



## Taxifrågor

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi samt 3 följdmotioner och 16 motionsyrkanden om olika taxifrågor från den allmänna motionstiden 2013. Propositionen innehåller förslag till en ny lag om redovisningscentraler för taxi samt förslag till följdändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Förslagen förväntas också öka kundernas förtroende för taxinäringen och därmed stärka de berörda företagens utveckling. Förslaget innebär att innehavare av taxitillstånd 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 vidare krävas tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Utskottet konstaterar bl.a. att ett införande av redovisningscentraler för taxi kommer att innebära att kontrollerna av taxibranschen kan göras på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Till skillnad från regeringen föreslår dock utskottet att överföring av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen ska ske trådlöst. Detta för att undvika manipulering av uppgifter och fusk vid inrapportering. Med denna ändring tillstyrker utskottet regeringens lagförslag. Med anledning av motionsförslagen föreslår utskottet också att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas.

Utskottet avstyrker de övriga motionsförslagen och hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen nyligen har genomfört en översyn av olika frågor som rör taxibranschen och att regeringen har beslutat om en lagrådsremiss som bl.a. gäller tydlig prisuppgift och åtgärder för att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden.

I betänkandet finns sex reservationer.

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Sammanfattning.....   | 1  |
| Innehållsförteckning .....  | 2  |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....                             | 3  |
| Redogörelse för ärendet.....  | 5  |
| Ärendet och dess beredning.....   | 5  |
| Propositionens huvudsakliga innehåll .....                              | 5  |
| Utskottets överväganden.....  | 6  |
| Redovisningscentraler för taxi.....                                     | 6  |
| Sanktioner vid underlåtelser .....                                      | 19 |
| Digitala förarkort och färdskrivare .....                               | 20 |
| Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation .....                | 22 |
| Samverkan i tillsynen av taxibranschen .....                            | 26 |
| Prisinformation och översyn av taxibranschen .....                      | 28 |
| Reservationer .....   | 34 |
| 1. Redovisningscentraler för taxi, punkt 1 (M, FP, C, KD) .....         | 34 |
| 2. Sanktioner vid underlåtelser, punkt 2 (MP, V) .....                  | 35 |
| 3. Digitala förarkort och färdskrivare, punkt 3 (S, MP, V) .....        | 35 |
| 4. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation, punkt 4 (SD).... | 36 |
| 5. Prisinformation och översyn av taxibranschen, punkt 6 (S, MP, V)     |    |
| .....   | 37 |
| 6. Prisinformation och översyn av taxibranschen, punkt 6 (SD).....      | 38 |
| <i>Bilaga 1</i>   |    |
| Förteckning över behandlade förslag .....                               | 40 |
| Proposition 2013/14:223 .....   | 40 |
| Följdmotionerna.....  | 40 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2013/14 .....                       | 41 |
| <i>Bilaga 2</i>   |    |
| Regeringens lagförslag .....  | 43 |
| <i>Bilaga 3</i>   |    |
| Utskottets lagförslag .....   | 53 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Redovisningscentraler för taxi

Riksdagen

a) antar regeringens förslag till

1. lag om redovisningscentraler för taxitrafik, med den ändrade lydelse som framgår av utskottets förslag i bilaga 3,

2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

3. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211), med den ändrade lydelse som framgår av utskottets förslag i bilaga 3,

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:223 punkt 2 och motionerna

2013/14:T11 av Tony Wiklander (SD),

2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

2013/14:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis proposition 2013/14:223 punkterna 1 och 3 samt avslår motionerna

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 30 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 32.

*Reservation 1 (M, FP, C, KD)*

## 2. Sanktioner vid underlåtelser

Riksdagen avslår motion

2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

*Reservation 2 (MP, V)*

## 3. Digitala förarkort och färdskrivare

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 34.

*Reservation 3 (S, MP, V)*

## 4. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T354 av Kent Ekeroth (SD) yrkandena 1–3,

2013/14:T514 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 33.

*Reservation 4 (SD)*

## 5. Samverkan i tillsynen av taxibranschen

Riksdagen avslår motion

2013/14:T514 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) yrkandena 3 och 4.

## 6. Prisinformation och översyn av taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T211 av Caroline Helmersson Olsson (S),

2013/14:T293 av Stefan Svanström och Magnus Sjädhall (båda KD),

2013/14:T333 av Anton Abele (M),

2013/14:T336 av Josef Fransson och Per Ramhorn (båda SD),

2013/14:T488 av Hans Olsson (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 35 och 36.

*Reservation 5 (S, MP, V)*

*Reservation 6 (SD)*

Stockholm den 5 juni 2014

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Ština Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Christer Akej (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi. Med anledning av propositionen har 3 följdmotioner väckts med sammanlagt 6 yrkanden. I betänkandet behandlar utskottet även 18 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2013.

Till grund för propositionen ligger departementspromemorian Redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66) som utarbetades inom Finansdepartementet under perioden juli 2012–februari 2013.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har i propositionen i huvudsak följt Lagrådets synpunkter.

I samband med ärendet och dess beredning lämnade företrädare för Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) information vid utskottets sammanträde den 3 juni 2014.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi lämnar regeringen förslag om en ny lag om redovisningscentraler för taxitrafik samt förslag till följdändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Förslagen förväntas också öka kundernas förtroende för taxinäringen och därmed stärka de berörda företagens utveckling. Förslaget innebär att innehavare av taxitillstånd 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 vidare krävas tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Den föreslagna lagen om redovisningscentraler och övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

# Utskottets överväganden

## Redovisningscentraler för taxi

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens proposition om redovisningscentraler för taxi med den ändringen att överföringen av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske trådlöst. Vidare föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas. Enligt utskottet är det av avgörande betydelse att myndigheterna har möjlighet att genomföra de kontroller av taxibranschen som krävs för sunda konkurrensvillkor. Därmed bifalls följdmotioner om upphävande av taxameterundantag samt krav på trådlös överföring. Övriga motionsförslag avslås.

Jämför reservation 1 (M, FP, C, KD).

### Bakgrund

Taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990. Målen med omregleringen var att öka förutsättningarna för en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet, öka konkurrensen med rimliga priser, effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten samt pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor.

Innan omregleringen av taximarknaden fanns i enlighet med den då gällande yrkestrafiklagen (1979:559) en skyldighet för taxiföretag att vara anslutna till en beställningscentral. Till beställningscentralernas uppgifter hörde bl.a. att samordna trafiken och svara för beställnings- och trafikledningsfunktioner. Det dåvarande systemet innebar också att antalet beställningscentraler var reglerat. Vanligtvis fanns en beställningscentral per kommun.

