kravbilderna. Ett bemyndigande för att kunna reglera frågan genom förordning eller myndighetsföreskrifter bör därför införas för att göra detta möjligt. Bemyndigandet berörs också nedan under underrubriken Krav på certifierad teknisk utrustning. Härigenom finns också möjlighet att om så anses lämpligt tillgodose *Transportstyrelsens* efterfrågan av preciseringar av de ekonomiska kraven.

Transportstyrelsen efterlyser en motsvarighet till 2 kap. 5 § andra stycket taxitrafiklagen om att den som söker tillstånd ska kunna styrka kravet på ekonomiska resurser. Regeringen delar denna uppfattning eftersom det förtydligar skillnaden på kravet på ekonomisk lämplighet och kravet på innehav av tillräckliga ekonomiska resurser.

Regeringen menar sammanfattningsvis, liksom promemorian, att taxitrafiklagens utformning i nu aktuella avseenden bör kunna tjäna till ledning för utformningen av den föreslagna lagen om redovisningscentraler. I sammanhanget kan det framhållas att särskilt den äldre yrkestrafiklagen (1998:490) men i någon mån även den nya yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller motsvarande bestämmelser. När det gäller den synpunkt som *Kammarätten i Jönköping* lämnat om svårigheter för rättstillämpningen kan det därför framhållas att praxis och andra rättskällor hänförliga till rättstillämpningen för dessa lagar kan tjäna till ledning även för den föreslagna lagen om redovisningscentraler. När det särskilt gäller praxis se M. Ceder m.fl. i Trafikkommentarer 6:e uppl. under kommentarerna till respektive paragrafer.

#### *Förbud mot intressegemenskap bör inte införas*

Det får anses finnas en viss risk för att kontrollvärdet av lagrad taxameterinformation kan minska om det finns någon form av intressegemenskap mellan redovisningscentralen och anslutna taxiföretag.

*Skatteverket* är av uppfattningen att det behövs förbud mot sådan intressegemenskap. I promemorian uttalas att man inte är övertygad om att det behövs sådana förbud. I promemorian uttalas 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. I promemorian anförs även att det i kostnadsbesparande syfte kan finnas ett behov att inte i onödan utesluta att beställningscentraler kan fungera som redovisningscentraler.

Regeringen kan konstatera att de farhågor som *Skatteverket* för fram måste anses ha visst fog för sig. Emellertid måste det beaktas att den nu aktuella verksamheten kommer att vara helt ny och det finns därför skäl att åtminstone i uppstartsskedet så långt möjligt undvika inträdesbarriärer för att starta redovisningscentraler. Detta innebär förstås inte att om det sedermera, sedan systemet med redovisningscentraler varit i bruk en tid, visar sig finnas behov av att införa förbud mot sådan intressegemenskap som Skatteverket pekat på kan finnas skäl att överväga frågan på nytt.

#### *Krav på teknisk utrustning*

Det är knappast möjligt för Skatteverket att med exakthet kunna bedöma vilka taxiföretag som behöver kontrolleras. Det är då inte heller rimligt att systemet med överföringar av taxameteruppgifter ska upprätthållas bara genom risken att utsättas för kontroll. Incitamentet att på rätt sätt överföra taxameteruppgifterna blir inte tillräckligt heltäckande om det förutsätter att Skatteverket självt ska ta initiativet till kontroll.

Genom att varje körpassrapport innehåller uppgifter om ackumulerat värde innebär inte enstaka underlåtna överföringar att Skatteverkets kontrollmöjligheter går helt om intet. 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. Det finns alltså skäl att skapa en ordning där berörda myndigheter får uppgift om en utebliven överföring. För Transportstyrelsen är en sådan uppgift av vikt eftersom den som beskrivits i avsnitt 5.8 kan läggas till grund för att återkalla taxitrafiktillståndet. För Skatteverket kan en sådan uppgift föranleda ett behov av en fördjupad utredning av det företag som underlåtit att överföra taxameteruppgifter. Transportstyrelsen bör därför få en avvikelserapport om uteblivna överföringar, vilket har tagits upp i avsnitt 5.6.4. Den kan Skatteverket begära att få ut av Transportstyrelsen.

Som framgår i avsnitt 5.6.3 föreslås inga krav på ny taxameterutrustning. Följden av detta är att det inte kan krävas att överförda taxameteruppgifter kan autentiseras på annat sätt än genom de uppgifter som ska överföras. Bland dessa bör det finnas identifikation av taxameter, löpnummerserier och uppgifter om ackumulerade värden. I promemorian anförs att ett mottagande system bör kunna autentisera de överförda uppgifterna med stöd av de taxameteruppgifter som enligt förslaget ska överföras till redovisningscentralen.

Redovisningscentralens tekniska utrustning måste alltså kunna autentisera överförda taxameteruppgifter och skapa en avvikelserapport



när överföring inte skett på föreskrivet sätt. *Skatteverket* menar att dessa rapporter bör anges i lagtexten, jfr avsnitt 5.6.4 och 5.12.2.

Vidare måste krav ställas på att taxameteruppgifter kan tas emot och lagras i körpassformat med utgångspunkt i de uppgifter som ska överföras. 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 *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. Vidare får ett utlämnande inte innebära att uppgifterna tas bort från redovisningscentralen. Överförda uppgifter ska i stället lagras under den sammantagna tid som krävs i författning. Utöver detta bör det krävas att det finns skydd mot virus eller skadlig kod. Systemet bör också generera säkerhetskopior.

Krav på 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 resultat är att underkasta den tekniska utrustningen krav på certifiering. Certifieringen måste utgå från tämligen specifika tekniska krav, vilka lämpligen skulle ges i myndighetsföreskrifter. Konkret blir det alltså frågan om att certifiera en eller flera programvaror som behövs för att upprätthålla de funktioner som nys beskrevs.

I promemorian föreslås att det för tillstånd att driva redovisningscentral ska krävas att mottagande, lagring och utlämnade av taxameteruppgifter sker i en sådan miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet, se 9 § i promemorians förslag till lag om redovisningscentraler. I en andra mening anges därefter ett krav på att den tekniska utrustningen ska vara certifierad.

Enligt regeringens bedömning bör den första meningen i promemorians förslag genomföras. I den andra meningen anges alltså kravet på certifiering av den tekniska utrustningen som ska användas direkt i lag. Regeringen finner dock att detta regleringstekniska upplägg inte är ändamålsenligt eftersom certifieringen kommer att ske mot bakgrund av krav som är specifika för just redovisningscentraler. Det är därför bättre att ersätta detta krav med ett bemyndigande som gör det möjligt att i förordning ställa kravet på certifiering. Detta bemyndigande ska således omfatta de krav som ska ställas för att driva en redovisningscentral, t.ex. de tekniska krav på utrustningen mot vilka certifieringen ska ske. Bemyndigandet ska dock inte enbart ta sikte på sådana tekniska krav mot vilka certifiering ska ske utan även andra krav. Detta är fallet eftersom det kan behöva omfatta även andra förhållanden som berörs i detta avsnitt.

Det nu valda upplägget motsvarar för övrigt det som valts för certifiering av besiktningstekniker enligt fordonslagen och fordonsförordningen, jämför 4 kap. 2 i § i den lagen och 8 kap. 3 b § i förordningen. Det är tydligt att promemorian tänkt sig något liknande, jämför dess förslag till 7 § i förordningen om redovisningscentraler.

Swedac har till promemorian anført att myndigheten inte har den tekniska kompetens som krävs för att lämna föreskrifter för nu aktuell bedömning. I promemorian beskrivs därefter Skatteverkets roll när det gäller de tekniska kraven för certifiering av kassaregister. I promemorian föreslås därför att Skatteverket i förordning utses att meddela föreskrifter om den tekniska utrustningen. *Skatteverket* invänder mot detta förslag. Regeringen avser att återkomma i frågan i samband med antagandet av de förordningar som kommer att följa på lagförslagen i denna lagrådsremiss.

I promemorian bedöms 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.

*Kommerskollegium* och *Swedac* ifrågasätter denna bedömning. Regeringen är av samma uppfattning men konstaterar samtidigt att det i lagen bara föreslås allmänt formulerade krav och ett bemyndigande. De tekniska kraven i huvudsak kommer dock att komma till uttryck i förordning eller myndighetsföreskrift och det är därför dessa som kommer att vara underkastade anmälningsskyldigheten. Regeringen kommer att uppfylla denna skyldighet i samband med de förordningsförslag som kommer att följa på lagförslagen i denna lagrådsremiss, såvida det inte bedöms att kraven i sin helhet bör placeras i myndighetsföreskrifter. I så fall ankommer det på den föreskrivande myndigheten att uppfylla anmälningsskyldigheten.

#### *Krav på lagringsmiljön*

Enligt promemorian bör även vissa andra krav än krav på den tekniska utrustningen ställas på lagringsmiljön. Risken med lagring i en 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 kan därför behöva placeras i ett avskilt, låsbart och brandsäkert utrymme.

Kravbilderna bör genomgående utformas så att den inte skapar onödiga kostnader för taxinäringen. Om ett krav på certifiering endast avser den tekniska utrustningen, finns möjlighet för en tillverkare av en sådan utrustning att sprida kostnaderna för certifieringen på ett antal användare. Om kraven på lagringsmiljön också omfattas av certifieringen, kommer de att avse förhållanden som kommer att vara unika för den enskilda redovisningscentralen. Kostnaden för certifieringen kommer då att drabba varje redovisningscentral direkt. Det finns därför skäl att hålla de nu berörda kraven utanför certifieringsprocessen. Kraven på dem kan därför göras till kriterier vid prövningen av om tillstånd att driva redovisningscentral ska beviljas. När det gäller *Almegas* önskemål finner regeringen inte skäl att precisera kraven vidare i denna lagrådsremiss.

Det under föregående underrubrik berörda bemyndigandets lydelse omfattar även nu aktuella krav. Härigenom kommer det vara möjligt att i sak ställa sådana krav på lagringsmiljön som remissinstanserna efterlyst även om de inte blir föremål för certifiering. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska tilldelas denna uppgift och det finns skäl som talar

för detta. Regeringen återkommer dock, liksom i motsvarande fråga under ovanstående underrubrik, i denna fråga i samband med de förordningar som kommer att följa på lagförslagen i denna lagrådsremiss.

Aven i detta sammanhang bör frågan om anmälningsskyldighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter beröras. De nu aktuella kraven är inte lika renodlat tekniska som de som berördes under föregående underrubrik men i den mån de kommer att omfattas av skyldigheten ska de förstås anmälas. Detta kommer att ske i motsvarande ordning som för de ovan berörda kraven.

#### *Krav på bosättning och säte m.m.*

Det kan inte uteslutas att utomlands bosatta fysiska personer och juridiska personer med säte och verksamhet utomlands kan vilja driva sådana redovisningscentraler som avses i den nya lagen om redovisningscentraler.

En redovisningscentral ska erbjuda en lagringstjänst. Det bör därför bedömas om 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 tjänsteleverantörer 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 tjänsteleverantör som är etablerad i en annan medlemsstat genom att kräva att tjänsteleverantören ska vara etablerad inom landets territorium. Enligt artikel 2.3 ska dock tjänstedirektivet inte tillämpas på skatteområdet.

I promemorian konstateras att den tjänst en redovisningscentral ska utföra avser mottagning och lagring av taxameteruppgifter för Skatteverkets räkning. Redovisningscentralerna har inget eget intresse av taxameteruppgifterna och i promemorian uttalas att lagringstjänsten därför måste anses ha sådant samband med Skatteverkets arbete med att påföra rätt skatt att undantaget i artikel 2.3 i tjänstedirektivet är tillämpligt. Bestämmelsen i 10 § i promemorians förslag till lag om redovisningscentraler skulle därför inte stå i strid med tjänstedirektivet och den skulle då inte heller behöva anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med bestämmelserna i tjänstedirektivet. I promemorian anförs vidare att kontrollen av den utrustning som ska användas försvåras om den inte

finns i Sverige. I promemorian föreslås därför ett bosättnings- och sätteskrav samt ett krav på att den tekniska utrustningen ska finnas i Sverige.

*Skatteverket* har tillstyrkt promemorians förslag och argumenterat härför men flera andra remissinstanser, t.ex. *Kammarätten i Jönköping* och *Kommerskollegium*, ifrågasätter promemorians bedömning och menar att en fördjupad analys krävs.

Regeringen kan konstatera att det av EG-domstolens praxis framgår att intresset av att den fria rörligheten för tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster upprätthålls är starka. Enligt fast rättspraxis är det inte bara nödvändigt att avskaffa all form av diskriminering på grund av nationalitet av en tjänsteleverantör som är etablerad i en annan medlemsstat. Det är dessutom nödvändigt att avskaffa varje inskränkning som innebär att tjänster som tillhandahålls av någon som är etablerad i en annan medlemsstat, där denne lagligen utför liknande tjänster, förbjuds, hindras eller ens blir mindre attraktiva. Det spelar då ingen roll om kravbilderna för inhemska tjänsteleverantörer och sådana som är etablerade i andra medlemsstater är likadana.

Det framgår visserligen inte av tillgängligt underlag om det finns andra länder som har system med just redovisningscentraler men eftersom det räcker att leverantören utför liknande tjänster lagligt torde allmänna administrativa tjänster och revisionstjänster komma att kvalificera. Det kan för övrigt inte uteslutas att verksamheter som mera påtagligt liknar redovisningscentraler kan komma att startas upp till följd av lagkrav i andra länder, liksom nu föreslås för svensk del.

Frågan är då om det undantag i tjänstedirektivet som promemorian hänfört sig till är tillämpligt. Det finns ett rättsfall från EU-domstolen (förenade målen C-357/10-359/10) om en italiensk verksamhet som bestod i tillhandahållande av tjänster bestående i förvaltning, fastställande och uppbörd av vissa lokala skatter och avgifter under en viss tidsperiod. I rättsfallet förklarade EU-domstolen att krav på tjänsteleverantörerna som innebar krav på att anpassa bolagskapitalet till ett visst minimibelopp utgjorde hinder mot den fria rörligheten. Detsamma ansågs gälla krav som innebar att tilldelade kontrakt till näringsidkare som inte uppfyllde detta krav var ogiltiga och förbud mot sådana näringsidkare att delta i anbudsproceduren.

De nu aktuella kraven på bosättning, säte och att utrustningen ska finnas i Sverige får anses gå längre än det italienska kravet. I rättsfallet var det dessutom frågan om fastställande av skatter och avgifter vilket får anses ligga närmare uppfyllandet av undantaget i tjänstedirektivet än att bara ta emot och lagra taxameteruppgifter till stöd för skattekontroll. Regeringen bedömer därför att de i promemorian föreslagna begränsningarna inte kan införas.

Emellertid finns ingenting i EU-rätten som utgör hinder mot att kräva att tjänsteleverantören är bosatt eller har säte inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller att utrustningen finns inom samma område. Promemorians förslag bör därför justeras i enlighet med detta.