### Propositionen

#### *Inrättande av redovisningscentraler*

Regeringen lämnar i proposition 2013/14:223 förslag om att det ska inrättas redovisningscentraler för att förbättra Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisning. Enligt förslaget ska en ny lag om redovisningscentraler för taxitrafik införas och dess tillämpningsområde ska gälla redovisningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

### *Taxameterundantag och registrering av fordonsanmälan för att fordon ska få användas i taxitrafik*

När det gäller frågan om undantag från skyldigheten att ha taxameter behandlas detta inte i propositionen, och enligt regeringens bedömning kvarstår de nuvarande möjligheterna till undantag tills vidare. Enligt regeringen har frågan om inrättande av redovisningscentraler visserligen samband med frågan om undantag från skyldigheten att ha taxameter eftersom det just är taxameteruppgifter som ska hanteras av redovisningscentralerna och ca 10 procent av alla taxifordon har beviljats undantag från kravet att ha taxameter. Regeringen framför samtidigt att frågan dock inte är okomplicerad, bl.a. med hänsyn till de olika typer av köruppdrag och företagsinriktningar som förekommer inom taxinäringen. Regeringen anger att den mot denna bakgrund prioriterar riksdagens tillkännagivanden som uttryckligen rör just redovisningscentraler och väljer att behandla frågan om undantag från taxameterkravet i ett annat särskilt sammanhang.

Enligt regeringens bedömning bör det för närvarande inte ställas krav på att ett fordon inte ska få användas i taxitrafik innan Transportstyrelsen har fattat beslut om registrering.

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

Regeringen föreslår att den som utför installation och besiktning av taxameterutrustning ska åläggas att lämna uppgifter om utförande av sådana åtgärder till tillståndsmyndigheten.

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

I förslaget anges vidare att det i lagen om vägtrafikregister ska läggas till 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.

### *Vad som ska få utgöra en redovisningscentral*

Regeringen föreslår att med redovisningscentral avses en verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar. Tillstånd att driva en redovisningscentral får enligt förslaget inte ges till en ideell förening eller en stiftelse.

### *Taxameteruppgifter*

När det gäller skyldighet att överföra taxameteruppgifter föreslår regeringen att den som innehar taxitrafiktillstånd fr.o.m. att ett fordon anmälts för taxitrafik ska vara skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Skyldigheten att överföra taxameteruppgifter ska enligt

förslaget avse samtliga taxameterutrustningar som är eller har varit installerade i de fordon som anmälts för taxitrafik i tillståndshavarens taxiverksamhet. Enligt regeringens förslag inträder skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen för ett fordon som vid ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning när den närmaste årliga taxameterbesiktningen senast ska göras eller om taxameterbesiktning görs tidigare av annan anledning vid tiden för den besiktningen.

När det gäller vilka taxameteruppgifter som ska överföras föreslår regeringen att det till bestämmelsen om skyldighet för den som innehar taxitrafiktillstånd att till en redovisningscentral överföra taxameteruppgifter ska föras en upplysningsbestämmelse om att regeringen meddelar föreskrifter om vilka taxameteruppgifter som omfattas av överföringsskyldigheten. Enligt regeringens bedömning bör lagringen hos redovisningscentraler inte avse överförda uppgifter om ackumulerade värden. Regeringen hänvisar till att det övergripande syftet med att inrätta redovisningscentraler är att taxameteruppgifter ska kunna användas i Skatteverkets skattekontrollerande verksamhet och att det därför är av central betydelse att ta ställning till vilka taxameteruppgifter som Skatteverket ska ges tillgång till och som därför ska omfattas av överföringsskyldigheten. Regeringen pekar samtidigt på vikten av att beakta krav på behovet av skydd för den personliga integriteten hos tredje man och att uppgifterna därför bör sparas på ett sätt som är förenligt med personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen föreslår vidare att överföring av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt. Överföringen ska kunna ske trådlöst eller på annat sätt. Regeringen bedömer att det för närvarande inte finns skäl att föreskriva om ny tillsatsanordning till taxametern, vilket skulle behövas om trådlös överföring skulle krävas från samtliga taxametrar. Enligt regeringen bör det överlämnas till taxiföretagen att välja form för överföring av taxameteruppgifter.

När det gäller periodicitet för överföringarna föreslår regeringen att en tillståndshavare minst en gång per vecka ska överföra taxameteruppgifter från alla sina fordon som anmälts för taxitrafik till en redovisningscentral. Överföring ska dock alltid ske inom sådan tid att taxameteruppgifterna kan tas emot och lagras i obruten följd. Om en viss taxameter inte har använts under den period som löpt från den senaste överföringen, föreslås att tillståndshavaren i stället ska 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.

### *Skatteverkets kännedom om vilken redovisningscentral ett företag använder*

Enligt regeringens förslag ska en överföring ske till den redovisningscentral som tillståndshavaren för varje taxameter har anmält till den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen bedömer att det genom de föreslagna



ändringarna i lagen om vägtrafikregister kommer att vara möjligt att behandla även uppgiften om vilken redovisningscentral som används för vilken taxameter i vägtrafikregistret.

### *Sanktioner riktade mot taxiföretagen*

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

### *Tillstånd att driva redovisningscentral*

#### **Krav för att driva en redovisningscentral**

Regeringen föreslår 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. 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.

Enligt förslaget ska endast den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) 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 under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

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

Regeringen bedömer att den närmare utformningen av tekniska krav och andra krav på lagringen som krävs för att upprätthålla informations säkerheten bör meddelas i förordning eller myndighetsföreskrifter.

#### **Lämplighetsprövning**

När det gäller lämplighetsprövning föreslår regeringen att det hos redovisningscentralen alltid ska finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (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 den juridiska personen utse den eller dem som ska vara verksamhetsansvariga. Lämplighetsprövningen ska avse den eller dem 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 något 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
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.

### **Krav på tillstånd och tillsyn**

Regeringen föreslår att en redovisningscentral endast ska få drivas av den som har tillstånd. Ansökan om tillstånd ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten). Enligt förslaget ska tillståndsmyndigheten utöva tillsyn över att den föreslagna lagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs. Ett tillstånd ska gälla tills vidare. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn enligt den föreslagna lagen om redovisningscentraler samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt samma lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

### *Återkallelse och upphörande*

#### **Återkallelse av tillstånd att driva redovisningscentral**

Regeringen föreslår att tillståndet ska återkallas av tillståndsmyndigheten 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. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas. Enligt förslaget ska ett tillstånd 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.

### **Tillståndets giltighet**

Regeringen föreslår att ett tillstånd övergår till dödsboet respektive konkursboet om en tillståndshavare avlider eller försätts i konkurs. Tillståndet gäller under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid. Enligt förslaget ska en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten vara verksamhetsansvarig för verksamheten i en redovisningscentral efter dödsfall eller konkurs. 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.

### **Upphörande av tillstånd**

Regeringen föreslår att 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 ingen annan föreståndare anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Om en annan föreståndare anmälts men inte heller denne godkänns, ska tillståndet upphöra att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

### **Avveckling på egen begäran**

Regeringen föreslår att ett tillstånd ska återkallas om det inte används och inga särskilda skäl talar emot en återkallelse, eller på tillståndshavarens begäran om verksamheten inte har bedrivits eller upphört.

### **Säkring av taxameteruppgifter**

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

### *Sanktioner riktade mot redovisningscentralerna*

Regeringen föreslår att 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. Enligt förslaget ska ett sådant föreläggande få förenas med vite.

### *Redovisningscentralens skyldigheter*

#### **Lagringstid**

Regeringen föreslår att redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförts enligt 2 a kap. taxitrafiklagen under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde. Vidare föreslås att när taxameteruppgifter har överförts till en ny redovisningscentral med anledning av att en tidigare redovisningscentral har upphört eller fått sitt tillstånd återkallat, ska den nya centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma.

#### **Utlämnande till Skatteverket**

Regeringen föreslår att en redovisningscentral på begäran av Skatteverket ska 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. Enligt förslaget får ett sådant föreläggande förenas med vite. Den nya redovisningscentral som avses i 17 och 22 §§ i den föreslagna lagen om redovisningscentraler ska vara skyldig att på begäran av Skatteverket lämna ut lagrad taxameterinformation. En redovisningscentral ska självmant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

### *Överklagande och verkställighet*

Regeringen föreslår att 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, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets det meddelades.

Om frågan rör en juridisk person får beslutet överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. I andra fall överklagas ett sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets det meddelades.

Enligt förslaget krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut om redovisningscentraler ska enligt förslaget gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

### *Taxameteruppgifternas offentlighet*

Regeringen föreslår att redovisningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan central inte obehörigen ska 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. Att fullgöra sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning anses inte som obehörigt röjande. Vidare föreslås att redovisningscentralen på begäran av en innehavare av taxitrafiktillstånd ska lämna ut lagrade taxameteruppgifter som tidigare har överförts av tillståndshavaren till redovisningscentralen. Uppgifterna ska lämnas till tillståndshavaren. Enligt regeringens bedömning kommer uppgifter som Skatteverket begär in att omfattas av sekretess hos verket.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Regeringen föreslår att den föreslagna lagen om redovisningscentraler och övriga lagändringar ska träda i kraft den 1 januari 2016. Enligt regeringen baseras förslaget till ikraftträdandedatum på att processen fram till ett ikraftträdande kan komma 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. Enligt regeringen kan detta anmälningsförfarande komma att beröra såväl kommande förordningar som myndighetsföreskrifter. Regeringen påpekar även att det är oklart hur anmälningsförfarandet kommer att falla ut och att utfallet kan komma att medföra behov av omarbetningar.

### *Konsekvenser*

Regeringen bedömer att förslagen kommer att ge Skatteverket bättre förutsättningar att kontrollera taxinäringens intäktsredovisning. Förslagen förväntas också öka kundernas förtroende för taxinäringen och därmed stärka de berörda företagens utveckling. Förslagen som lämnas innebär sammanfattningsvis att taxiföretag ska vara anslutna till och minst en gång i veckan föra över taxameteruppgifter till en ny sorts tillståndspliktigt organ, s.k. redovisningscentraler för taxitrafik. Förslagen går inte närmare in på tekniska standarder eller villkor. Enligt regeringen kommer utfyllande bestämmelser att meddelas i förordningar och föreskrifter, vilket gör det svårt att på förhand överblicka konsekvenserna i sin helhet. Regeringen anser att konsekvenserna måste utredas närmare i det fortsatta arbetet med att ta fram utfyllande bestämmelser. Enligt regeringen bör också Skatteverket och Transportstyrelsen följa upp effekterna av förslaget. Regeringen bedömer att de lämnade förslagen inte får några konsekvenser för miljön. Förslagen bedöms inte heller ha någon påverkan på de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

## Motionerna

I motion 2013/14:T11 pekar Tony Wiklander (SD) på att det grundläggande syftet med lagen om redovisningscentraler för taxitrafik är att komma till rätta med fusket i branschen. Motionären anser att alla taxiföretag måste ha samma förutsättningar för sin verksamhet och att den nya lagen blir verkningslös om inte möjligheten till dispens från kravet på taxameter upphävs. Enligt motionären innebär dispens från kravet på taxameter förutom osund konkurrens i branschen även ett fortsatt fusk med skatter, avgifter och bidrag. Motionären betonar att för att komma till rätta med myglet i branschen måste alla möjligheter till fusk elimineras och att ett steg i den riktningen är taxameterkrav och kontrollerade redovisningscentraler. I motionen föreslås därför att möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter ska upphävas.

Siv Holma m.fl. (V) påtalar i kommittémotion 2013/14:T12 att regeringen, i motsats till den utredning som föregått proposition 2013/14:223, väljer att föreslå att de nuvarande möjligheterna till undantag från kravet på taxameter behålls. Motionärerna anser att för att införandet av redovisningscentraler ska bli verkningsfullt ska samtliga fordon ha skyldighet att ha taxameter. Motionärerna pekar på att en betydande andel av alla taxifordon i dag är undantagna från krav på taxameter och konstaterar att det förekommer att fordon används i strid med de omständigheter som beslut om undantag grundas på. I motionen framhålls även att en mängd organisationer och myndigheter har gett stöd till utredningens förslag om upphävande av undantag från skyldigheten att ha taxameter. Enligt motionärerna riskerar regeringens nuvarande förslag att påtagligt försvaga effekten av införande av redovisningscentraler för taxi. I motionen anförs följaktligen att möjligheten att bevilja undantag från skyldigheten att ha taxameter ska upphävas (yrkande 1).

Anders Ygeman m.fl. (S) påpekar i kommittémotion 2013/14:T13 att det är märkligt att regeringen i samband med propositionen om redovisningscentraler för taxi inte väljer att slopa taxameterundantaget. Motionärerna menar att undantaget är ett kryphål som gör att det inte blir likabehandling av taxibolagen. I motionen konstateras att 17 procent av taxifordonen i dag har undantag från taxameterkravet. Vidare konstateras att såväl Skatteverket och Transportstyrelsen som flera andra remissinstanser vill att taxameterundantaget tas bort. I motionen påtalas att regeringens proposition inte innehåller någon hållbar motivering till varför man behåller möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter. Motionärerna anser att taxameterundantaget måste tas bort för att genomförandet av obligatoriska redovisningscentraler ska gå så smidigt som möjligt (yrkande 1). I samma motion konstateras vidare att det i propositionen anges att överföring från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt men att det inte finns något krav på att överföring av uppgifterna ska ske trådlöst. Motionärerna anser att möjligheter att hantera datafiler innan de lämnas över till redovisningscentralen öppnar upp för manipulering av uppgifter och fusk.

När nu redovisningscentraler ska införas är det enligt motionärerna viktigt att välja rätt teknik från början och att ställa krav på trådlös redovisning eftersom det minimerar möjligheterna till fusk. I motionen efterfrågas därför trådlös överföring av taxameteruppgifter (yrkande 2).

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2013/14:T517 att taxibranschen i storstäderna präglas av kaos och att oseriösa taxibolag lurar kunder till otrygga resor till kraftiga överpriser. Motionärerna menar att de oseriösa taxibolagen i förlängningen är ett hot mot Sverige som besöks- och affärsland samt att den seriösa taxinäringen riskerar att bli utkonkurrerad. För att framgångsrikt slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen anser motionärerna att det behövs redovisningscentraler till vilka köruppdrag och ersättningar rapporteras och att dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Vidare anføres att krav på anslutning till redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd, och precis som i fråga om certifierade kassaregister bör en övergångsperiod förbereda införandet. Motionärerna pekar på att ett främjande av den seriösa taxinäringen gynnar jobben i Sverige och bilden av Sverige som turist- och affärsdestination samt även bidrar till att de mål som riksdagen slagit fast om minskad klimatpåverkan och ökad trafiksäkerhet kan uppnås lättare. Motionärerna framför att ett införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen föreslogs redan 2006 och att regeringens saktfärdighet i frågan har gjort att den seriösa taxinäringen i Sverige fått flera förlorade år. Motionärerna utgår från att regeringen snarast lägger fram förslag till lagstiftning om obligatoriska redovisningscentraler (yrkande 32).