## 5.9.2 Lämplighetsprövning

**Regeringens förslag:** För redovisningscentralernas verksamhet ska det alltid finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed (verksamhetsansvarig).

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

Hos juridiska personer som har tillstånd att driva en redovisningscentral ska följande personer vara verksamhetsansvariga:

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,
2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,
3. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,
4. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen, och
5. hos andra juridiska personer den eller de som den juridiska personen har utsett.

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

I fråga om juridiska personer ska lämplighetsprövningen avse den eller de som är verksamhetsansvariga.

Därutöver ska prövningen i fråga om en juridisk person avse den juridiska personen 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 är att anse som närstående till gäldenären.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Vissa följdändringar till följd av regeringens förslag saknas dock i promemorian. Vidare har vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Jönköping* framför att lagförslaget innehåller många begrepp som inte behandlas närmare och pekar bl.a. på lagförslagen i 7 och 11 §§ i promemorians förslag till lag om redovisningscentraler, vilket kan förväntas innebära problem för rättstillämpningen. *Transportstyrelsen* vill förenkla prövningen på så sätt att den verksamhetsansvarige i ett kommanditbolag ska vara komplet-

tären och i andra handelsbolag en utsedd bolagsman. Då styrelsen föreslagit ett nytt andra stycke i 8 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler behöver hänvisningen i 11 § ändras så att den bara avser första stycket eftersom det ekonomiska kravet som styrelsen uppfattat saken bara ska ställas på tillståndshavaren. Vidare bör 12 § innehålla en hänvisning till alla de personer som avses i 11 § snarare än bara de verksamhetsansvariga. *Skatteverket* anför också denna sistnämnda synpunkt.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorians motivering anfördes följande i de nu aktuella frågorna:

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. 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.

I taxitrafiklagen finns regler om taxitrafiktillstånd. Den som vill bedriva taxitrafik måste enligt 2 kap. 1 § taxitrafiklagen ha taxitrafiktillstånd. Inom ramen för tillståndsgivningen prövas krav som i många avseenden liknar dem som regeringen föreslagit för att driva redovisningscentraler och som berörts i föregående avsnitt. I taxitrafiklagen ställs t.ex. lämplighetskrav på gott anseende och ekonomiska förhållanden.

I de fall en enskild näringsidkare för egen räkning ansöker om tillstånd för att driva en redovisningscentral ska prövningen naturligtvis helt inriktas på den enskilde näringsidkaren personligen. Om sökanden i stället är en juridisk person, t.ex. ett aktiebolag, blir lämplighetsprövningen mera komplicerad eftersom man behöver identifiera någon eller några av den juridiska personens funktionärer för att prövas.

I detta avseende finns alltså likartade behov av reglering i taxitrafiklagen och i det nu aktuella förslaget. I taxitrafiklagen har frågan lösts genom att en juridisk person som vill få ett taxitrafiktillstånd enligt lagen ska ha en eller flera trafikansvariga. En trafikansvarig har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt.

I en särskild regel i taxitrafiklagen, 2 kap. 4 §, anges för en rad olika slags juridiska personer vilka funktioner som medför att man är trafikansvarig, t.ex. den verkställande direktören i ett aktiebolag eller en ekonomisk förening, om det finns en sådan, annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen utsett. Prövningsmyndigheten kan också om det finns särskilda skäl medge att någon annan än de angivna ska vara trafikansvarig, se 2 kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen. Denna möjlighet har införts för att möjliggöra en mera flexibel tillämpning i fall där taxitrafiken endast utgör en mindre del av verksamheten.

Av taxitrafiklagens 2 kap. 6 § följer att det är den eller de trafikansvariga som ska prövas. Av bestämmelsens andra stycke följer dock att därutöver ska vissa särskilt angivna personer prövas, dock inte i fråga om kravet på yrkeskunnande.

Även om mycket talar för att redovisningscentraler ofta kommer att drivas som aktiebolag eller ekonomisk förening behövs likväl en regle-

ring som för olika slags juridiska personer identifierar de funktionärer som ska undergå en prövning. I sammanhanget kan noteras att regeringen i avsnitt 5.5 föreslår en något snävare krets av tillgängliga juridiska personer än vad som är fallet enligt taxitrafiklagen. Liksom i taxitrafiklagen bör kretsen bestå av personer som har en företagsledande ställning och ekonomiskt ansvar för verksamheten. Den katalog över olika funktionärer som ska prövas i fråga om redovisningscentraler kan därför utformas med ledning av taxitrafiktrafiklagen.

Regeringen finner sammanfattningsvis, liksom promemorian, att taxitrafiklagens utformning i dessa frågor bör tjäna till ledning för utformningen av den föreslagna lagen om redovisningscentraler. I sammanhanget kan framhållas att särskilt gamla yrkestrafiklagen (1998:490) men i någon mån även nya yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller motsvarande bestämmelser. När den gäller den synpunkt som *Kammarrätten i Jönköping* lämnat kan det därför framhållas att praxis och andra rättskällor hänförliga till rättstillämpningen för dessa lagar kan tjäna till ledning även för den föreslagna lagen. När det särskilt gäller praxis se M. Ceder m.fl. i Trafikkommentarer 6:e uppl. under kommentarerna till motsvarande paragrafer.

I förhållande till taxitrafiklagens reglering föreslår regeringen dock ett antal skillnader. Regeringen föreslår, liksom görs i promemorian, en särskild regel som anger att om tillståndet innehas av en fysisk person så ska det vara denne som är verksamhetsansvarig. Eftersom redovisningscentralerna måste finnas inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) behövs ingen motsvarighet till 2 kap. 3 § andra stycket taxitrafiklagen. Det saknas vidare skäl att uppställa något krav motsvarande det yrkeskunnande som finns i taxitrafiklagen. Redovisningscentraler ska alltså drivas i privat regi och får inte vara ideella föreningar eller stiftelser. Därför behövs inga motsvarigheter till 2 kap. 4 § första stycket 3 och 7 taxitrafiklagen. Regeringen kan inte identifiera några starka skäl till den förenkling som *Transportstyrelsen* föreslår utan låter utformningen av taxitrafiklagen vara styrande. I promemorians förslag till 7 § första stycke i den nya lagen om redovisningscentraler upprepas delar av innehållet i förslaget till 5 §, nämligen att det ska finnas en eller flera verksamhetsansvariga. Denna upprepning bör tas bort.

Promemorians förslag till 11 § i lagen om redovisningscentraler motsvarar 2 kap. 6 § taxitrafiklagen. Eftersom redovisningscentralerna måste finnas inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet behövs ingen motsvarighet i fråga om näringsidkare bosatta utanför detta område. När det sedan gäller förslagets 12 § bör denna, liksom *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* menat, omfatta alla de personer som avses i förslagets 11 §. Detta motsvarar också regleringen i 2 kap. 7 § taxitrafiklagen. Vidare ska *Transportstyrelsens* synpunkt angående hänvisningen i 11 § till 8 § beaktas av det skäl som styrelsen själv anför.

Som framgår av den föreslagna lagtexten innefattar lämplighetsprövningen inte bara funktionärer som verkar i den juridiska personen utan också den juridiska personen i sig. Så är fallet även enligt regleringen i yrkestrafiklagen. En juridisk person kan förstås inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person ha skatteskulder eller vara belastad med annan relevant problematik. Det kan t.ex. vara frågan om olika former av likvidationsförfaranden, t.ex.

sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation eller sådan likvidationsgrund som avses i 2 kap. 25 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Den närmare betydelsen av sådana omständigheter för tillståndet får avgöras från fall till fall.

Sådana faktorer som är relevanta för den juridiska personen torde bara mera sällan bli aktuella att bedöma i samband med ansökan om tillstånd men de kan oftare bli aktuella att bedöma under den löpande tillsynen av verksamheten. Återkallelse av tillståndet kan bli aktuell enligt 19 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

### 5.9.3 Krav på tillstånd och tillsyn

**Regeringens förslag:** En redovisningscentral ska endast få drivas av den som har tillstånd. Ansökan om tillstånd ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten).

Tillståndsmyndigheten ska utöva tillsyn över att den föreslagna lagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs.

Ett tillstånd ska gälla tills vidare.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn över den föreslagna lagen om redovisningscentraler och föreskrifter meddelade i anslutning till den samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt samma lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att i lag ange att Transportstyrelsen ska besluta om tillstånd. I promemorians förslag till bestämmelse om tillsyn anges inte vilka författningar tillsynen ska avse. Promemorians förslag till bemyndigande är något annorlunda utformat än regeringens.

**Remissinstanserna:** *Ekobrottsmyndigheten* framhåller vikten av att tillsynsmyndigheten får erforderliga medel och verktyg för att kunna upprätthålla en effektiv tillsyn. *Transportstyrelsen* menar att den inte bör nämnas vid namn i den föreslagna lagen om redovisningscentraler utan att detta i stället bör göras i förordning. Styrelsen menar vidare att bestämmelsen om tillsyn bör utformas så att det tydliggörs vilka författningar som tillsynen ska omfatta. Styrelsen saknar också ett bemyndigande om att meddela verkställighetsföreskrifter inom tillstånds- och tillsynsområdena. *Svenska Transportarbetareförbundet* framhåller vikten av ett fungerande tillsynsarbete.

**Skälen för regeringens förslag:** Tidigare har det framgått att den tekniska utrustning som ska användas för mottagning, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter ska certifieras. Den tekniska utrustningen utgör dock endast ett av flera krav som ska uppfyllas för att en redovisningscentral ska få drivas och certifieringen behöver därför kompletteras med ett mera övergripande myndighetsgodkännande. Enligt regeringens bedömning bör det därför ställas krav på tillstånd. Det kan i sammanhanget konstateras att tidigare förslag i denna fråga alla förutsatt att mottagande och lagring av taxameteruppgifter ska kräva någon form av tillstånd (se SOU 1997:111, SOU 1999:60 och SOU 2004:10). Rege-



ringen bedömer att de tillståndskrav som föreslagits uppfyller artikel 9 och 10 i tjänstedirektivet och de ska anmälas enligt artikel 15.7 samma direktiv.

I promemorian bedöms Transportstyrelsen vara den lämpligaste tillståndsmyndigheten. De argument som förs fram är bl.a. att Transportstyrelsen redan beslutar om taxitrafiktillstånd och utfärdar taxiförarlegitimation. Vidare förs det fram att styrelsen hanterar flera andra frågor med anknytning till taxitrafik och att den därför skulle få ett helhetsansvar på taxiområdet. Transportstyrelsens bedömningar av förutsättningarna för att bevilja taxitrafiktillstånd liknar i många avseenden de som föreslås för redovisningscentraler.

Regeringen delar visserligen promemorians bedömning i den nu aktuella frågan om tillstånd men ansluter samtidigt till *Transportstyrelsens* åsikt att utpekandet av den inte bör ske i lagen utan i förordning. Beslut om tillstånd ska därför fattas av den myndighet som regeringen bestämmer och sedan kan Transportstyrelsen utpekas i förordning.

Tillståndsgivningen och tillsynen över att redovisningscentralerna bedrivs i enlighet med tillämpliga författningar och tillståndet är nära förbundna med varandra. Det framstår därför som lämpligt att tillståndsmyndigheten även utövar tillsynen. Det är viktigt att tillståndsgivningen följs upp genom tillsyn över hur verksamheten bedrivs fortlöpande. Promemorians förslag till lydelse bör dock kompletteras på det sätt som Transportstyrelsens föreslagit. I praktiken kommer detta att innebära kontroll av att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. I promemorian finns inga förslag som innebär att tillsynsmyndigheten ges några speciella verktyg för sin tillsyn. Det får förutsättas att redovisningscentralerna under hotet om återkallelse eller varning, se avsnitt 5.10.1, kommer att hörsamma tillsynsmyndighetens önskemål.

Vidare bör promemorians bemyndigande kompletteras så att det omfattar möjligheten att meddela föreskrifter om tillsyn över den föreslagna lagen om redovisningscentraler och föreskrifter meddelade i anslutning till den samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt samma lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Däremot behövs inget sådant verkställighetsbemyndigande som Transportstyrelsen efterfrågat. Det omfattas ändå av regeringens egen normgivningsmakt.

Det finns inga skäl att tidsbegränsa ett tillstånd. Ett tillstånd ska därför gälla tills vidare.

## 5.10 Återkallelse och upphörande

### 5.10.1 Återkallelse av tillstånd att driva redovisningscentral

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

Ett tillstånd ska inte återkallas utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en verksamhetsansvarig eller annan person vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns, ska tillståndet återkallas.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. Promemorian har en annan lagteknisk lösning.

**Remissinstanserna:** *Kammarätten i Jönköping* har efterlyst preciseringar av begreppen ”allvarliga missförhållanden” och ”inte så allvarliga missförhållanden”. *Transportstyrelsen* har efterlyst att begreppet ”missförhållanden” tydliggörs.

**Skälen för regeringens förslag:** För att få bedriva verksamhet med redovisningscentraler krävs tillstånd. Som framgått i avsnitt 5.9.1 krävs att sökanden och övriga personer som underkastats prövningen uppfyller relativt högt ställda krav på bl.a. gott anseende. Det framstår som naturligt att ett tillstånd under vissa förhållanden ska kunna bli föremål för återkallelse. Precis som framgår av promemorian bör en sådan bestämmelse kunna utformas med ledning av vad som gäller vid återkallelse av taxitrafiktillstånd. 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 enligt taxitrafiklagen av annan anledning inte längre är uppfyllda, ska tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten, se 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). Regeringen anser att en motsvarande bestämmelse ska införas i den föreslagna lagen om redovisningscentraler. Precis som fallet är när ett taxitrafiktillstånd är föremål för prövning av om tillståndet ska återkallas ska det vara möjligt att i stället kunna meddela varning om missförhållandena vid redovisningscentralen är mindre allvarliga.

Av taxitrafiklagen följer vidare att ett ärende om återkallelse emellertid inte får avgöras utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet ska prövas. Om inte heller den nya personen godkänns, ska tillståndet återkallas, se 4 kap. 4 § taxitrafiklagen. Regeringen anser att det även ska införas en motsvarande bestämmelse i den föreslagna lagen om redovisningscentraler. Det innebär att om tillståndshavaren för en redovisningscentral inte inom skälig tid byter ut den verksamhetsansvarige eller annan person vars lämplighet

är föremål för prövning i ett ärende om återkallelse av tillstånd eller om byte sker av sådana personer och dessa också befinns vara olämpliga så ska tillståndet återkallas. Till skillnad mot vad som föreslagits i promemorian anser dock regeringen att den författningstekniska lösning som framgår i 4 kap. 1 § taxitrafiklagen ska följas vid utformningen av bestämmelsen.

*Kammarätten i Jönköping* har efterlyst preciseringar av begreppen ”allvarliga missförhållanden” och ”inte så allvarliga missförhållanden”. Även *Transportstyrelsen* har efterlyst att begreppet ”missförhållanden” tydliggörs. Som redan framgått anser regeringen, liksom promemorian, att taxitrafiklagens utformning i nu aktuella avseenden bör vara styrande för utformningen av den föreslagna lagen om redovisningscentraler. I detta sammanhang kan det framhållas att särskilt gamla yrkestrafiklagen (1998:490) men i någon mån även nya yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller motsvarande bestämmelser. När det gäller de förtydliganden som Kammarätten i Jönköping och Transportstyrelsen efterlyst kan det därför framhållas att praxis och andra rättskällor hänförliga till rättstillämpningen för dessa lagar kan tjäna till ledning även för den föreslagna lagen, jfr. prop. 1985/86:126 s. 133 f., prop. 1987/88:78 s. 40 f. och 53 f., prop. 1997/98:63 s. 72 f. och 130, prop. 2011/12:80 s. 121 och 148). När det särskilt gäller praxis se M. Ceder m.fl. i Trafikkommentarer 6:e uppl. under kommentarerna till respektive paragrafer.

Ett exempel på när ett allvarligt missförhållande skulle kunna föreligga vid driften av en redovisningscentral är t.ex. om en tillståndshavare eller någon i den krets som är föremål för prövning enligt 11 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelse mot skatterättsliga regler eller i övrigt visat sig obenägen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Att inte fullgöra sin uppgiftsskyldighet mot Skatteverket eller i förekommande fall till andra myndigheter skulle också kunna utgöra grund för att vara ett allvarligt missförhållande. Detsamma gäller självfallet om det skulle visa sig att det förekommit manipulation av den taxameterinformation redovisningscentralen har till uppgift att hantera eller att informationen i övrigt inte hanteras på ett betryggande sätt.

Ett beslut om återkallelse eller varning är ett ingripande beslut. Av taxitrafiklagen följer att sådana beslut ska delges den som beslutet berör, se 4 kap. 15 § taxitrafiklagen. Regeringen anser att även beslut om återkallelse eller varning som avser redovisningscentraler ska delges den som beslutet gäller.

I promemorian görs bedömningen att ett beslut om återkallelse har en tydlig karaktär av sanktion. Mot bakgrund av detta gjordes därför den bedömningen att en återkallelse inte skulle följa på en verksamhetsansvarigs besked om att verksamheten i redovisningscentralen upphört. I stället ansågs här vara fråga om en situation där det i stället borde fattas ett beslut om att tillståndet att driva redovisningscentralen upphör. Regeringen delar inte denna uppfattning utan återkommer till detta i avsnitt 5.10.5.

## 5.10.2 Tillstånds giltighet

**Regeringens förslag:** Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs, övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet. Tillståndet gäller, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfall eller konkurs ska en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig. För att en föreståndare ska godkännas måste han eller hon med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och sitt anseende bedömas vara lämplig att driva verksamheten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har närmare berört förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian föreslås att tillståndet ska övergå på dödsboet om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral dör. I de fall en tillståndshavare försätts i konkurs föreslås att tillståndet övergår till konkursboet. Bestämmelsen motsvarar vad som följer av 2 kap. 15 § första stycket och andra stycket första meningen i taxitrafiklagen.

Det är angeläget att verksamheten vid en redovisningscentral kan drivas vidare under viss begränsad tid när ett dödsfall som påverkar redovisningscentralen inträffar. Detsamma gäller i de fall innehavaren av tillståndet försätts i konkurs. De lagrade taxameteruppgifter som finns hos redovisningscentralen har stor betydelse för både den taxiverksamhet som överfört uppgifterna och för Skatteverkets kommande kontroll. Regeringen anser därför att det precis som är fallet vid dödsfall eller konkurser som träffar tillståndshavare vid taxiverksamhet bör föreligga en frist innan ett tillstånd att bedriva en redovisningscentral upphör. Den tid som ges möjliggör att bedöma om verksamheten vid redovisningscentralen har möjlighet att drivas vidare eller om taxameteruppgifterna ska överlämnas till en annan redovisningscentral, se avsnitt 5.10.5. Regeringen delar promemorians bedömning att vid utformningen av förslaget ska taxitrafiklagens bestämmelse fungera som förebild med de anpassningar som krävs för att göra motsvarande bestämmelse tillämplig på redovisningscentralernas verksamhet. De kriterier för lämplighet som en föreståndare för verksamheten måste uppfylla är de krav som beskrivits ovan i avsnitt 5.9.1.

## 5.10.3 Upphörande av tillstånd

**Regeringens förslag:** Tillståndet att driva en redovisningscentral ska upphöra att gälla, om inte en föreståndare har anmälts till tillståndsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andra föreståndaren godkänns, ska tillståndet upphöra att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås även att Transportstyrelsen fattar beslut om att ett tillstånd att driva redovisningscentral ska upphöra att gälla om redovisningscentralens verksamhet av annan anledning inte längre ska bedrivas.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Jönköping* anser att det krävs beslut för att ett tillstånd ska upphöra. *Transportstyrelsen* anser att beslut om att tillstånd upphör inte är behövligt.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian föreslås att tillståndet att driva en redovisningscentral i vissa lägen ska upphöra att gälla. Om det inte har anmälts en föreståndare till Transportstyrelsen inom en månad efter ett dödsfall eller ett konkursbeslut, ska tillståndet upphöra att gälla. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som Transportstyrelsen bestämmer. Om inte heller den andra föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Bestämmelsen har fått sin utformning efter en liknande bestämmelse i taxitrafiklagen, jfr 2 kap. 15 § andra stycket taxitrafiklagen. Regeringen delar promemorians slutsats och anser att det ska införas en liknande bestämmelse i den föreslagna lagen om redovisningscentraler när verksamheten upphör på grund av dödsfall eller konkurs.

I promemorian görs bedömningen att det även bör införas en ordning som ger möjlighet att fatta särskilt beslut om att verksamheten upphör. Det föreslås att en bestämmelse införs som innebär att ett särskilt beslut ska fattas om att tillståndet upphävs. Som skäl anförs att detta är lämpligare då de nu nämnda fallen inte är jämförbara med de situationer som beskrivs i föregående avsnitt 5.10.1 och som behandlar återkallelse av ett tillstånd. En återkallelse ses i promemorian i grunden som en form av sanktion. *Kammarrätten i Jönköping* har påtalat att det bör framgå av lagtexten att ett myndighetsbeslut förutsätts för att ett tillstånd ska upphöra. *Transportstyrelsen* anser däremot att beslut om att tillstånd upphör inte är behövligt eftersom det framgår vid vilken tidpunkt tillståndet upphör. Det kan i detta sammanhang noteras att något särskilt beslut om att ett taxitrafiktillstånd upphör när fråga är om dödsfall eller konkurs som påverkar taxiverksamheten inte ansetts nödvändigt för att få klarhet i när verksamheten kommer att upphöra, jfr 2 kap. 15 § taxitrafiklagen. Detsamma gäller t.ex. även för tillstånd att bedriva yrkesmässig biluthyrning, dvs. att vid dödsfall och konkurs upphör tillståndet utan särskilt beslut därom, jfr 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning. Enligt regeringens mening är de situationer som det nu är frågan om närmast att jämföra med att tillstånden förfaller. Som Transportstyrelsen påpekat framgår av ordalydelsen när tillståndet kommer att upphöra. Tillståndet upphör antingen sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet, eller om det av särskilda skäl medgivits en längre giltighetstid av tillståndsmyndigheten när denna tid löpt ut. Mot denna bakgrund anser regeringen att det inte krävs något särskilt beslut om att tillståndet ska upphöra när en tillståndshavare dör eller försatts i konkurs.

#### 5.10.4 Avveckling på egen begäran m.m.

**Regeringens förslag:** Ett tillstånd ska återkallas om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller på tillståndshavarens begäran om verksamhet med redovisningscentralen inte har bedrivits eller upphör.

**Promemorians förslag:** Tillståndet ska upphöra att gälla om redovisningscentralens verksamhet av annan anledning inte längre ska bedrivas.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att ett tillstånd ska återkallas om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse eller på tillståndshavarens begäran om verksamhet som tillståndet avser inte har bedrivits eller upphör.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian görs bedömningen att det ska fattas beslut om att ett tillstånd upphör när den som är verksamhetsansvarig för redovisningscentralen lämnar besked om att verksamheten har upphört. *Transportstyrelsen* anser att det i nu nämnda situationer bör fattas ett beslut om återkallelse. Regeringen anser att det ska fattas ett särskilt beslut beträffande tillståndets varaktighet när tillståndshavaren för redovisningscentralen begär det. Detsamma bör gälla när tillståndet inte används. Regeringen delar dock inte uppfattningen att det är fråga om ett särskilt beslut om att tillståndet ska upphöra. I detta sammanhang är värt att notera att det i annan yrkestrafiklagstiftning i nu nämnda situationer är fråga om att återkalla tillståndet, jfr 4 kap. 5 § taxitrafiklagen, 5 § yrkestrafiklagen (2012:210), 14 § lagen (1998:492) om biluthyrning och 10 kap. 1 § punkten 3 lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Mot denna bakgrund anser regeringen att tillståndet ska återkallas av tillståndsmyndigheten på tillståndshavarens begäran om verksamhet med redovisningscentralen inte har bedrivits eller upphör. Tillståndet ska även återkallas om tillståndet inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse. I sådana situationer klargörs genom beslutet att tillståndet inte längre ska gälla och från vilken tidpunkt tillståndet inte längre är giltigt. En bestämmelse med detta innehåll ska införas i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

## 5.10.5 Säkring av taxameteruppgifter

**Regeringens förslag:** När ett tillstånd har upphört att gälla ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den som dödsboet eller konkursboet väljer.

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

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslås att när ett tillstånd har upphört att gälla ska dödsboet eller konkursboet överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till Transportstyrelsen. Vidare föreslås i promemorian att när ett tillstånd har återkallats så ska den som innehade tillståndet överföra den information som tidigare bevarades hos redovisningscentralen till Transportstyrelsen.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det inte är tillräckligt utrett varför taxameteruppgifterna ska överföras till styrelsen när en redovisningscentralens verksamhet upphör. Styrelsen anför också att texten i promemorians avsnitt 5.3.19 om att redovisningscentraler ska upphandlas för taxiföretag som inte finner någon redovisningscentral att sluta avtal med måste vara felaktig. *Kammarrätten i Jönköping* anför att det står klart att promemorian inte utrett vad som ska ske för taxiföretag som inte får möjlighet att träffa avtal med en redovisningscentral. Det talas i promemorian om andra lösningar för det fall taxiföretagen inte skulle kunna teckna avtal med en redovisningscentral men det lämnas inte några förslag om detta. Eftersom tillgång till en sådan central kommer vara en förutsättning för att kunna driva taxiverksamhet bör förslaget inte genomföras om inga garantier ställs för att det kommer att finnas tillgång till redovisningscentraler. *Skatteverket* framhåller att något förslag om upphandling inte finns uttalat och inte heller torde behövas eftersom promemorians slutsats är att detta inte behövs.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Överföring av lagrade taxameteruppgifter*

Hos redovisningscentralerna kommer det att finnas en stor mängd lagrade taxameteruppgifter. Uppgifterna kommer att vara av central betydelse både för taxiverksamheten som har en skyldighet att överlämna sina taxameteruppgifter till en redovisningscentral och för Skatteverket som ska utföra den skattekontroll av taxiverksamheten som den föreslagna regleringen syftar till att underlätta.

När ett tillstånd att driva en redovisningscentral har upphört eller återkallats måste taxiföretagen tämligen omgående avtala med en ny redovisningscentral om framtida överföringar av taxameteruppgifterna

eftersom detta är en förutsättning för att få bedriva taxitrafik, jfr 2 a kap. 1 § föreslagen ändring i taxitrafiklagen. När en redovisningscentralers verksamhet upphör eller återkallas måste även de taxameteruppgifter som lagras hos redovisningscentralen på ett eller annat sätt säkras och överföras till någon annan som kan lagra uppgifterna.

I promemorian föreslås att de lagrade uppgifterna ska överföras till Transportstyrelsen. *Transportstyrelsen* har invänt mot detta och ansett att det inte är tillräckligt utrett varför styrelsen är den myndighet som är mest lämpad att emot lagrade taxameteruppgifter när en redovisningscentralers verksamhet har upphört. Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen förvisso har till uppgift att besluta i frågor som avser taxitrafik, t.ex. beslut om tillstånd till taxitrafik och utfärdande av taxiförarlegitimationer. Men nu aktuell lagring av uppgifter från taxametrar har i sig inte primärt med trafikfrågor att göra utan syftar till att underlätta för Skatteverket vid skattekontroll av taxinäringen. Dessutom är det nu fråga om speciella fall när en redovisningscentralers verksamhet upphör eller tillståndet att bedriva verksamheten återkallas. Varför en myndighet, som i praktiken skulle bli en nationell redovisningscentral, skulle vara bättre lämpad än en annan redovisningscentral som anvisas av tillståndshavaren för taxitrafiktillståndet saknas det bärande skäl för. Det framstår i stället som mer lämpligt att ge tillståndshavaren möjlighet att själv välja vilken redovisningscentral som ska anlitas för att lagra uppgifterna när den tidigare redovisningscentralen upphör med sin verksamhet. Möjligheten att välja redovisningscentral gör sig inte mindre gällande vid dessa situationer än i de fall det inte är frågan om att tillståndet upphör eller återkallas. Som redan påpekats åligger det ju dessutom innehavaren av taxitrafiktillstånd att ombesörja att taxiverksamheten träffar avtal med en ny redovisningscentral till vilken framtida taxameteruppgifter kan överföras eftersom en sådan överföring kommer att utgöra en förutsättning för att få bedriva taxiverksamhet.

Regeringen anser mot bakgrund av det anförda att dödsboet eller konkursboet ska överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar. Om det är fråga om ett återkallat tillstånd att bedriva en redovisningscentral ska tillståndshavaren för taxitrafiktillstånd anvisa vilken annan redovisningscentral den verksamhetsansvarige för den tidigare redovisningscentralen ska överföra de lagrade uppgifterna till.

Det är angeläget att uppgifterna överförs från den tidigare redovisningscentralen till den nya redovisningscentralen utan onödig tidsutdräkt. I promemorian föreslås att uppgifterna ska överföras senast tre veckor efter det att en redovisningscentralers tillstånd upphörde eller återkallades. Nu föreslagen ordning förutsätter till skillnad från promemorians förslag att tillståndshavaren för taxitrafiktillståndet ska anvisa en annan redovisningscentral innan tidigare lagrade taxameteruppgifter är möjliga att överföra. Att anvisa en ny redovisningscentral inom en tid av tre veckor framstår som för kort. Med hänsyn härtill anser regeringen att taxameteruppgifterna ska överföras till den nya redovisningscentralen senast sex veckor efter det att den tidigare redovisningscentralens tillstånd upphörde eller återkallades.