Även i kommittémotion 2013/14:Sk411 av Leif Jacobsson m.fl. (S) efterfrågas införande av obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) för taxametrar inom taxinäringen (yrkande 30).

## **Utskottets ställningstagande**

### *Införande av redovisningscentraler för taxi*

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att det behövs kraftfulla åtgärder mot fusk och oegentligheter inom taxibranschen, och riksdagen har vid två tillfällen under 2012 och 2013 riktat tillkännagivanden till regeringen om införande av obligatoriska redovisningscentraler i taxinäringen (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195 och bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228). I det senaste tillkännagivandet angav riksdagen att det nu är hög tid att införa obligatoriska redovisningscentraler. Utskottet har konstaterat att redovisningscentraler behövs för rapportering av köruppdrag och ersättningar. Utskottet har även pekat på att krav på anslutning till en redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd.

Enligt utskottet är det av avgörande betydelse att det finns möjlighet för myndigheterna att kunna genomföra de kontroller av taxibranschen som krävs för sunda konkurrensvillkor och för att bl.a. skatteundandragande ska kunna minimeras. Utskottet vill framhålla vikten av att myndigheterna ska kunna

genomföra likvärdiga kontroller för all taxitrafik. Så ser dessvärre inte situationen ut i dag. Enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet tömmer i dag drygt 80 procent av branschen över sina taxametrar till beställningscentraler. Utskottet vill påminna om att Skatteverket tidigare har påtalat att anslutningen till redovisningscentraler förenklar myndighetens möjligheter att kontrollera att de enskilda taxiföretagen har betalat skatt för de belopp de kör in genom att stämna av de inlämnade uppgifterna mot uppgifterna från taxametern. Enligt Skatteverket är de taxiföretag som är anslutna till en beställningscentral relativt lätta att kontrollera, eftersom man hos de flesta välorganiserade beställningscentraler tömmer över informationen från körpassen elektroniskt till beställningscentralen och sparar uppgifterna där under relativt lång tid.

Utskottet välkomnar att regeringen nu har svarat upp mot uppmaningarna från riksdagen och presenterat ett förslag till redovisningscentraler för taxi. Syftet med förslaget om att inrätta redovisningscentraler för taxi är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Enligt förslaget ska innehavare av taxitrafiktillstånd vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till s.k. redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Enligt förslaget ska det krävas tillstånd för att få driva en redovisningscentral. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet emotser nu att ett införande av redovisningscentraler för taxi kommer att innebära att kontrollerna av taxibranschen kan göras på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2013, uttryckt förståelse för att det kan behövas en viss tid för att genomföra förslaget och att en övergångsperiod därför ska föregå införandet (bet. 2012/13:TU16). Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag om att den nya lagstiftningen om redovisningscentraler för taxi och därtill sammanhängande ändringar i den befintliga lagstiftningen ska träda i kraft den 1 januari 2016.

### *Taxameterundantag*

I enlighet med gällande regler i taxitrafiklagen (2012:211) får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning. I taxitrafikförordningen (2012:238) finns särskilda bestämmelser om taxameterutrustning m.m. Enligt reglerna får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande. I enlighet med förordningen får Transportstyrelsen medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning om det finns synnerliga skäl för det. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.

Utskottet påminner om att regeringen 1998 ändrade i den dåvarande yrkestrafiklagen när det gäller möjligheterna att få undantag från kravet på taxameter. Regeringen ansåg att en möjlighet till undantag skulle finnas kvar



men att kravet för undantag skulle skärpas från särskilda skäl till synnerliga skäl. Som exempel på sådana synnerliga skäl redovisade regeringen transporter i samband med statsbesök och liknande händelser, annan representation, företag som utnyttjar hyrbilar som ersättning eller komplettering till så kallade direktionsbilar och utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare och mot betalning i särskild ordning. Praxis är att även vissa samhällsbetalda persontransporter anses omfattas av begreppet synnerliga skäl, och även sådana transporter kan därmed beviljas undantag.

Av regeringens proposition framgår att frågan om undantag från skyldighet att ha taxameter inte behandlas och att de nuvarande möjligheterna till taxameterundantag därmed kvarstår tills vidare. Utskottet anser att detta är olyckligt och att det finns mycket tydliga indikationer på att tillämpningen av den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag innebär att körningarna från en stor grupp taxifordon i dag inte kan kontrolleras i tillräcklig omfattning.

I den departementspromemoria (Ds 2013:66) som ligger till grund för regeringens förslag om redovisningscentraler för taxi redovisas att i slutet av 2012 var ungefär 17 procent av alla taxifordon beviljade undantag från kravet på taxameter. Utskottet noterar att denna uppgift därefter har reviderats av Transportstyrelsen och att det i november 2013 i stället var ca 10 procent av alla taxifordon som enligt Transportstyrelsen beviljats undantag från taxameterkravet.

I departementspromemorian om redovisningscentraler konstateras att det nuvarande taxameterundantaget uppenbarligen medför stora svårigheter för Skatteverkets möjligheter till kontroll av intäktsredovisningen. Vidare konstateras bl.a. att om ett generellt krav på taxameter införs bör Skatteverkets kontrollmöjligheter av tidigare undantagna fordon öka rejält samt att en sådan ordning också ger förutsättningar för en mer rättvis taximarknad där samtliga taxiföretags omsättning är möjlig att avläsa. När det gäller fordon som inte är utrustade med taxameter framförs det i utredningen att misstankar om att fordonet även använts för annan trafik sällan kan klarläggas med säkerhet. Utifrån detta föreslår utredningen att möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter upphävs. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att i samband med regeringens remissbehandling av departementspromemorian tillstyrkte bl.a. Skatteverket och Transportstyrelsen utredningens förslag om ett avskaffande av möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter.

I propositionen om redovisningscentraler för taxi anger regeringen att frågan om taxameterundantag inte är okomplicerad, bl.a. med hänsyn till de olika typer av köruppdrag och företagsinriktningar som förekommer inom taxinäringen. Utskottet har förståelse för situationen när det gäller detta, men anser ändå att den nuvarande situationen när det gäller taxameterundantag inte kan anses vara tillfredsställande. Utskottet anser att alla taxibilar måste ha taxameter för att resenärerna inte ska bli lurade och att taxiföretagen inte ska kunna underlåta att betala skatt. Detta bör dock inte innebära att andra

motsvarande tekniska lösningar som kan anses uppfylla kraven på en säker och laglig taxitrafik motverkas.

Vederbörlig hänsyn bör även tas i de fall då staten, kommuner eller landsting har tecknat avtal som ännu inte har löpt ut.