En följdfråga uppkommer för det fall taxiföretaget upphört eller fått sitt tillstånd återkallat innan redovisningscentralen upphört eller fått sitt tillstånd återkallat. I så fall finns inget taxiföretag som kan anvisa en ny redovisningscentral. Om denna fråga skulle lämnas oreglerad kommer den tidigare redovisningscentralen att vara kvar med en skyldighet att överföra uppgifterna utan någon möjlighet att kunna utverka en anvisning. I praktiken kommer det t.ex. att vara en konkursförvaltare som har att förhålla sig till skyldigheten att överföra. Det skulle då ligga närmast till hands för konkursförvaltaren att själv välja en ny redovisningscentral. Frågan skulle för övrigt uppkomma även om ett taxiföretag av någon anledning inte går att nå inom tidsfristen eller om det av någon anledning skulle vägra att lämna en anvisning.

Den lagtekniska lösningen bör därför bygga på vad som ändå skulle vara naturligt i den uppkomna situationen. Om det inte går att få någon anvisning får t.ex. konkursförvaltaren själv välja till vilken ny redovisningscentral överföringen ska ske. En annan lösning på frågan kunde varit att alltid låta redovisningscentralen, dvs. även en som inte upphört eller fått sitt tillstånd återkallat, välja ny redovisningscentral i stället för taxiföretaget. Denna lösning skulle dock innebära ett sådant ingrepp i taxiföretagets frihet att sköta sin egen verksamhet att den inte bör väljas.

Om det i stället är redovisningscentralen som upphört innan taxiföretaget upphör uppkommer formellt inget liknande problem. I den situationen gäller ju att redovisningscentralen har att invänta taxiföretagets anvisning. Men om tiden mellan upphörandena är så kort att detta inte är möjligt i alla fall kommer den föreslagna lydelsen av lagtexten att ge redovisningscentralen möjlighet att välja även i dessa situationer.

Eftersom det kommer att följa av lag att ett dödsbo, konkursbo eller en verksamhetsansvarig vid en tidigare redovisningscentral ska överföra lagrade taxameteruppgifter till en annan anvisad redovisningscentral utgör inte överföring något hinder mot den tystnadsplikt som redovisningscentraler kommer att vara skyldiga att förhålla sig till, se avsnitt 5.14.

### *Överföring av framtida taxametergifter*

I promemorians avsnitt 5.3.15 görs bedömningen att tillgången till redovisningscentraler kommer att kunna tryggas på den fria marknaden. Det uttalas vidare bl.a. följande. En av utgångspunkterna har varit att det kan förutsättas att det kommer att finnas privata aktörer som kan erbjuda lagringstjänster åt samtliga taxiföretag. Vidare antecknas i promemorian att man efterhört intresset att driva redovisningscentraler och att detta är stort. Det är viktigt att det finns tillgång till redovisningscentraler eftersom det inte är rimligt att taxiföretag ska drabbas av sanktioner om underlåtenheten att överföra taxameteruppgifter beror på att det inte funnits tillgång till redovisningscentraler. Om det efter en tid skulle visa sig att sådan tillgång inte finns måste någon kompletterande lösning, innehållande statlig medverkan, övervägas. Promemorian avstod från att närmare utreda den frågan.

Det konstateras dock i promemorians avsnitt 5.3.19 att det inte behövs någon frist för att ge taxiföretagen möjlighet att hitta en ny redovisningscentral för det fall den tidigare har upphört eller att dess tillstånd har

återkallats. Detta motiveras med att en upphandlingslösning kommer att medföra att ett taxiföretag alltid kan finna en annan redovisningscentral.

Regeringen kan bara konstatera, liksom flera remissinstanser gjort, att det inte finns några förslag om en upphandlingslösning i promemorian. Å andra sidan bedömer regeringen att den fria marknaden kommer att ha tillräcklig förmåga att svara upp med ett tillräckligt utbud av redovisningscentraler, se även avsnitt 6.1 under underrubriken Redovisningscentraler. Visar sig detta i framtiden vara en felaktig bedömning får liksom promemorian ansett någon kompletterande lösning övervägas.

Regeringen anser dock, i motsats till promemorian, att det under alla omständigheter kan behövas någon form av frist. En konkurs eller ett dödsfall kan komma plötsligt och det är inte säkert att just taxiföretaget får reda på dessa förhållanden omedelbart. Taxiföretaget måste efter att det fått vetskap om den då uppkomna situationen sluta ett nytt avtal med en ny redovisningscentral för att med hjälp av denna fortsätta att uppfylla sina skyldigheter enligt förslaget till 2 a kap. taxitrafiklagen, dvs. överföring av framtida taxameteruppgifter. Det kan förstås orsaka tidsutdräkt att sluta avtal med en ny redovisningscentral. Det är inte rimligt att taxitrafiktillståndet ifrågasätts på grund av uteblivna överföringar i nu aktuella situationer.

Regeringen menar dock att det skulle föra för långt att införa en lagreglerad frist av viss längd. Det är svårt att förutsäga hur snabbt det kommer att vara möjligt för ett taxiföretag att sluta ett nytt avtal. Regeringen menar därför att det lämpligaste är att nu berörda förhållanden i stället beaktas i samband med bedömningen av om underlåtna överföringar ska utgöra skäl för att ifrågasätta taxitillståndet. Om taxiföretaget hamnat i situationen att den inte kan genomföra överföringar av nu aktuella anledningar bör alltså återkallelse av taxitrafiktillståndet eller varning inte komma i fråga med mindre än att tidsutdräkten blir oacceptabelt lång, jfr avsnitt 5.8.

Vid den närmare bedömningen av detta kan viss ledning sökas i den sexveckorsfrist som följer av förslagen till 18 och 23 §§ i den nya lagen om redovisningscentraler. Det är nämligen rimligt att tänka sig att den nya redovisningscentral som kommer att anlitas för framtida överföringar kommer att vara densamma som anvisas enligt nu nämnda paragrafer.

## 5.11 Sanktioner riktade mot redovisningscentralerna

<p><b>Regeringens förslag:</b> Om den som tidigare varit verksamhetsansvarig inte fullgör sin skyldighet att, efter återkallelse av redovisningscentralens tillstånd, överföra den information som lagrats hos redovisningscentralen får tillståndsmyndigheten förelägga denne att skyldigheten ska fullgöras. Ett sådant föreläggande ska få förenas med vite.</p>
---

**Promemorians förslag:** Promemorian föreslår två straffbestämmelser. Regeringen föreslår dock att ingen av dem genomförs. 27 § i promemorians förslag genomförs inte alls och 28 § ersätts med en vites-sanktion.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten över Skåne och Blekinge* menar att det kan vara adekvat att införa straffbestämmelser men efterlyser en diskussion av skälen för detta och en analys av frågor om lagkonkurrens. *Hovrätten* påpekar också att påföljden enligt förslagets 28 §, dvs. penningböter, inte stämmer överens med motivtexten där fängelse föreslås ingå i straffskalan. *Kammarrätten i Jönköping* menar att promemorians utformning av 23 och 28 §§ innebär att den senare bestämmelsen kan träffa den som lämnat redovisningscentralen omedelbart i samband med återkallelsen och före delgivning av beslutet. Den personen kan och får inte förfoga över redovisningscentralens tillgångar och bör därför inte träffas av straffbestämmelsen. *Förvaltningsrätten i Malmö*, *Skatteverket* och *Stockholms handelskammare* påpekar samma förhållande som *Hovrätten över Skåne och Blekinge* beträffande den föreslagna 28 §. *Åklagarmyndigheten* menar att förslaget till 27 § straffbelägger handlingar som helt eller delvis utgör brott mot befintlig lagstiftning i brottsbalken. Den som uppsåtligen ändrar uppgifter som ska bevaras i en redovisningscentral kan således lagföras för urkundsförfalskning. Den som uppsåtligen förstör eller på annat sätt undanskaffar sådana uppgifter kan lagföras för hindrande av urkunds bevisfunktion. Skillnaden är dock att brottsbalken inte stadgar ansvar för oaktsamma handlingar och att även ringa fall leder till ansvar. Utöver dessa straffbestämmelser torde ansvar för medhjälp till skattebrott och bokföringsbrott bli aktuellt för den som ändrar, förstör eller undanskaffar uppgifterna, om det sker i syfte att främja annans brottslighet. Det finns därför inget behov av det föreslagna straffbudet. Myndigheten pekar också på vissa skillnader. Förslaget till 27 § saknar bokföringsbrottets ”huvudsaklighetskriterium” och skulle därför kunna medföra ett striktare straffansvar. Vidare är avgränsningen av personkretsen ”den som” oklar och skulle kunna omfatta en vidare krets, t.ex. en datatekniker som råkar radera data vid en uppdatering. Ordalydelsen ger också intrycket av att omfatta uppgifter som ännu inte har överförts. *Åklagarmyndigheten* anför också att skyldigheten enligt 12 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler om att snarast anmäla ändrade förhållanden i personkretsen bör vara förenad med någon form av sanktion. *Ekobrottsmyndigheten* invänder inte mot att den som orsakar att information går förlorad eller förstörs kan straffas men för fram liknande resonemang som *Åklagarmyndigheten*. Förhållandet till skattebrottslagen behöver också utvecklas.

**Skälen för regeringens förslag:** Ansvaret för att taxameteruppgifterna överförs ska som förslagets ovan ligga på innehavaren av taxitrafiktillståndet. Från och med att detta har skett kommer dock ansvaret för informationen att ligga på redovisningscentralen. Frågan är då om det finns något behov av kunna rikta sanktioner, straffrättsliga eller andra, mot den som uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakar att information går förlorad.

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

Att exempelvis undanska 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 verifieringar och därmed räkenskapsinformation enligt bokföringslagen hos taxiåkaren.

Utredningen är dock tveksam till om kopior av sådana verifieringar 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.

De argument som framförallt *Åklagarmyndigheten* för fram talar för att den föreslagna straffbestämmelsen i promemorians 27 § inte behövs. Det kan särskilt konstateras att bestämmelserna i 14 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken i stora stycken överlappar promemorians förslag som just anger att ändra, förstöra eller undanskaffa uppgifter som ska bevaras som den straffbara handlingen. Huruvida medverkan till skattebrott eller bokföringsbrott kan bli aktuell är i ljuset av det nyss återgivna citatet inte lika entydigt och får bli en fråga för rättstillämpningen. De straffbara betenden som promemorians förslag tar sikte på täcks dock i så pass stor utsträckning av 14 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken att regeringen inte anser att promemorians förslag bör genomföras.

Det finns i och för sig, som *Åklagarmyndigheten* påpekat, vissa skillnader mellan förslaget 27 § och den straffbarhet som gäller enligt 14 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken, t.ex. att förslaget avser att straffbelägga oaktsamhet vilket inte är fallet enligt straffbestämmelserna i brottsbalken. Det har dock inte framkommit något underlag för att kunna bedöma det praktiska behovet av just detta eller att åtgärda de andra skillnaderna som *Åklagarmyndigheten* pekat på. Skulle detta sedermera, när systemet med redovisningscentraler varit i bruk en tid, trots allt visa sig vara otillräckligt kan det finnas skäl att på nytt överväga frågan om straffsanktioner.

I promemorian föreslås också en straffbestämmelse som tar sikte på underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter till Transportstyrelsen efter att en redovisningscentralens verksamhet upphört på grund av att tillståndet återkallats eller upphört att gälla på grund av dödsfall eller konkurs. Skatteverket har behov av tillgång till taxameteruppgifterna även för det fall ett tillstånd återkallas och det är t.ex. angeläget att motverka eventuella kringgåenden bestående i lägga ned och starta upp en redovisningscentral vid upprepade tillfällen.

Ett sådant beteende motverkas i och för sig i någon mån av kostnaderna och besväret för att få ett nytt tillstånd för att driva en redovisningscentral. Regeringen delar dock promemorians bedömning i så måtto att det behövs ett ytterligare och mera direkt påtryckningsmedel för att

uppnå att taxameteruppgifterna överförs. När det gäller konkurs finns dock enligt regeringens uppfattning inga skäl att befara att en konkursförvaltare skulle underlåta att uppfylla skyldigheten och något praktiskt behov av en sanktion bedöms därför inte finnas. När det gäller upphörande på grund av dödsfall skulle det enligt regeringens uppfattning föra för långt att låta dödsbodelägarna omfattas av någon sanktion. Dessa kommer ju oftast inte att ha haft någonting med redovisningscentralens verksamhet att göra. Sanktionsmöjligheten bör därför begränsas till återkallelsefallen, dvs. 23 § i förslaget till lag om redovisningscentraler.

I ljuset av promemorians förslag uppkommer frågan om det finns något annat sätt än kriminalisering för att uppnå det nu aktuella syftet. Det är regeringens bedömning att en möjlighet att förena ett föreläggande att fullgöra sina skyldigheter enligt nyss nämnda paragraf med en vites-sanktion utgör en tillräckligt ingripande och verksam sanktion för att uppnå syftet. En sådan bör därför införas. Uppgiften att besluta sådana förelägganden bör falla på tillståndsmyndigheten.

Den av *Kammarrätten i Jönköping* uppmärksammade situationen bör inte föranleda vare sig straffansvar eller någon annan sanktion. I samband med frågan om utdömande av vitet får det beaktas om den verksamhetsansvarige inte haft möjlighet att förfoga över redovisningscentralen.

När det slutligen gäller den av Åklagarmyndigheten önskade sanktionen av 12 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler om skyldighet att anmäla ändrade förhållanden i personkretsen kan regeringen konstatera att det inte föreslås någon sådan sanktion i promemorian. Emellertid kan beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet frågan om återkallelse eller varning bli aktuell, se avsnitt 5.10.1.

## 5.12 Redovisningscentralens skyldigheter

### 5.12.1 Lagringstid

**Regeringens förslag:** Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.

När taxameteruppgifter, med anledning av att en tidigare redovisningscentral har upphört eller fått sitt tillstånd återkallat, överförts till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag har dock en något annorlunda beskrivning av tidsangivelsen och saknar en hänvisning för att klargöra närmare vilka uppgifter skyldigheten avser som regeringen föreslagit.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* menar att det bör framgå närmare vilka uppgifter som faktiskt ska lagras, t.ex. genom en hänvisning till det föreslagna 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211). Det bör också förtydligas att lagringstiden ska räknas från utgången av det kalenderår då överföringen skedde för att den totala lagringstiden ska bli sju år. Verket har

också efterfrågat klargöranden av situationen då byte av redovisningscentral sker. Det bör ske någon form av avstämning så att löpnummerserien inte avbryts till följd av ett byte, t.ex. genom att redovisningscentralen vars uppdrag upphör ska rapportera till Transportstyrelsen vilket löpnummer den sist överförda rapporten har samt att den nya centralen på motsvarande sätt rapporterar det första löpnumret. Om löpnummerserien blir bruten bör en avvikelserapport om detta skapas. Skatteverket har i sammanhanget också framfört att det inte bör vara möjligt att flytta de till en viss redovisningscentral överförda taxameteruppgifterna till den nya centralen med anledning av ett byte. *Kammarrätten i Jönköping* har också tagit upp den sistnämnda frågeställningen om byte. *Swedac* framhåller att ”sju år från det att informationen överfördes” inte är samma sak som ”fram till och med det sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades”. *Almega* har tagit upp frågan om vad som ska ske med taxameteruppgifterna om en taxiföretagare inte betalar för lagring. *Taxiförbundet* och *Sveriges Redovisningskonsulters Förbund (SRF)* har anfört att det ska vara lätt för ett taxiföretag att byta redovisningscentral. Taxiförbundet tillägger även att lämnade taxameteruppgifter bör sparas hos den första redovisningscentralen och nya data lämnas till den nya centralen.

**Skälen för regeringens förslag:** Av 7 kap. 2 § bokföringslagen (1999:1078) följer att räkenskapsinformation ska bevaras fram till och med det sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades. Taxameteruppgifterna som lagras ska användas för jämförelse med ingiven intäktsredovisning och sparad bokföringsmaterial. Den tid under vilken taxameteruppgifterna ska lagras bör då anpassas till den tid under vilken eftertaxering är möjlig. Lagtexten bör då justeras på det sätt som bl.a. *Skatteverket* framfört. Detsamma gäller synpunkten angående vilka närmare uppgifter som ska sparas.

Enligt 18 och 23 §§ i förslaget till lag om redovisningscentraler ska en ny redovisningscentral ta emot och lagra taxameteruppgifter från redovisningscentraler vars verksamhet upphört på grund av de där angivna skälen, t.ex. återkallelse och konkurs. Den nya redovisningscentralens lagring av dessa uppgifter ska då fortgå till dess att uppgifterna lagrats under sju år från utgången av det kalenderår som överföringen först skedde.

Skatteverket m.fl. tar upp frågan om lagring av taxameteruppgifterna efter ett byte av redovisningscentral som inte har samband med sådana situationer som avses i 18 och 23 §§ i förslaget till lag om redovisningscentraler. Ingenting i förslaget innebär ju några hinder mot att sådana frivilliga byten ska kunna ske. Regeringen menar att det av den föreslagna lagtextens lydelse får anses följa att den redovisningscentral som mottagit uppgifterna också har att lagra den under hela den angivna tiden. Om ett byte sker har den nya centralen skyldighet att bevara de uppgifter den tar emot på motsvarande sätt. I fråga om sådana rapporteringar som Skatteverket efterlyser kan det dock konstateras att det förstås är fullt möjligt för Skatteverket självt att begära ut uppgifterna från de två redovisningscentralerna och konstatera om löpnummerserien är bruten eller inte.

Skatteverket menar att det bör skapas en avvikelserapport om löpnummerserien blir bruten. Regeringen konstaterar att ingenting i vare sig

promemorians eller regeringens förslag innebär att taxameteruppgifterna, innefattande bl.a. löpnummer i den s.k. körpassrapporten, ska föras till tillståndsmyndigheten eller någon annan myndighet. Det är i stället till redovisningscentralerna dessa uppgifter ska lämnas. I annat fall skulle i praktiken en myndighet delvis komma att utgöra redovisningscentral och det är inte avsikten med förslaget. Som sagts ovan är det dock fullt möjligt för Skatteverket att, genom att utnyttja sin rätt att begära ut uppgifter enligt 25 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler, konstatera om löpnummerserien är bruten eller inte. Att Skatteverket ska ha rätt att få taxameteruppgifter på detta sätt är ju själva huvudsyftet med detta förslag.

När det gäller *AlmeGas* fråga bör den hanteras på civilrättslig väg. Det blir med andra ord upp till redovisningscentralen att vid sin prissättning för tjänsterna ta i beaktande att den åtar sig att spara uppgifterna under sju år. Om taxiföretagaren då slutar att betala får det bara betydelse för framtida överföringar.

## 5.12.2 Utlämnande till Skatteverket

**Regeringens förslag:** En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana taxameteruppgifter som den är skyldig att lagra enligt den föreslagna bestämmelsen om lagring och lagringstid i lagen om redovisningscentraler. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om överföringsmetod, uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i förslaget till 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen.

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

Den nya redovisningscentral som avses i 18 och 23 §§ i den föreslagna lagen om redovisningscentraler ska vara skyldig att på begäran av Skatteverket lämna ut lagrad taxameterinformation.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag saknar anknytning till bestämmelsen om lagringskyldighet, dvs. 24 § i regeringens förslag till lag om redovisningscentraler. Promemorian innehåller inga uttryckliga författningsförslag angående uppgiftsskyldighet om uteblivna överföringar och orsaken till detta. Promemorian har inget uttryckligt förslag om skyldighet för redovisningscentralen att självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att taxiföretagen inte kan förfoga över eller ha given tillgång till uppgifterna. Emellertid bör de i vissa situationer kunna få tillgång till i vart fall en begränsad del av uppgifterna i samband med att de ska göra sin redovisning och deklARATION eller återupprätta förkommen bokföring. Detta måste dock inte innebära att företaget ska kunna begära ut all information. Redovisningscentralerna kan behöva ges möjlighet att ta ut en avgift för de uppgifter

som begärs ut. Skatteverket anför vidare att Transportstyrelsen ska ta emot avvikelserapporter från redovisningscentralen när överföring inte sker på föreskrivet sätt. *Taxiförbundet* och *Sveriges Redovisningskonsulters Förbund (SRF)* framhåller att taxiföretagen ska "äga" taxameteruppgifterna och därför ha rätt att ta del av alla dessa uppgifter. *Transportstyrelsen* ser ett behov av att även styrelsen ska kunna ta del av vissa av de lagrade uppgifterna, främst relaterade till pris, som kan vara av betydelse för myndighetens roll som marknadsövervakare. Frågan om sekretess får då övervägas i särskild ordning.

**Skälen för regeringens förslag:** Det måste vara möjligt för Skatteverket att enkelt kunna få ut lagrade taxameteruppgifter från redovisningscentralen. Det bör också vara möjligt att hantera om en redovisningscentral av ett eller annat skäl inte efterkommer en begäran om utlämnande.

Regeringen anser att redovisningscentralernas skyldighet, i syfte att förtydliga vilka uppgifter som avses, bör knytas till bestämmelsen om lagringsskyldighet, dvs. 24 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler. Denna paragraf hänför sig nämligen till det föreslagna 2 a kap. taxitrafiklagen som anger att det är taxameteruppgifter som ska överföras.

Av promemorians motiv, i dess avsnitt 5.3.22, framgår att även uppgifter om uteblivna överföringar och sådana meddelanden som avses i dess förslag till 2 a kap. 5 § taxitrafiklagen ska omfattas av skyldigheten att lämna ut uppgifter. Regeringen anser att detta uttryckligen ska framgå av lagtexten och regeringen föreslår därför att den kompletteras i detta avseende. Vidare bör skyldigheten även omfatta överföringsmetod. Den frågan har berörts i avsnitt 5.6.3 där frågan om utrustning för överföringarna tas upp.

Uppgifter som lagras av redovisningscentraler vars verksamhet av ett eller annat skäl upphör ska överföras till en ny redovisningscentral, jfr 18 och 23 §§ i den föreslagna lagen om redovisningscentraler. Denna ska, på begäran av Skatteverket, vara skyldig att lämna ut sådan information till Skatteverket. Det behövs dock ingen särskild regel om detta utan detta följer av lydelsen av 25 § första stycket i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

I promemorians motiv anges att tiden inom vilken Skatteverkets begäran ska efterkommas kan sättas till en vecka medan det i lagtextförslaget anges två veckor. Regeringen anser att tiden bör sättas till en vecka eftersom några praktiska svårigheter att överlämna informationen inom den tiden till Skatteverket inte kan förutses. Om taxameteruppgifterna inte levereras inom en vecka, bör Skatteverket kunna rikta ett föreläggande mot redovisningscentralen. Ett sådant föreläggande bör kunna förenas med vite.

*Skatteverket* och andra remissinstanser uppehåller sig vid taxiföretagarnas möjlighet att förfoga över sina egna uppgifter. Regeringen ser inga skäl till att det skulle finnas några inskränkningar i taxiföretagens möjlighet att göra detta. Tvärtom måste det anses angeläget att den tystnadsplikt som ska gälla för redovisningscentralen mot t.ex. andra taxiföretag inte ska gälla mot det taxiföretag som lämnat uppgifterna, se avsnitt 5.14. Sedan uppgifterna väl lämnats till redovisningscentralen utgör centralen ett skydd mot att taxiföretagaren t.ex. manipulerar



uppgifterna. Frågan om redovisningscentralerna ska ha rätt att ta ut en avgift för sådana uttag bedömer regeringen enklast hanteras i det civilrättsliga avtalet mellan taxiföretaget och redovisningscentralen.

Skatteverket menar också att tillståndsmyndigheten ska ta emot avvikelserapporter när överföring inte sker på föreskrivet sätt. Till att börja med kommer ju redovisningscentralerna enligt ovan att vara skyldiga att lämna ut vissa uppgifter till Skatteverket, t.ex. uppgift om uteblivna överföringar. Frågan är då om redovisningscentralen självmtant ska anmäla uteblivna överföringar även till tillståndsmyndigheten bara för att den myndigheten sannolikt kommer att vara samma myndighet som har ett tillsynsansvar över taxiverksamheten i stort, dvs. Transportstyrelsen.

Upprepade underlåtna överföringar kan enligt förslaget till 4 kap. 2 a § taxitrafiklagen utgöra skäl att ifrågasätta taxitrafiktillståndet. Mot den bakgrunden finns goda skäl för att Transportstyrelsen får besked om uteblivna överföringar. Det finns visserligen inget uttryckligt förslag i promemorian om att införa en sådan regel. I promemorian synes dock detta ha varit förutsatt eftersom den uppehåller sig just vid att underlåten överföring ska kunna medföra att taxitrafiktillståndet ifrågasätts. Regeringen menar därför att redovisningscentralerna ska åläggas att självmtant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten. Den skyldigheten införs lämpligen som ett särskilt avslutande stycke i 25 § i den föreslagna lagen om redovisningscentraler.

När det gäller *Transportstyrelsens* synpunkt om möjlighet för styrelsen att kunna ta del av exempelvis prisuppgifter kan det konstateras att promemorian inte tar sikte på en sådan möjlighet. Frågan behandlas därför inte vidare.

## 5.13 Överklagande och verkställighet

**Regeringens förslag:** Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om redovisningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut i fråga om föreläggande mot redovisningscentralen.

Tillståndsmyndighetens beslut överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen som frågan rör är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. Om frågan rör en juridisk person får beslutet överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets företaget eller verksamhetens ledning finns. Om den fysiska personen inte vistas i Sverige, eller om den juridiska personens ledning finns utanför Sverige, får beslutet överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut om redovisningscentraler ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att beslut i frågor om redovisningscentraler får

överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut om redovisningscentraler ska gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten över Skåne och Blekinge* och *Transportstyrelsen* anser att lagtexten bör förtydligas. *Förvaltningsrätten i Malmö* anser att överklaganden enligt den föreslagna lagen om redovisningscentraler bör följa samma forumregel som i taxitrafiklagen.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Tillståndsmyndighetens beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol*

Promemorians förslag har utgått från hur beslut i fråga om taxitrafik och taxiförarlegitimation får överklagas, jfr 6 kap. 1 och 4 §§ taxitrafiklagen (2012:211). Regeringen delar uppfattningen att beslut om redovisningscentraler bör, liksom gäller för beslut om taxitrafik, kunna överklagas. Flera beslut som kommer att fattas med stöd av den föreslagna lagen om redovisningscentraler för taxitrafik kommer att få stor betydelse för enskilda. Det är frågan om beslut att vägra meddela tillstånd att bedriva redovisningscentraler. Ett beslut om att återkalla tidigare meddelade beslut kan självfallet också få stora konsekvenser för den enskilde. När en helhetsbedömning av en tillståndshavare görs kan vidare t.ex. en tidigare varning ha en betydande inverkan som medför en återkallelse av tillståndet. Även ett beslut om att meddela varning kan således få stor betydelse för den enskilde. Vidare krävs i samband med att en tillståndshavare avlider eller försätts i konkurs att en föreståndare godkänns av tillståndsmyndigheten. Ett beslut att inte godkänna en föreståndare får stora konsekvenser eftersom verksamheten måste upphöra. Ett föreläggande om vite i samband med vägran att följa Skatteverkets begäran är också ett sådant beslut som kan få stor betydelse för den enskilde. Nu nämnda beslut av tillståndsmyndigheten ska således kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* och *Transportstyrelsen* har påpekat att det av lagtexten bör framgå vems beslut det är frågan om. Regeringen instämmer i detta och anser att det av lagtexten ska framgå vilken myndighets beslut som får överklagas.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

#### *Forumregel*

*Förvaltningsrätten i Malmö* anser att överklaganden enligt den föreslagna lagen om redovisningscentraler bör följa samma forumregel som i taxitrafiklagen så att man får en önskvärd spridning på målen. I 6 kap. 3 § taxitrafiklagen är det reglerat till vilken förvaltningsrätt ett överklagande som avser taxitrafiktillstånd ska riktas. Om beslutet avser en fysisk person ska beslutet överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. Om beslutet avser en juridisk person ska beslutet överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. Andra beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. En liknande bestämmelse finns även i 6 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) beträffande yrkestrafiktillstånd.

Den i promemorian föreslagna ordningen skulle innebära att tillströmningen av mål som avser tillståndsmyndighetens beslut i praktiken kommer att påverkas av hur myndigheten, dvs. Transportstyrelsen, väljer att organisera sin verksamhet. Forumbestämmelser bör syfta till att sprida målen på förvaltningsrätterna och leda till att prövningen sker i så nära anslutning till den enskilde som möjligt, jfr också vad Lagrådet anfört i prop. 2013/14:110. Mot bakgrund härav delar regeringen Förvaltningsrättens i Malmö uppfattning. Regeringen föreslår att forum vid överklagande av beslut enligt den föreslagna lagen om redovisningscentraler för taxitrafik i fråga om en fysisk person är den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen som frågan rör är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. Om frågan rör en juridisk person får beslutet överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. Om den fysiska personen inte vistas i Sverige, eller om den juridiska personens ledning finns utanför Sverige, får beslutet överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

#### *Verkställighet*

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. En liknande bestämmelse ska införas i den föreslagna lagen om redovisningscentraler för taxitrafik. Det är angeläget att de beslut som kommer att fattas får genomslag direkt. Detta gäller särskilt tillstånd som är föremål för återkallelse på grund av att det finns allvarliga missförhållanden.

## 5.14 Taxameteruppgifters offentlighet

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

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

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

**Promemorians förslag:** Sekretess ska gälla hos Transportstyrelsen för taxameteruppgifter som överförts till myndigheten med stöd av 19 eller 23 § lagen om redovisningscentraler inom taxinäringen.