Regeringens uttalande om att den kommer att behandla frågan om undantag från taxameterkravet i ett annat särskilt sammanhang är enligt utskottets mening otillräckligt. Det är otillfredsställande att regeringen inte gör någon precisering i denna fråga. Utskottet anser att det är viktigt att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs och att regeringen vidtar de ändringar som är nödvändiga i denna fråga för att eliminera de befintliga möjligheterna till kryphål. Enligt utskottets mening bör detta medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

### *Trådlös överföring av uppgifter*

När det gäller överföring av taxameteruppgifter kan utskottet konstatera att regeringen i sitt förslag anger att överföringen från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt. I förslaget preciseras dock inte att överföringen ska ske trådlöst utan endast att den ska kunna ske trådlöst eller på annat sätt. Regeringen menar att det för närvarande inte finns skäl att föreskriva om en ny tillsatsanordning till taxametern, vilket skulle behövas om trådlös överföring skulle krävas från samtliga taxametrar. Enligt regeringens bedömning bör det i stället överlåtas till taxiföretagen att välja form för överföring av taxameteruppgifter. Utskottet delar inte regeringens syn i denna del. Enligt utskottets mening bör det även anges krav på att överföring av taxameteruppgifter ska ske trådlöst. Detta för att möjligheten att hantera datafiler innan de lämnas över till redovisningscentralen annars riskerar att öppna upp för manipulering av uppgifter och fusk. Utskottet vill framhålla att det redan från början bör finnas krav på att redovisningen av taxameteruppgifter bör ske trådlöst eftersom detta kan minimera möjligheterna till fusk. Utskottet föreslår följaktligen att regeringens lagförslag ändras i denna del i enlighet med vad som anges i bilaga 3.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om redovisningscentraler för taxitrafik och förslag om lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) med de ändrade lydelse som framgår av utskottets förslag i bilaga 3 samt regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Utskottet föreslår vidare att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet har anfört om att upphäva den nuvarande möjligheten att bevilja undantag från skyldighet att ha taxameter. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T11 (SD), 2013/14:T12 (V) yrkande 1, 2013/14:T13 (S) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna 2013/14:Sk411 (S) yrkande 30 och 2013/14:T517 (S) yrkande 32.

## Sanktioner vid underlåtelse

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om införande av sanktionsavgifter riktade mot taxiföretagen. Utskottet understryker vikten av att de sanktioner som kan riktas mot taxiföretagen vid underlåtelse är väl avvägda och verkningsfulla och förutsätter därför att regeringen fortsätter att följa frågan noggrant.

Jämför reservation 2 (MP, V).

### Motionen

Siv Holma m.fl. (V) pekar i motion 2013/14:T12 på regeringens förslag att om ett taxiföretag vid upprepade tillfällen underlåter att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentralen kan det leda till att taxitrafiktillståndet återkallas. Motionärerna anser att detta är en högst rimlig konsekvens av att inte följa taxitrafiklagen. Motionärerna pekar vidare på att regeringen föreslår att en varning i stället ska kunna meddelas när det gäller enstaka underlåtelse. Enligt motionärernas bedömning är det oklart vad dessa varningar innebär och vilken effekt de får. Motionärerna bedömer sammantaget att dessa sanktioner riskerar att vara otillräckliga för att uppnå ett effektivt sanktionssystem för efterlevnad av reglerna. I motionen anförs att införandet av sanktioner för underlåtelser att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral inte bara bör kompletteras med återkallande av taxitrafiktillstånd utan även med införande av sanktionsavgifter. I motionen efterfrågas därför att regeringen bör återkomma med förslag på införande av sanktionsavgifter riktade mot taxiföretagen (yrkande 2).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det i regeringens förslag till redovisningscentraler (prop. 2013/14:223) anges att det ska kunna meddelas en varning vid enstaka underlåtenhet att efterkomma skyldigheten att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Enligt utskottets mening kan detta anses som en väl avvägd och proportionerlig åtgärd i fall där en enstaka underlåtelser sker. När det däremot gäller upprepade underlåtelse att rapportera in uppgifter är det enligt utskottets mening viktigt att det finns kraftfulla åtgärder att vidta för att motverka sådana oönskade beteenden. Utskottet ser därför positivt på regeringens förslag om att upprepade underlåtelse att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral på det sätt som kommer att föreskrivas i taxitrafiklagen ska anses som ett väsentligt missförhållande som ska kunna leda till att taxitrafiktillståndet återkallas. Utskottet delar regeringens uppfattning att en återkallelse av ett taxitrafiktillstånd får ses som en mer ingripande och verksam åtgärd än möjligheten att besluta om

sanktionsavgifter. Utskottet vill samtidigt understryka vikten av att de sanktioner som kan riktas mot taxiföretagen vid underlåtelser är väl avvägda och verkningfulla och förutsätter därför att regeringen följer frågan noggrant och vid behov vidtar ytterligare åtgärder som är utformade på ett sätt som ger hög följsamhet till gällande regelverk.

Utskottet avstyrker mot bakgrund av vad som anförts ovan motion 2013/14:T12 (V) yrkande 2.

## Digitala förarkort och färdskrivare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om krav på att införa digitala färdskrivare i alla taxifordon. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen under 2013 gjorde en översyn av vilotidsförordningen och därtill beslutade föreskrifter och att myndigheten ska besluta om nya föreskrifter under våren 2015.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

### Gällande rätt

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) gäller förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet för transporter med bil som används i taxitrafik.

När det gäller dygnsvila ska taxiföraren ha haft en dygnsvila på minst elva timmar under den 24-timmarsperiod som föregår varje tidpunkt då chauffören utför transporter. Dygnsvilan får delas upp i två perioder, varav den ena perioden ska vara minst åtta timmar.

Varje taxiförare ska ha en personlig tidbok försedd med sitt namn och sin adress. Förarens namn måste finnas på varje sida i tidboken. Till taxichaufförens skyldigheter hör bl.a. att anteckna tiden för dygnsvilan i tidboken och medföra tidboken vid varje transport. Taxiföraren ska göra anteckningar under alla transportdygn samt under det närmast föregående dygnet. Tidboken ska innehålla anteckningar för de sju senaste dygnet under vilka föraren varit skyldig att föra anteckningar. Tidboken ska på begäran visas upp för polisen eller bilinspektörer.

### Motionerna

Siv Holma m.fl. (V) framför i kommittémotion 2013/14:T12 att en undersökning av tillståndet i taxibranschen som Transportarbetarförbundet genomförde 2012 visar att många taxichaufförer arbetar många och långa pass utan tillräcklig dygns- eller helgvila. I undersökningen uppgav 47 procent av förarna att deras arbetssituation påverkar deras trafikbeteende negativt. Enligt motionärerna bör kontroll över kör- och vilotider noteras i färdskrivare på

samma sätt som för lastbilschaufförer eftersom det underlättar kontrollen för myndigheterna och förbättrar arbetsmiljön och säkerheten. I motionen efterfrågas därför krav på digitala färdskrivare i alla taxifordon (yrkande 3).

Anders Ygeman m.fl. (S) framför i kommittémotion 2013/14:T517 att det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen (yrkande 34). Enligt motionärerna skulle det underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har bestämmelserna i vilotidsförordningen (1994:1297) och tillhörande föreskrifter om den personliga tidboken (VVFS 1994:40) och om undantag från kravet att föra tidbok och arbetsgivaranteckningar (VVFS 1995:788) varit föremål för återkommande diskussioner genom åren.