**Remissinstanser:** *Kammarrätten i Jönköping* och *Stockholms handelskammare* anser att det bör tydliggöras på vilket sätt en redovisningscentral får förfoga över den information som erhålls.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** I promemorian påpekas mycket riktigt att de taxameteruppgifter som redovisningscentraler kommer att hantera innehåller taxiföretags ekonomidata. Det är inte osannolikt att sådana uppgifter skulle kunna vara av intresse för konkurrerande företag. *Kammarrätten i Jönköping* har påtalat att det bör tydliggöras på vilket sätt en redovisningscentral får förfoga över den information som erhålls och efterlyser att detta bör framgå av författningstexten. Även *Stockholms handelskammare* har efterlyst förtydliganden i detta avseende. Regeringen instämmer i att det behöver tydliggöras hur informationen får hanteras hos redovisningscentraler. Av promemorian framgår att sekretess ska gälla för de taxameteruppgifter som kommer att hanteras av myndigheter. Promemorian utgår från den ordningen att det inte bör vara möjligt för konkurrerande företag att få tillgång till andras taxameteruppgifter som ska utgöra underlag för Skatteverkets kontroll. Det förutsätts således att även samma förhållande bör gälla hos redovisningscentraler som hos myndigheter. Den av promemorian uppmärksammade problematiken att taxameteruppgifter kan komma i ett konkurrerande taxiföretags händer gör sig således gällande även hos redovisningscentralerna och regeringen delar uppfattningen att förslaget behöver förtydligas i denna del.

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

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

Som tidigare framgått ska taxameteruppgifter överföras till en annan redovisningscentral som tillståndshavaren för taxitrafiktillståndet anvisar när den tidigare redovisningscentralen som har lagrat uppgifterna upphör med sin verksamhet eller när tillståndet för verksamheten återkallas, se avsnitt 5.10.5. Regeringen konstaterar att det saknas anledning att närmare analysera behovet av en ny sekretessbestämmelse då det inte är fråga om att överföra taxameteruppgifterna till myndighet.

När Skatteverket hämtar in taxameteruppgifter från redovisningscentraler så kommer uppgifterna att finnas tillgängliga i myndighetens verksamhet. Av 27 kap 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, följer bl.a. att sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av

skatt för uppgifter om enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden. Sekretessen är absolut. Taxameteruppgifterna som Skatteverket hämtar in kommer att utgöra underlag för bestämmande av taxiverksamhetens skatt. Själva syftet med att kunna inhämta uppgifterna är att Skatteverket med stöd av dessa ska kunna kontrollera taxiverksamhetens intäktsredovisning och upptäcka undandragande av skatt. Som tidigare framgått är det frågan om uppgifter som avser taxiverksamhetens ekonomiska förhållanden. Sammanfattningsvis konstateras att den sekretess som följer av 27 kap. 1 § OSL kommer att bli tillämplig på taxameteruppgifterna när Skatteverket hämtar in dem.

## 5.15 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagen om redovisningscentraler och övriga lagändringar ska träda i kraft den 1 januari 2016.

**Promemorians förslag:** Promemorian föreslår att ikraftträdandet ska bestämmas till den 1 juli 2014.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* instämmer i promemorians förslag att lagregleringen kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser men tar i sammanhanget upp frågan om redan befintliga taxametrar, som redan har behandlats i avsnitt 5.6.1. *Transportstyrelsen* anför att den behöver 15–18 månader från beslutsdatum för att genomföra funktionsutvecklingen av vägtrafikregistret. Styrelsen beskriver vidare utförligt det arbete som behöver genomföras. *Swedac* menar att det behövs mer tid för genomförande än vad promemorians förslag medger. Det tar tid att få utrustning certifierad och att i övrigt anpassa verksamheten till de krav som kommer att ställas samt söka och få tillstånd. Involverade myndigheter ska också utarbeta myndighetsföreskrifter. *Almega* menar att promemorians förslag är orealistiskt. Då finns det en risk att förslagen blir mindre väl genomtänkta.

**Skälen för regeringens förslag:** Av remissinstansernas upplysningar är det tydligt att promemorians förslag beträffande ikraftträdande inte bör väljas. Regeringen kan vidare konstatera att processen fram till ett ikraftträdande även kommer att fördröjas av behovet att anmäla förordningar och myndighetsföreskrifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Detta anmälningsförfarande kan alltså komma att beröra såväl kommande förordningar som myndighetsföreskrifter. Härtill kommer oklarheten kring utfallet av anmälningsförfarandet. Utfallet kan komma att medföra behov av omarbetningar. Med hänsyn till det nu anförda ska den lagen om redovisningscentraler och övriga lagändringar träda i kraft den 1 januari 2016.

## 6 Konsekvenser

Förslagen bedöms ge Skatteverket bättre förutsättningar att kontrollera taxinäringens intäktsredovisning. Förslagen förväntas också öka kundernas förtroende för taxinäringen och därmed stärka berörda företags utveckling.

Förslagen som lämnas innebär sammanfattningsvis att taxiföretag ska vara anslutna, och minst en gång i veckan föra över taxameteruppgifter, till en ny sorts tillståndpliktigt organ, så kallade redovisningscentraler för taxitrafik. Förslagen går inte närmare in på tekniska standarder eller villkor. Utfyllande bestämmelser kommer att meddelas i förordningar och föreskrifter vilket gör det svårt att på förhand överblicka konsekvenserna i sin helhet. Regelrådet har i sitt remissyttrande avstyrkt departementspromemorians förslag då man anser att konsekvensanalysen är bristfällig. Regeringen anser att konsekvenserna måste utredas närmare i det fortsatta arbetet med att ta fram utfyllande bestämmelser. Skatteverket och Transportstyrelsen bör också följa upp effekterna av förslaget.

Förslagen som lämnas bedöms inte få några konsekvenser för miljön. Förslagen bedöms inte heller ha någon påverkan på de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

### 6.1 Konsekvenser för företag

#### *Taxiföretag*

Förslagen som lämnas innebär att taxiföretag ska vara skyldiga att en gång i veckan föra över taxameteruppgifter till nya tillståndspliktiga organ, så kallade redovisningscentraler för taxitrafik. I enlighet med promemorian lämnas inte förslag på hur överföringen av taxameteruppgifter till redovisningscentraler ska ske.

Antalet taxiföretag, tillståndshavare för taxitrafik, uppgick i februari 2014 till 7 686, varav 6 942 hade anmält fordon för taxitrafik. Totalt uppgår antalet anmälda taxifordon för närvarande till 16 299. Ett taxifordon som anmäls till Transportstyrelsen ska vara registreringsbesiktat för taxitrafik. När anmälan har registrerats får tillståndshavaren gula registreringsskyltar.

Om trafiken utökas med fler fordon ska tillståndshavaren styrka sina ekonomiska resurser. Vid utökning av verksamheten prövar Transportstyrelsen tillståndshavarens lämplighet på nytt. Taxinäringen domineras fortfarande av enbilsföretag. 66 procent av taxiföretagen har ett fordon, 14 procent har två fordon, 17 procent av företagen har tre till tio fordon och 3 procent har elva eller fler fordon.

Andelen aktieföretag ökar långsamt men stadigt och utgör nu runt 30 procent av taxiföretagen. Den dominerande verksamhetsformen inom taximarknaden är dock enskild näringsidkare, fysisk person, som svarar för nästan 70 procent av marknaden. Övriga företagsformer är handelsbolag, kommanditbolag och ekonomisk förening. På marknaden finns också en handfull utländska företag.

Enligt promemorian är kring 80 procent av alla taxiföretag knutna till någon form av beställningscentral. Det framgår av Svenska Taxiförbundets förteckning över beställningscentraler att dessa ofta är ett taxiföretag med tillstånd för taxitrafik. Förbundet anger också att ungefär hälften av taxiföretagen trådlöst för över taxameteruppgifter till beställningscentraler.

Under förutsättning att det kommer att finnas redovisningscentraler i tillräcklig omfattning och att de är desamma som, eller i alla fall har en liknande verksamhet, som dagens beställningscentraler, bör förslaget inte innebära några ökade faktiska eller administrativa kostnader för dessa taxiföretag. För andra taxiföretag bedöms i promemorian att en ungefärlig engångskostnad för teknisk utrustning kan uppgå till omkring 4 000 kronor. De eventuella administrativa kostnaderna för taxiföretag som inte sedan tidigare överfört taxameteruppgifter till en beställningscentral eller liknande anges inte närmare i promemorian men torde inte vara alltför omfattande. I promemorian bedöms dock att det kan innebära en ny ungefärlig årskostnad på 3 000 kronor för överföring och lagring av taxameteruppgifter etc.

I lagrådsremissen behandlas inte promemorians förslag om att dispens från taxameter inte längre ska få medges. Knappt 10 procent av taxifordonen har i dag dispens av Transportstyrelsen från kravet på taxameter. Merparten av dessa dispenser avser färdtjänst och skolskjuts. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* påtalar i sitt remissyttrande över promemorians förslag att när det gäller redan upphandlade tjänster för skolskjuts, färdtjänst och sjuktransport finns det anledning att i vissa fall låta dispensen fortsätta att gälla under en övergångsperiod motsvarande avtalstiden. Detta bör gälla om det inte finns en avtalsgrundad möjlighet till omförhandling innebärande att taxiföretaget kan kompenseras för taxameterkravet. I annat fall riskerar de aktuella företagen att få bära nya kostnader som inte står i relation till de intäkter som avtalet bygger på. *Uber Stockholm AB* och *Freys Hyrverk AB*, vars verksamhet kan liknas vid beställningstrafik påtalar att det är viktigt att ny lagstiftning inte stänger ute eller hindrar nya tjänsteleverantörer från att verka på marknaden. En sådan ordning gynnar endast de etablerade aktörerna i taxibranschen medan den kan missgynna såväl konsumenterna som nya marknadsaktörer.

I det fortsatta arbetet med att ta fram utfyllande bestämmelser om tekniska standarder, villkor och eventuella dispenser måste konsekvenserna för taxiföretagen analyseras närmare.

### *Redovisningscentraler*

Förslaget anger vilka förutsättningar som ska gälla för att ett företag ska få tillstånd av Transportstyrelsen att verka som redovisningscentraler. Det finns inga redovisningscentraler i dag och det kan antas att det kan dröja en viss tid innan Transportstyrelsen kunnat meddela tillstånd till den som ansöker om att verka som redovisningscentral. *Kammarrätten i Jönköping* avstyrker förslaget med motiveringen att om lagstiftaren vill införa krav på att taxiföretag ska vara anslutna och överlämna sina taxameteruppgifter till redovisningscentraler så måste taxiföretagen vara garanterade en rätt att ansluta sig till någon form av redovisningscentral.

I promemorian bedöms dock att taxiföretags beställningscentraler bör uppfylla de villkor som föreslås och bör kunna ansöka om och få tillstånd av Transportstyrelsen att verka som redovisningscentral. Svenska Taxiförbundet anger att det finns cirka 350 beställningscentraler i Sverige, cirka 70 procent är deras medlemmar, och flertalet av dessa är också taxiföretag. Även *Almega* konstaterar att det ännu inte finns vare sig föreskrifter för certifiering av lagringsutrustningen eller föreskrifter för lagringsmiljön men att de kan antas påminna om de som tillämpas för kontrollenheter för kassaregister samt för den nu föreslagna lagringsmiljön för kontrollsystem för kassaregister. *Almega* påtalar att det finns risk att kraven i de kommande föreskrifterna blir tämligen omfattande vilket gör att antalet aktörer som kan bedriva redovisningscentraler minskar. Kostnaden för tillstånd och tillsyn bör inte överstiga Transportstyrelsens avgifter avseende tillstånd för taxitrafik.

#### *Akrediterade taxameterverkstäder*

Promemorians förslag innebär att ackrediterade taxameterverkstäder blir skyldiga att lämna uppgifter om taxameter och registreringsnummer till Transportstyrelsen efter installation eller besiktning av taxameter i taxifordon. Det finns 68 ackrediterade verkstäder i Sverige.

*Swedac* påtalar att det i promemorian saknas uppgifter om konsekvenser för de ackrediterade verkstäderna, vilka föreslås bli skyldiga att efter installation av taxameter lämna uppgifter om taxameter och registreringsnummer till Transportstyrelsen. Av promemorians förslag framgår inte hur lämnande av uppgifter ska göras. Kostnader och utrustningskrav som detta kan antas medföra för företagen beskrivs inte heller. I lagrådsremissen hanteras inte frågan om dispens från kravet på taxameter. Om undantaget från kravet att ha taxameter skulle tas bort bedömer *Swedac* att fler fordon kommer att behöva lämnas till ackrediterade taxameterföretag för installation och kontroll av taxameter, och ett ökat antal taxametrar behöver genomgå årliga kontroller.

I det fortsatta arbetet med att ta fram utfyllande bestämmelser bör en ambition vara att, om möjligt, söka hålla ner kostnaderna för de ackrediterade verkstäderna.

## 6.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

### *Skatteverket*

Skatteverket bedömer att förslaget kommer att kräva investeringar för anpassningar i befintliga IT-system och filinhämtningsprogram för att verket smidigt och säkert ska kunna inhämta taxameterinformation från redovisningscentralerna och information från Transportstyrelsen. Därutöver tillkommer kostnader för att hantera inhämtade uppgifter och löpande driftskostnader av systemanpassningarna. Skatteverket bedömer, under förutsättning att tiden för att göra en kontroll minskar med cirka 40–50 procent, att effektiviseringen av kontrollen uppgår till cirka sex miljoner kronor årligen. De kostnader som uppkommer för verket med anledning av förslaget kan därför rymmas inom befintliga och beräknade anslagsramar.



Skatteverket bör följa upp och redogöra för förslagets effekter på taxi-näringens inkomstredovisning.

#### *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)*

I promemorian analyseras inte huruvida förslaget kan innebära merkostnader för Swedac, bl.a. i det kommande arbetet med att ta fram utfyllande bestämmelser.

Swedacs verksamhet är i huvudsak avgiftsfinansierad och eventuella kostnader ska tas inom ram.

#### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen bedömer att investeringskostnaden kommer att uppgå till ca sex miljoner kronor. Beräkningen är gjord utifrån att antalet timmar som krävs för utbyggnad av system och nya register kommer att bli ca 6 000 timmar. Därutöver tillkommer kostnader för licenser, inköp av hårdvara och mjukvara. När det gäller förvaltningskostnader bedömer Transportstyrelsen att det under det första året kommer att krävas två årsarbetskrafter för att under det andra året minska till en årsarbetskraft. Det kan även tillkomma kostnader för drift. Transportstyrelsen har effektiviserat sin verksamhet avseende tillstånd och tillsyn rörande bland annat taxitrafiktillstånd och samtliga sådana ärenden kommer att hanteras i Göteborg från och med den 1 januari 2015. Kostnader hos Transportstyrelsen för tillståndsprövning och tillsyn tas ut av redovisningscentralerna.

*Stockholms handelskammare* påtalar att det i promemorian saknas en redovisning av hur regleringen i konkurrenshänseende kan komma att påverka företagen. Transportstyrelsen bör följa upp och redogöra för förslagets effekter på taximarknaden.

Transportstyrelsens kostnader ska tas inom ram.

#### *Sveriges Domstolar*

Förslaget innebär att en ny typ av mål kommer att kunna belasta de allmänna förvaltningsdomstolarna, nämligen överklaganden av Transportstyrelsens beslut om tillstånd för redovisningscentraler. Förslaget bedöms även inledningsvis kunna innebära en ökning av antalet överklaganden rörande Transportstyrelsens beslut om återkallelse av taxitrafiktillstånd eller varning. Överklaganden av ärenden kopplade till redovisningscentraler och taxitrafiktillstånd kommer att spridas på flera förvaltningsrätter. Domstolsverket delar promemorians bedömning om att arbetsbördan vid de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer minska efter hand och anser att en eventuell kostnadsökning bör kunna hanteras inom ramen för befintligt anslag. Domstolsverket anser dock att det finns anledning att löpande följa upp reformen. Eventuella ökade kostnader för Sveriges Domstolar ska tas inom ram.

### 6.3 Konsekvenser för privatpersoner

I promemorian uttalas att man bedömer att förslagen ökar taxiföretagens incitament att hålla sig inom lagens rāmärken och i viss mån medför att brottsligheten inom aktuellt område i vart fall får sämre förutsättningar att fortsätta bedrivas. Förslaget förväntas öka kundernas förtroende för taxinäringen.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om redovisningscentraler för taxitrafik

#### 1 §

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde, nämligen redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211). Lagens regleringar handlar med ett undantag (se 33 §) bara om dessa aktörer medan de regleringar som handlar om taxiföretagen finns i taxitrafiklagen. För att klargöra att det är taxitrafik enligt taxitrafiklagen som avses har en hänvisning till den lagen tagits in i paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

#### 2 §

Paragrafen innehåller en definition av vad som avses med redovisningscentraler. En redovisningscentral är en aktör som har tillstånd att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar. Paragrafen innehåller också en inskränkning angående vilka juridiska personer som kan användas för att driva en redovisningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

#### 3 och 4 §§

I 3 § föreskrivs att den som vill driva en redovisningscentral ska ha tillstånd för detta. Ansökan om tillstånd ska enligt 4 § prövas av tillståndsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.3.

#### 5–7 §§

I 5 § anges att det för redovisningscentralens verksamhet ska finnas en eller flera som är verksamhetsansvariga. En sådan person har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller verksamheten och god branschsed.

Av 6 § följer att i de fall en fysisk person har tillstånd att driva en redovisningscentral ska denne vara verksamhetsansvarig. I de fall tillståndshavaren är en juridisk person finns i 7 § en katalog över vilka fysiska personer som är verksamhetsansvariga. Avsikten härmed är att möjliggöra en lämplighetsprövning av den som har det faktiska ansvaret för verksamhetens bedrivande. Regleringen har utformats med ledning av motsvarande regler i 2 kap. taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.2.

#### 8 §

Paragrafens *första stycke* anger vilka krav som ska ställas och hör intimt samman med 11 § som preciserar vilka personer som prövningen ska avse. Av paragrafens *andra stycke* följer att sökanden ska kunna styrka att kravet på tillräckliga ekonomiska resurser enligt 13 §.

Regleringen har utformats med viss ledning av en liknande reglering i taxitrafiklagen. Liknande regler fanns för övrigt i gamla yrkestrafiklagen (1998:490) men finns i någon mån även i nya yrkestrafiklagen

(2012:210). De förarbeten och den praxis som etablerats på detta område kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen. I förekommande fall ska även den juridiska personen själv omfattas av prövningen. När det gäller denna prövning se kommentaren till 11 §.

Prövningen ska göras i samband med att tillståndsmyndigheten prövar en ansökan om att få driva en redovisningscentral. Tillståndsmyndigheten kommer enligt 27 § också att vara tillsynsmyndighet. Det ankommer därför även på tillståndsmyndigheten att inom ramen för den löpande tillsynen tillse att kraven uppfylls kontinuerligt även sedan verksamheten påbörjats.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 under underrubriken Gott anseende och ekonomiska förhållanden.

## **9 §**

I paragrafen ställs vissa allmänna krav på att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter sker i en miljö som är ägnad att upprätthålla den överförda informationens säkerhet. Lagringsmiljön vad gäller mottagande, lagring och utlämnande kan ta sikte på tekniska krav avseende utrustningen som används, t.ex. datatekniska krav, förbud mot redigeringsmöjligheter och krav på överföringsformat. Det kan också vara frågan om andra slags krav än sådana tekniska krav som skulle innefattas i ett krav på certifiering av den tekniska utrustningen, t.ex. krav på brandsäkerhet och stöldskydd. Genom bemyndigandet i 32 § 1 kommer det att vara möjligt att precisera de nu aktuella kraven. Kraven enligt paragrafen och eventuella preciseringar av dessa som antas med stöd av bemyndigandet kommer att utgöra kriterier vid prövningen av om tillstånd att driva en redovisningscentral ska beviljas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 under underrubrikerna Krav på teknisk utrustning och Krav på lagringsmiljön.

## **10 §**

Paragrafen innebär att tillstånd till att driva en redovisningscentral bara får meddelas den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i förekommande fall att den juridiska personen har säte inom EES. För tillstånd krävs också att den tekniska utrustning som används för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 under underrubriken Krav på bosättning och säte m.m.

## **11 §**

Paragrafen anger vilka personer som ska lämplighetsprövas i en juridisk person. Prövningen ska avse såväl den juridiska personen som en del särskilt angivna funktionärer i den juridiska personen, t.ex. den eller de som är verksamhetsansvariga enligt 7 §. En juridisk person kan förstas inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person ha skatteskulder eller andra problem, t.ex. sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation. I de fall det i lagtexten talas om någon annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten så kan det finnas några olika omständigheter som kan

indikera detta. En person med s.k. generalfullmakt att sköta en rörelse eller med självständig firmateckningsrätt torde i vissa fall kunna vara personer som anses ha en ledande ställning. Uttrycket ”på annat sätt” kan ta sikte på t.ex. en majoritetsaktieägare eller en aktieäggande styrelseledamot. Regleringen har utformats med viss ledning av en liknande reglering i taxitrafiklagen. Liknande regler fanns för övrigt i gamla yrkestrafiklagen (1998:490) men finns i någon mån även i yrkestrafiklagen (2012:210). De förarbeten och den praxis som etablerats på detta område kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.2.

## 12 §

Paragrafens *första stycke* innebär att för det fall någon av de personer som omfattas av kravet på lämplighetsprövning enligt 11 § byts ut eller tillkommer så ska den nya personens lämplighet också prövas. Paragrafens *andra stycke* innefattar visserligen ett krav på redovisningscentralen att snarast anmäla ändrade förhållanden men frågan kan förstås också aktualiseras i samband med tillståndsmyndighetens fortlöpande tillsyn.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.2.

## 13 §

I paragrafen anges de krav på ekonomiska resurser som ska ställas på den som vill starta och driva en redovisningscentral. Detta ger tillståndsmyndigheten ett verktyg för att pröva att den sökande har möjligheter att starta och driva redovisningscentralen på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Samtidigt ger det sökanden en möjlighet att redan före driftsstart få en överblick över förutsättningarna att driva verksamheten vidare efter det inledande skedet.

Till skillnad från en liknande reglering i taxitrafiklagen innehåller paragrafen ingen beloppsgräns. Genom bemyndigandet i 32 § 1 kommer det att vara möjligt att precisera nu aktuella ekonomiska krav i den utsträckning regeringen finner det lämpligt, t.ex. genom en beloppsgräns. Kraven enligt paragrafen och eventuella preciseringar av den kommer att utgöra kriterier vid prövningen av om tillstånd att driva en redovisningscentral ska beviljas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 under underrubriken Gott anseende och ekonomiska krav.

## 14 §

Paragrafen utgör en komplettering av vad som avses med allmänt gott anseende och har utformats med ledning av 2 kap. 9 § första stycket taxitrafiklagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 under underrubriken Gott anseende och ekonomiska krav.

## 15 §

Av paragrafen följer att ett tillstånd att driva en redovisningscentral ska gälla tills vidare. Det får alltså inte tidsbegränsas.



## 16 §

I paragrafens *första stycke* stadgas att om den som har tillstånd att driva en redovisningscentral dör så ska tillståndet övergå till dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs ska tillståndet övergå till konkursboet. Enligt *andra stycket* gäller tillståndet i båda fallen under högst sex månader om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid. Enligt *tredje stycket* ska efter dödsfall eller konkurs tillståndsmyndigheten godkänna en föreståndare som är verksamhetsansvarig. I fråga om föreståndaren krävs att denne med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten, jfr 8 § första stycket. Det är angeläget att verksamheten vid en redovisningscentral kan fortsätta under viss begränsad tid när ett dödsfall inträffar eller redovisningscentralen försätts i konkurs. Härmed ges möjlighet att ta reda på om verksamheten ska drivas vidare eller upphöra.

Paragrafen har utformats med viss ledning av 2 kap. 15 § första och delar av andra stycket taxitrafiklagen (2012:211). I praxis från det området har konkursförvaltare godkänts som föreståndare, vilket i normalfallet också bör kunna bli fallet i nu aktuella fall.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.2.

## 17 §

Av paragrafens *första stycke* följer att tillståndet ska upphöra att gälla om inte en föreståndare har anmälts till tillståndsmyndigheten inom en månad från dödsfallet eller konkursbeslutet. Av *andra stycket* följer att tillståndet också ska upphöra om föreståndaren inte godkänns och inte annan föreståndare anmäls inom den tid tillståndsmyndigheten godkänner. Om inte heller denna person godkänns upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet att inte godkänna honom eller henne vunnit laga kraft.

Paragrafen har utformats med viss ledning av 2 kap. 15 § andra stycke taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.3.

## 18 §

I paragrafen regleras hur de taxameteruppgifter som lagras i redovisningscentralen ska hanteras efter att ett tillstånd upphört att gälla efter dödsfall eller konkurs. Ett tillstånd upphör att gälla senast sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet såvida inte tillståndsmyndigheten medgett längre giltighetstid. Ett tillstånd kan även upphöra att gälla om den föreståndare som krävs vid dödsfall eller konkurs inte godkänns. När tillståndet upphört ska dödsboet eller konkursboet senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde överföra de uppgifter som lagras av den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar. Om en sådan anvisning inte kan erhållas, t.ex. för att innehavaren av taxitrafiktillståndet dessförinnan gått i konkurs eller lagt ned verksamheten, kan dödsboet eller konkursboet välja redovisningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.5.

### 19 §

I paragrafens *första stycke* behandlas återkallelse av tillståndet att driva redovisningscentral. Tillståndet ska återkallas om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda. Som exempel på när ett allvarligt missförhållande skulle kunna föreligga är t.ex. om en tillståndshavare eller någon i den krets som är föremål för prövning enligt 11 § gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelse mot skatterättsliga regler eller övrigt visat sig obenägen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Att inte fullgöra sin uppgiftsskyldighet mot Skatteverket eller i förekommande fall till andra myndigheter kan också utgöra ett allvarligt missförhållande. Detsamma gäller självfallet om det skulle visa sig att det förekommit manipulation av den taxameterinformation redovisningscentralen har till uppgift att hantera eller att informationen i övrigt inte hanteras på ett betryggande sätt. Uttrycket om att förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda tar sikte på alla de förutsättningar som gäller för att få tillstånd, dvs. 8–14 §§.

Av *andra stycket* följer att om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas kan i stället en varning meddelas.

Paragrafen har utformats med viss ledning av 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). De förarbeten och den praxis som etablerats på detta område kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.1.

### 20 §

Av paragrafen följer att frågan om återkallelse enligt föregående paragraf inte får avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en verksamhetsansvarig eller annan person vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas. Paragrafen har utformats med ledning av 4 kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.1.

### 21 §

Paragrafen behandlar två särfall då tillståndet ska återkallas av andra skäl än missförhållanden i verksamheten. Enligt *punkten 1* ska tillståndet återkallas om tillståndet inte används och inte särskilda skäl talar emot en återkallelse. Enligt *punkten 2* ska tillståndet återkallas på tillståndshavarens begäran om verksamheten med redovisningscentraler inte har bedrivits eller upphör. Paragrafen har utformats med ledning av 4 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.4.

### 22 §

Paragrafen stadgar att beslut om återkallelse eller varning ska delges den beslutet gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.1.



### 23 §

I paragrafen regleras hur de taxameteruppgifter som lagras i redovisningscentralen ska hanteras efter att ett tillstånd har återkallats. När detta har skett ska den som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvarig, senast sex veckor efter det att tillståndet återkallades, överföra de uppgifter som lagras av den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar. Om en sådan anvisning inte kan erhållas, t.ex. för att innehavaren av taxitrafiktillståndet dessförinnan gått i konkurs eller lagt ned verksamheten, kan den tidigare verksamhetsansvarige vid redovisningscentralen välja en annan redovisningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.5.

### 24 §

Paragrafens *första stycke* anger hur länge redovisningscentralen är skyldig att lagra de taxameteruppgifter som överförs till den från taxiföretagen. Av 7 kap. 2 § bokföringslagen (1999:1078) följer att räkenskapsinformation ska bevaras fram till och med det sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades. Eftersom taxameteruppgifterna ska användas i skattekontroller har den tid under vilken taxameteruppgifterna ska lagras anpassats till den tid under vilken eftertaxering är möjlig.

En fråga som uppkommer är vad som ska ske med redan lagrade taxameteruppgifter efter ett byte av redovisningscentral som inte har samband med 18 och 23 §§. Lagen innehåller inga hinder mot att sådana frivilliga byten ska kunna ske. Av paragrafens lydelse följer att den redovisningscentral som mottagit uppgifterna också har att lagra den under hela den angivna tiden. Detta eftersom regeln, med undantag för specialfallen i andra stycket, inte innefattar något fall vid vilken skyldigheten kan upphöra tidigare än som anges. Om ett byte sker har den nya centralen bara skyldighet att ta emot och lagra nya taxameteruppgifter under den tid som följer av första stycket, dvs. under sju år från utgången av det kalenderår överföringen skedde.

För det fall en redovisningscentralens verksamhet upphör och taxameteruppgifter överförs till en ny redovisningscentral enligt 18 eller 23 §§ följer av paragrafens *andra stycke* att den nya redovisningscentralens lagring av uppgifterna ska fortgå till dess att uppgifterna lagrats under sju år från utgången av det kalenderår som överföringen först skedde.

Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

### 25 §

Paragrafens *första stycke första mening* innehåller redovisningscentralernas skyldighet att på begäran överlämna taxameteruppgifterna den lagras till Skatteverket. Skyldighetens närmare omfattning hänför sig till sådana uppgifter som redovisningscentralen är skyldig att lagra enligt 24 §. Härigenom bestäms summan av de uppgifter som ska lagras och på begäran lämnas ut genom den paragrafens hänvisning till 2 a kap. taxitrafiklagen. Sådana verkställighetsföreskrifter som omnämns i 2 a kap. 1 § tredje stycket kommer därmed att styra den närmare omfattningen av de uppgifter som ska lagras och därmed sedermera på Skatteverkets begäran lämnas ut. Paragrafens *första stycke andra mening* innehåller

även en skyldighet att lämna ut en del andra uppgifter än sådana som härrör från taxametern. Dessa omfattas av samma tidsfrist och möjligheter till föreläggande med vite som när det gäller taxameteruppgifterna. I sammanhanget kan framhållas att Skatteverkets rätt att ta del av taxameteruppgifterna inte ska inverka på taxiföretagens rätt att också ta del av sina egna uppgifter, se vidare kommentaren till 26 §.