I trafikutskottet var frågan om digitala förarkort i taxi senast föremål för behandling under våren 2013 (bet. 2012/13:TU16). Utskottet välkomnade då att det enligt Transportstyrelsens regelutvecklingsplan för 2013 skulle ingå att göra en översyn av kör- och vilotidsförordningen och konstaterade att det inte fanns anledning att vidta något ytterligare initiativ.

Utskottet kan i sammanhanget vidare konstatera att Transportstyrelsen som en del i regelförenklingsarbetet under hösten 2009 redovisade ett förslag till Näringsdepartementet om bl.a. en övergång från den manuella hanteringen (fylla i en personlig tidbok) till en teknisk lösning genom införande av elektronisk registrering. Enligt Transportstyrelsen skulle förslaget få en avgörande principiell effekt genom att det skulle medföra en omställning till registrering av arbetstid, medan tidboksanteckningarna i huvudsak syftar till att redovisa förordningens krav på vila. Denna omställning skulle enligt Transportstyrelsen utgöra en i många avseenden eftersträvansvärd åtgärd och ligga i linje med färdskrivarens roll i fråga om tung trafik. De tekniska alternativ som nämndes i förslaget var registrering i taxameter via ett s.k. smartcard eller via ett personligt chip på taxiförarlegitimationen.

Enligt uppgifter som utskottet har inhämtat har Transportstyrelsen därefter gjort en översyn av vilotidsförordningen och därtill beslutade föreskrifter under 2013. Transportstyrelsen undersökte då bl.a. möjligheten att använda taxametern som ett tekniskt hjälpmedel. I översynen framkom att enligt en övergångsbestämmelse om taxametrar får en taxameter som är i bruk fortsätta att användas även efter det att märkningstillstånd och typgodkännande har upphört att gälla, under förutsättning att taxametern uppfyller tillämpliga krav på exempelvis funktion och noggrannhet. Detta innebär att det finns taxametrar av äldre modell som ska få fortsätta att användas. Vidare framkom att ett krav på att vilotid, eller arbetstid, ska registreras i taxametern skulle medföra ändrade krav på taxametrar, vilket i sin tur skulle medföra krav på

inköp av ny taxameterutrustning. Detta skulle enligt myndigheten medföra investeringskostnader av inte obetydlig omfattning för företagen.

Transportstyrelsen har även hänvisat till att det av straffbestämmelserna i vilotidsförordningen bl.a. följer att förare som bryter mot någon föreskrift som meddelats av Transportstyrelsen ska dömas till penningböter. Att föreskrifterna ska vara meddelade av Transportstyrelsen infördes genom SFS 2008:1182 i samband med att Transportstyrelsen bildades. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har myndigheten hittills inte meddelat några föreskrifter på området. Vidare har hovrätten över Skåne och Blekinge i en dom (B 2113-10) meddelad den 29 juni 2011 funnit att det skulle strida mot legalitetsprincipen att döma någon för att ha brutit mot ansvarsbestämmelserna, som hänvisar till föreskrifter utfärdade av Transportstyrelsen, när föreskrifterna är utfärdade av Vägverket. För att undanröja detta problem behöver nämnda föreskrifter meddelade av Vägverket upphävas och nya föreskrifter meddelas av Transportstyrelsen.

Enligt Transportstyrelsens uppgift till utskottet har myndigheten mot denna bakgrund för avsikt att bibehålla kravet på registrering av vilotid i den personliga tidboken tills vidare. Nya föreskrifter ska dock beslutas under våren 2015.

Utskottet finner utifrån detta inte anledning att ta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed förslagen i motionerna 2013/14:T12 (V) yrkande 3 och 2013/14:T517 (S) yrkande 34.

## Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om stärkta kontroller och skärpningar av regelverket kring taxilegitimation. Utskottet hänvisar till de åtgärder som vidtas för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer och anser att motionsförslagen därigenom kan förväntas bli tillgodosedda.

Jämför reservation 4 (SD).

### Bakgrund

För att få taxiförarlegitimation gäller att personen har fyllt 21 år, har körkort med behörighet B sedan minst två år eller med behörighet D, uppfyller de medicinska kraven, uppfyller kravet på yrkeskunnande, uppfyller kraven på laglydnad samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

Taxiförarlegitimationen är endast giltig tillsammans med ett giltigt körkort. Detta innebär att om innehavaren av en taxiförarlegitimation gör sig skyldig till ett trafikbrott och därmed blir av med sitt körkort upphör även taxiförarlegitimationen att gälla.

## Motionerna

Kent Ekeröth (SD) anför i motion 2013/14:T354 att många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. Eftersom taxinäringen är en viktig samhällsinstitution ska ingen behöva utsättas för brott vid användning av detta färdssätt oavsett om man är man eller kvinna, i sällskap eller ensam, i nyktert eller berusat tillstånd. Motionären anser att samtliga taxibolag i Sverige ska göras skyldiga att dels vid nyanställning rapportera individuella förare till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vidare anför att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in den granskade förarens taxilegitimation. Taxibolaget ska därefter svara med en kopia på uppsägningsavtalet, eller beslutet om att inte nyanställa, för varje förare som Transportstyrelsen har rapporterat som olämplig. Motionären föreslår utifrån detta att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller ska göras oftare, striktare och säkrare (yrkande 1). För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor föreslås att Transportstyrelsen när den nekar taxilegitimationsansökningar och drar in taxilegitimationer alltid ska meddela arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast den berörda föraren (yrkande 2). Motionären föreslår vidare att en taxiförare som har nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekas ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid (yrkande 3).

Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) anför i motion 2013/14:T514 att den svarttaxiverksamhet som har ökat sedan avregleringen också ökar riskerna för kunderna och då särskilt för kvinnorna. Motionärerna framhåller att tryggheten för taxiresenärer, speciellt kvinnor, behöver öka och att det är viktigt att kontrollen av taxilegitimationer ökar (yrkande 2). Motionärerna anför vidare att taxilegitimationen måste dras in när en innehavare dömts för ett allvarligt brott och att även trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik ska utgöra grund för detta. Transportstyrelsen måste meddela taxiföretagen då en anställd får sin taxilegitimation indragen, och kontrollen av detta måste stärkas så att inte förare med indragna legitimationer fortsätter köra. Motionärerna anser därför att Transportstyrelsen snabbt bör meddela taxiföretag då en anställd som är innehavare av taxilegitimation döms för ett allvarligt brott och får taxilegitimationen indragen (yrkande 1).

Anders Ygeman m.fl. (S) efterlyser i kommittémotion 2013/14:T517 ett skärpt regelverk om taxilegitimation (yrkande 33). Motionärerna framför att det är viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks för att öka tryggheten för taxiresenärer. Enligt motionärerna måste det säkerställas att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Vidare anför att taxilegitimationen måste dras in då en innehavare av taxilegitimation har dömts för ett allvarligt brott eller allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott vid upprepade tillfällen. För att

främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna måste kontrollen öka för att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation. Motionärerna efterfrågar därför ett skärpt regelverk om taxilegitimation.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis påminna om att frågan om kontroller av taxiförarlegitimation även tidigare har varit föremål för beredning i utskottet, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU16). Utskottet framhöll då vikten av en sund taxinäring och att detta förutsätter en effektiv kontrollverksamhet för att förhindra att taxiförare kör taxi trots att de har fått taxiförarlegitimationen återkallad. Utskottet betonade vidare att det är viktigt att taxiresenärerna vid en resa alltid ska kunna känna sig säkra på att föraren kör med giltig taxiförarlegitimation och att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt.

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av Transportstyrelsen som också fattar beslut om bl.a. beviljande och återkallande av taxiförarlegitimationer. Transportstyrelsen utövar tillsyn över taxibranschen för att se om de företag som beviljats tillstånd att bedriva taxitrafik fortlöpande uppfyller kraven i 2 kap. 5 § taxitrafiklagen som anger att taxitrafiktillstånd endast får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Taxiföretagen har i enlighet med yrkestrafiklagen en lagstadgad skyldighet att kontrollera att de som kör i taxitrafik har giltiga taxiförarlegitimationer. Om ett taxiföretag av oaktksamhet anlitar en förare som inte är behörig att köra taxi är maxstraffet sex månaders fängelse. Utskottet noterar dock att det enligt gällande reglering inte finns något automatiskt system som meddelar taxiföretagen om indragna körkort och taxiförarlegitimationer.

Utskottet kan samtidigt konstatera att frågan om möjligheten att via Transportstyrelsens vägtrafikregister kontrollera sina anställda förars behörigheter som t.ex. körkort och taxiförarlegitimationer har aktualiserats i olika sammanhang.

Regeringen beslutade den 15 maj 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister för att föreslå mer ändamålsenliga regler (dir. 2008:53). Utredningens utgångspunkter var att samhällets behov av information ska tillgodoses på ett effektivt och rättssäkert sätt, att den enskildes personliga integritet ska ha ett starkt skydd, att en eventuell framtida trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna ska underlättas samt att det generella behovet av datorstöd i Transportstyrelsens verksamhet ska tillgodoses.

En närmare analys av förutsättningarna lämnades av Vägtrafikregisterutredningen i betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76). I utredningen konstaterades att det inte finns tillräckliga skäl att införa bestämmelser som



medger en automatisk elektronisk återrapportering av förändringar i eller återkallelser av förarens behörigheter, taxiförarlegitimationer eller trafiktillstånd till taxibeställningscentraler eller bussföretag.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har frågan därefter fått förnyad aktualitet och såväl Svenska Taxiförbundet som enskilda taxiföretag har kontaktat Transportstyrelsen och framfört önskemål om en lösning. Transportstyrelsen har efter önskemål från Svenska Taxiförbundet börjat överlämna papperskopior av beslut om återkallelse av körkort respektive taxiförarlegitimationer. Utskottet välkomnar detta. Parallellt med detta har frågan rests om det är möjligt att inom ramen för gällande lagstiftning åstadkomma ett modifierat elektroniskt utlämnande av uppgifter på ett sådant sätt att det grundläggande informationsbehovet tillgodoses.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten tillsammans med Svenska Taxiförbundet genomfört en gemensam förstudie under 2012–2013 i syfte att klarlägga de juridiska och tekniska förutsättningarna för ett elektroniskt utlämnande samt om möjligt ta fram förslag på tekniska lösningar (TSV 2012–1958). I förstudien fastslogs att det är tekniskt genomförbart och juridiskt möjligt att via elektroniskt utlämnande lämna ut information om anställda förarens behörigheter till taxitrafikföretag. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen tillsammans med Svenska taxiförbundet under hösten 2013 inledde ett arbete med att bygga den tekniska lösningen. Enligt uppgift färdigställdes en viss del av systemet för kontroll av taxiförarlegitimationers giltighet i februari 2014. Under våren 2014 genomför Transportstyrelsen tillsammans med Svenska Taxiförbundet tester av systemet, och enligt planeringen beräknas systemet vara klart för driftsättning i produktionsmiljö i juni 2014. Enligt utskottets mening kommer den lösning som nu införs att kunna medverka till att underlätta och snabba upp processen när det gäller utlämnande av uppgifter om behörigheter och körkortsgiltighet till taxibranschen.

När det gäller kontroller av taxi vill utskottet även uppmärksamma att Transportstyrelsen nyligen på regeringens uppdrag har utrett denna fråga och att myndigheten i februari 2014 återkom med förslag på området (dnr. TSV 2013–2006). Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsens utredning har varit föremål för remissbehandling och att regeringen den 8 maj 2014 beslutade att överlämna en remiss till Lagrådet. I lagrådsremissen lämnas bl.a. förslag som avser att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden. Det föreslås att ett taxifordons registrerings-skyld ska få tas om hand av en polisman om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrivna krav. Det föreslås även att en taxiförarlegitimation inte längre ska vara giltig om en annan taxiförarlegitimation har lämnats ut. Vidare föreslås att kravet att förnya en taxiförarlegitimation inom tio år efter det att den senast har förnyats bara ska gälla om den tidigare förnyelsen innebar att legitimationen försågs med nya uppgifter. Det föreslås slutligen att en taxiförarlegitimation ska få tas om hand av en polisman om legitimationen är ogiltig på grund av att den inte har förnyats eller att en annan legitimation har

lämnats ut. I lagrådsremissen anges att de föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

Mot bakgrund av vad som här anförts om åtgärder som vidtas för att underlätta kontrollen av taxiförarlegitimationer kan motionsförslagen förväntas bli helt eller delvis tillgodosedda. Utskottet avstyrker därmed förslagen i motionerna 2013/14:T354 (SD) yrkandena 1–3, 2013/14:T514 (S) yrkandena 1 och 2 samt 2013/14:T517 (S) yrkande 33.

## Samverkan i tillsynen av taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att utse taxiansvariga inom Transportstyrelsen och om stärkt myndighetssamverkan. Utskottet hänvisar till att det redan i dag finns handläggare inom Transportstyrelsen med ett särskilt uppdrag att initiera och genomföra myndighetssamverkan och branschsamråd på både regional och nationell nivå.

### Bakgrund

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

Tillsynen för företag som har tillstånd att bedriva taxitrafik liknar tillsynen för innehavare av tillstånd för yrkesmässig trafik. Syftet med tillsynen är att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att taxitrafik bedrivs under konkurrensförhållanden som är lika för alla. Ett företag ska uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för att beviljas taxitrafiktillstånd. Transportstyrelsen utövar tillsyn över om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte är uppfyllda i driften av trafikrörelsen, eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver. Vid missförhållanden kan taxitrafiktillståndet återkallas eller varning meddelas.