Paragrafens *andra stycke* anger den tid inom vilken skyldigheten ska fullgöras men också vilka åtgärder som Skatteverket kan vidta om skyldigheten inte uppfylls. I så fall kan verket förelägga redovisningscentralen att fullgöra skyldigheten och ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Paragrafens *tredje stycke* innehåller en regel om skyldighet för redovisningscentralen att självmant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3. och 5.12.2.

## 26 §

Av paragrafen följer att redovisningscentralen på begäran av en innehavare av taxitrafiktillstånd, dvs. taxiföretaget, ska lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Denna regel behövs eftersom taxiföretaget kan behöva ha tillgång till sina egna taxameteruppgifter för att fullgöra sina bokförings- och deklarationsskyldigheter. De uppgifter som taxiföretaget har rätt att få ut avser lagrade taxameteruppgifter. Det är alltså frågan om samma uppgiftsmassa som avses i 24 och 25 §§ och redovisningscentralen har alltså ingen skyldighet att bearbeta uppgifterna på något sätt, t.ex. för att göra den mera användarvänlig i syfte att användas för att fullgöra t.ex. bokföringsskyldighet.

Skatteverkets rätt att ta del av taxameteruppgifterna behandlas under föregående paragraf. Denna rätt inverkar alltså inte på taxiföretagens rätt att också ta del av sina egna uppgifter. Den tystnadsplikt som gäller för redovisningscentralen enligt 28 § gäller inte heller mot det taxiföretag som lämnat uppgifterna. Frågan om taxiföretaget ska betala för att få ut taxameteruppgifterna från redovisningscentralen är en fråga som bör regleras i det civilrättsliga avtalet mellan taxiföretaget och redovisningscentralen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

## 27 §

Paragrafen behandlar frågan om tillsyn och har behandlats i avsnitt 5.9.3.

## 28 §

I paragrafens *första stycke* stadgas en tystnadsplikt för redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central. Tystnadsplikten riktar sig mot den som företräder redovisningscentralen t.ex. en verkställande direktör eller styrelseledamot men också centralens arbetstagare och tidigare anställda. Dessa får inte obehörigen röja taxameteruppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften, dvs. taxiföretaget, utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Det kan t.ex. vara frågan om skada till följd av att andra konkurrerande taxiföretag skulle få insikt om taxiföretagets affärs-

förhållanden. Som obehörigt röjande avses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning. Exempel på sådana situationer är förstås de skyldigheter som finns i 25 och 26 §§ men det skulle också kunna bli aktuellt att t.ex. lämna uppgifter till polismyndigheter i samband med en förundersökning. Den som bryter mot tystnadsplikten kan göra sig skyldig till brott mot 20 kap. 3 § brottsbalken.

I paragrafens *andra stycke* finns en upplysning om att för det fall uppgifter som avses i första stycket finns hos en myndighet så kan offentlighet och sekretesslagen (2009:400) vara tillämplig.

Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

### **29 §**

Paragrafen innehåller en möjlighet för tillståndsmyndigheten, som enligt 27 § också kommer att vara tillsynsmyndighet, att förelägga den som tidigare varit verksamhetsansvarig i en redovisningscentral vars tillstånd återkallats att fullgöra sin skyldighet enligt 23 §. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Övervägandena finns i avsnitt 5.11.

### **30–31 §§**

Paragraferna behandlar frågor om överklagande och verkställighet och har behandlats i avsnitt 5.13.

### **32 §**

I paragrafen finns bemyndiganden som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i ett antal olika avseenden. Dessa har behandlats i avsnitt 5.9.1 och 5.9.3.

### **33 §**

I paragrafen åläggs besiktningsorgan godkända för installation och besiktning av taxameterutrustning (taxameterverkstad) att till tillståndsmyndigheten lämna uppgifter om utförande av sådana åtgärder.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

## **Ikraftträdande**

Utöver förslagen i denna lagrådsremiss återstår arbete med förordningar och myndighetsföreskrifter och anmälningsskyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Transportstyrelsen behöver också tid för tekniskt arbete med att förbereda vägtrafikregistret. Lagen träder i kraft den 1 januari 2016.

Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

## 7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om vägtrafikregister

### 5–6 §§

Genom att fullgöra olika uppställda rapporteringskrav kommer bl.a. redovisningscentraler och taxameterverkstäder att ge upphov till ett informationsunderlag som kommer att vara av betydelse för Skatteverkets skattekontroll. Informationsunderlaget kommer också att vara av betydelse för tillsynen av redovisningscentralerna men också av taxiföretagen. Det kan vara frågan om uppgifter om utebliven överföring, använda överföringsmetoder och vilken taxameter som sitter i vilket taxifordon. För att det ska vara möjligt att föra in sådana uppgifter i vägtrafikregistret kompletteras lagen om vägtrafikregister i två avseenden. För det första införs en komplettering av lagens 5 § där det anges vilka ändamål uppgifterna i vägtrafikregistret ska tillgodose. Som en ny åttonde punkt införs att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och fullgörande av tillsyn över sådana centraler. För det andra kompletteras 6 § så att det anges att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

### **Ikraftträdande**

Utöver förslagen i denna lagrådsremiss återstår arbete med förordningar och myndighetsföreskrifter och anmälningsskyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Transportstyrelsen behöver också tid för tekniskt arbete med att förbereda vägtrafikregistret. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

## 7.3 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen

### **2 a kap.**

#### **1 §**

I paragrafens *första stycke* stadgas den skyldighet som innehavaren av taxitrafiktillstånd har att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Skyldigheten är alltså knuten till innehav av taxitrafiktillstånd. Eftersom det är taxameteruppgifter som ska överföras är det vidare en förutsättning för att träffas av skyldigheten att taxitrafiken bedrivs med taxameter. Om Transportstyrelsen enligt 5 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) medgett att ett visst fordon får användas i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning omfattas det fordonet därför inte av skyldigheten. Skyldigheten inträder från och med att ett visst fordon anmälts för taxitrafik. Innan dess får ett fordon inte användas för taxitrafik enligt 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen. En innehavare av taxitrafiktillstånd som inte uppfyller sin skyldighet riskerar

att förlora sitt taxitrafiktillstånd eller att meddelas en varning, allt enligt 4 kap. 1 §.

Av paragrafens *andra stycke* följer att skyldigheten avser samtliga taxameterutrustningar som varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens verksamhet. Om Transportstyrelsen medgett ett sådant undantag som nyss berördes omfattas det fordonet dock inte av skyldigheten.

Det särskilda begreppet körpassrapport används alltså inte i lagtexten eftersom detta är ett begrepp som definieras närmare i redan befintliga myndighetsföreskrifter. Närmare preciseringar av vilka taxameteruppgifter som ska överföras, t.ex. löpnummer från körpassrapporterna, kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter. Härigenom kan kraven preciseras på ett sådant sätt att det i paragrafen aktuella kravet innebär att t.ex. överförda körpassrapporter kommer att ha en obruten löpnummerserie. För att förtydliga detta finns i paragrafens *tredje stycke* en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten. Detta kan avse att de taxameteruppgifter som avses utgörs av s.k. körpassrapporter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.1 och 5.6.2.

## 2 §

I paragrafens *första stycke* stadgas att överföring bara får ske till den redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet har anmält till den myndighet regeringen bestämmer. Om en tillståndshavare byter redovisningscentral är denne skyldig att anmäla den nya redovisningscentralen till den myndighet som regeringen bestämt. En överföring till en annan redovisningscentral ska enligt *andra stycket* betraktas som en utebliven överföring.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

## 3 §

Av paragrafen följer att överföringen av taxameteruppgifterna ska ske digitalt och att den kan ske trådlöst eller på annat sätt. Innehavaren av taxitrafiktillståndet är alltså fri att själv välja vilken överföringsmetod som ska användas under förutsättning att överföringen sker digitalt.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3.

## 4 §

I paragrafens *första stycke* regleras med vilket intervall överföringarna av taxameteruppgifter ska ske. Detta måste ske minst en gång per vecka men om det till följd av den aktuella taxameterens minneskapacitet krävs att överföring sker oftare för att taxameteruppgifterna ska kunna överföras i obruten följd måste överföring ske tidigare. I praktiken kan detta kontrolleras genom en löpnummerserie, se kommentaren till 2 a kap. 1 §.

I paragrafens *andra stycke* anges att innehavaren av tillstånd till taxitrafik ska lämna besked till redovisningscentralen om en viss taxameter inte varit i bruk under den period som löpt från senaste överföringen. Vidare ska orsaken till detta anges, t.ex. sjukdom, semester eller att fordonet varit på service. Det kan också vara frågan om att ett fordon avanmälts från taxitrafik. Sådana fordon omfattas därefter inte av

skyldigheten enligt 2 a kap. 1 §. Härigenom kommer redovisningscentralen att få vetskap om att fordonet tillsvidare inte kan förväntas inkomma med nya löpande överföringar. Om detta inträffat till följd av att taxametern flyttats till ett annat av taxiföretagets fordon så kommer detta andra fordon av egen kraft att omfattas av överföringsskyldigheten enligt 2 a kap. 1 § från den tidpunkt då det anmäls för taxitrafik. Det andra stycket anger också när nu aktuella besked ska lämnas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.4.

#### **4 kap.**

##### **2 a §**

Av paragrafen följer att upprepad underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter på det sätt som föreskrivs i 2 a kap. ska anses som ett allvarligt missförhållande. Paragrafen knyter därmed an till rekvisitet för återkallelse av taxitrafiktillstånd enligt 4 kap. 1 § första stycket, nämligen allvarligt missförhållande. Av den paragrafens andra stycke följer att om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får i stället varning meddelas. En varning kan således bli aktuell om underlåtenheten inte är upprepad. En missad överföring som ligger utanför tillståndshavarens kontroll bör däremot inte rendera någon av dessa sanktioner. Det skulle t.ex. kunna vara frågan om tekniska missöden eller ett sjukdomsfall som hindrat överföring.

En annan situation som kan bli aktuell är den som berörs i avsnitt 5.10.5 under underrubriken Överföring av framtida taxameteruppgifter. Taxiföretaget kommer, t.ex. vid redovisningscentralens konkurs, att behöva finna en ny redovisningscentral som kan ta emot framtida överföringar. Om taxiföretaget misslyckas med detta och kan anföra godtagbara skäl bör inte en återkallelse eller varning komma i fråga med mindre än att tidsutdräkten blir oacceptabelt lång. Vid bedömningen av detta kan viss ledning sökas i den sexveckorsfrist som följer av 18 och 23 §§ lagen om redovisningscentraler för taxitrafik eftersom det är rimligt att tänka sig att den nya redovisningscentral som anlitas för framtida överföringar kommer att vara densamma som den som anvisas enligt nu nämnda paragrafer.

Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

#### **Ikraftträdande**

Utöver förslagen i denna lagrådsremiss återstår arbete med förordningar och myndighetsföreskrifter och anmälningsskyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Transportstyrelsen behöver också tid för tekniskt arbete med att förbereda vägtrafikregistret. Ändringarna enligt *första punkten* träder i kraft den 1 januari 2016.

Av *andra punkten* följer att i de fall ett fordon vid tiden för ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning inträder skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § vid första nästa årliga taxameterbesiktning eller om taxameterbesiktning sker tidigare av annan anledning vid tiden för den besiktningen. På så vis kommer alla taxametrar att vara registrerade inom ett år efter ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.1 och 5.15.

## 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 taxiutredningens 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 taxinäringen 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 brandsäkert utrymme och att tillträdet till den lokala 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 besiktningensperioderna sällan kommer att sammanfalla med redovisningsperioderna.

Bokföringen av intäkterna från taxiverksamhet kan 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 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 anmälningskyldighet 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 anmälningskyldighet 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 drivandet av redovisningscentraler har dock sammantaget funnit att en sådan alternativ lösning inte är nödvändig. Det får istället förutsättas 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 redovisningscentral vars verksamhet upphört ska överföras till Transportstyrelsen. 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 överföras från taxameter-

utrustning till redovisningscentral i körpassformat. Utredningen föreslår Bilaga 1 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 data-system. 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 hörsammars 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 taxameter gällande 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 uppsåtligt 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 åter-

kallas underlåter att överföra lagrad taxameterinformation till Transportstyrelsen. Bilaga 1

**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.

# Promemorians lagförslag

## Lagtext

### 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 taximetrar.

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

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

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

4. i 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 taxameteruppgifter 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 skyldig-

heter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

#### *Tillstånds 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. Bilaga 2

**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 högst 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.

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 taxameterns 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 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 driftinställningen ”upptagen”.

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

q) Under körpasset inkört 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.**

Bilaga 2

**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.

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

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § upphävs.

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

Bilaga 2

Häri genom 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 yrkestrafikärende,

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

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

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

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

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

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

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

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonssägare, 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 fordonssägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningssorgan enligt fordonslagen, och

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonssägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningssorgan 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 motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

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

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

7. genomförande och utfall av fordonssbesiktningar 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

7. genomförande och utfall av fordonssbesiktningar 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), *samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sin tillsyn av redovis-*



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 trängselskatt.

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

---

Dessa ändringar träder i kraft den 1 januari 2014.

## 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 omsättningsskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund, skattetillägg och förseningsavgift samt expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämställs 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.

Följande remissinstanser har lämnat yttranden: Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten över Skåne och Blekinge län, Göteborgs tingsrätt, Umeå Tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Malmö, Förvaltningsrätten i Stockholm, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Konsumentverket, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Kommerskollegium, Försäkringskassan, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Företagarna, Almega, Svenska Transportarbetarförbundet, FarSRS, Sveriges redovisningskonsulters förbund, Näringslivets regel-nämnd, Sveriges kommuner och landsting, Frogne A/S, Structab AB (Megtax) och Svenska Journalistförbundet. Utöver remisslistan har ytterligare fyra yttranden inkommit, från Stockholm Business Region, Uber Sweden AB, Stockholms handelskammare och Freys Hyrverk Stockholm AB.

Följande remissinstanser har avstått från att lämna synpunkter: Riksdagens ombudsmän (JO), Företagarna och FarSRS,

Följande remissinstanser har inte svarat: Taxiägarnas Riksförbund, Svensk Limousinorganisation (SLO), Transportgruppen, Transportfackens Yrkes & Arbetsmiljönämnd (TYA), Digitax, Halda, KGK Semel, Taxisystem Scandinavia AB och Sveriges Radio och Motorhistoriska riksförbundet (MHRF).