### Motionen

Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) framhåller i motion 2013/14:T514 att det är viktigt att Transportstyrelsen deltar i de organiserade möten som kontinuerligt genomförs med andra myndigheter och organisationer. Motionärerna menar att Transportstyrelsen måste utse taxiansvariga inom verket med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i myndighetssamverkan och tillsynsarbete (yrkande 3). Motionärerna menar även att myndigheternas samverkan avseende taxi på

nationell och regional nivå måste öka och att även branschorganisationerna bör bjudas in till att vara med i detta arbete (yrkande 4).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om förbättrad samordning i tillsynen av taxi har varit föremål för tidigare behandling i utskottet, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU16). Utskottet välkomnade då bl.a. det förslag som Transportstyrelsen redovisat om att införa ett riskvärderingssystem för taxi och det arbete som initierats eftersom det kan förväntas innebära att myndigheterna fortsätter att utveckla formerna för utbyte och samverkan såväl sinsemellan som med taxibranschen.

När det gäller frågan om s.k. taxiansvariga inom Transportstyrelsen vill utskottet uppmärksamma att det enligt uppgift från Transportstyrelsen redan i dag finns handläggare inom myndigheten med ett särskilt uppdrag att initiera och genomföra myndighetssamverkan och branschsamråd, både nationellt och regionalt.

När det gäller tillsynen av den yrkesmässiga trafiken på väg, dvs. såväl taxi som buss och godstrafik, vill utskottet uppmärksamma att det sker myndighetssamverkan i en nationell grupp och fyra regionala, där regionindelningen motsvaras av Transportstyrelsens fyra regioner; Västra, Östra, Södra och Norra. I den nationella gruppen ingår förutom Transportstyrelsen även Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Rikspolisstyrelsen. I de regionala grupperna ingår samma myndigheter, men det finns en öppning i utredningen som innebär att fler myndigheter kan bjudas in vid behov.

Utskottet vill vidare framhålla att de här samverkande myndigheterna under 2013 beslutade om en riktlinje för perioden 2014–2019. Riktlinjen tar sin utgångspunkt i de tillståndsmätningar som genomfördes första gången 2012 och som ska genomföras vart tredje år. I riktlinjen ingår även ett uppföljningsansvar, att tillsynskonferenser ska hållas vart tredje år för uppföljning och utveckling av både samverkan och tillståndsmätningar samt ett ansvar att regelbundet bjuda in företrädare för yrkestrafikbranscher och andra myndigheter till dialog och samråd.

Transportstyrelsen har även ett branschsamråd (samråd med yrkestrafikbranscherna) för att informera om pågående verksamhet, tillvarata yrkestrafikbranschernas synpunkter och skapa effektiva mötesformer. Enligt Transportstyrelsen ska branschsamråd med nationell inriktning liksom branschsamråd med regional inriktning hållas två gånger per år.

När det gäller tillsynen av taxibranschen vill utskottet även peka på att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har förslagit att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas. Enligt Transportstyrelsen kan möjligheterna att förenkla och effektivisera verksamheten med hjälp av ett riskvärderingssystem antas vara stora eftersom ett väl fungerande och uppbyggt riskvärderingssystem gör det möjligt att utföra riktade kontroller så

att insatserna koncentreras till de företag där det finns anledning att misstänka regelbrott och där effekterna av ett ingripande kan antas bli störst. Enligt Transportstyrelsen kan ett riskvärderingssystem med hög träffsäkerhet utvecklas genom ett underrättelsebaserat arbetssätt där resultat från ett flertal olika kontrollområden och från olika myndigheter kan värderas och kopplas samman till de företag som verkar inom transportsektorn. Det övergripande målet med ett riskvärderingssystem är att kunna utfärda kontroller så effektivt att regelefterlevnaden förbättras avsevärt. Utskottet anser att införandet av ett riskvärderingssystem kan utgöra ett betydelsefullt verktyg i arbetet med att stärka tillsynen av taxibranschen. Utskottet välkomnar därför Transportstyrelsens arbete för att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas den 1 januari 2015.

Med anledning av de insatser som görs när det gäller myndighetssamverkan och tillsyn samt samverkan med branschorganisationerna finner utskottet att de här behandlade motionsyrkandena redan kan anses väl tillgodosedda och att det därför inte finns anledning att i nuläget vidta några ytterligare åtgärder.

Utskottet avstyrker därmed motion 2013/14:T514 (S) yrkandena 3 och 4.

## Prisinformation och översyn av taxibranschen

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om prisinformation vid taxiresor och en översyn av taxibranschen. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen nyligen har genomfört en översyn av olika frågor som rör taxibranschen. Vidare hänvisar utskottet till att regeringen nyligen beslutat om en lagrådsremiss om tydlig prisuppgift och åtgärder för att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden.

Jämför reservationerna 5 (S, MP, V) och 6 (SD).

### **Bakgrund**

#### *Gällande rätt om prisinformation*

Enligt 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211) är den som har ett taxitrafiktillstånd skyldig att genom lämpliga åtgärder före färden låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden. Regler om prisinformation finns också i prisinformationslagen (2004:347). Lagen har till ändamål att främja god prisinformation till konsumenter. Enligt 8 kap. 2 § i trafikförordningen (2012:238) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om taxans uppbyggnad

och prisinformation i taxitrafik. I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) stadgas (1 §) att när fordonet används i taxitrafik ska det vara försett med prisinformation om de avgifter som gäller för det aktuella fordonet. Vidare föreskrivs (2 §) att när fordonet används i taxitrafik, och därmed även när fordonet står stilla, ska prisinformationen alltid vara

- väl synlig inne i fordonet och på fordonets utsida, och den ska vara varaktigt utförd och fastsatt
- utformad enligt bilagan till dessa föreskrifter
- utformad på ett sådant sätt att den inte medvetet eller omedvetet förvillar eller försvårar för passageraren.

En tillståndshavare eller förare som inte efterlever bestämmelser om prisinformation i taxitrafik kan dömas till penningböter, se Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.

### *Riksdagens tidigare tillkännagivanden om översyn av taxibranschen*

Riksdagen har tidigare behandlat frågan om en översyn av taxibranschen, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU16). Riksdagen riktade då ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen.

### **Motionerna**

Caroline Helmersson Olsson (S) betonar i motion 2013/14:T211 att taxibranschen är en viktig del av turistnäringen och behöver fungera bra. Motionären pekar vidare på att seriösa taxiåkerier i dag är utsatta för en utbredd svarttaxiverksamhet som riskerar att underminera trovärdigheten för hela branschen. I Sverige måste man avisera i bakrutan vad en taxiresa ska kosta, för en mil eller 15 minuters körning. Enligt motionären är detta långt ifrån allmänt känt och det finns otaliga exempel på hur turister har lurats, framför allt i storstäderna. Ibland kan bakrutan vara nedvevad och ibland kan det stå en summa som långt överstiger ett marknadsmässigt pris för tjänsten. Motionären pekar vidare på att det på mindre orter är långt ifrån säkert att det överhuvudtaget går att få tag i en taxi för att åka till turistmålet. Där är upphandling av färdtjänst och skolskjutsar också ett problem. Enligt motionären är konkurrenssituationen inte bra och detta har lett till att en mer eller mindre känd svarttaxiverksamhet har uppstått på landsbygden. I motionen framförs att det är dags för regeringen att skyndsamt se över regelverket för taxinäringen.

Stefan Svanström och Magnus Sjö Dahl (båda KD) anför i motion 2013/14:T293 att tillgängligheten har blivit bättre och priserna högre sedan taxibranschen avreglerades år 1990. Enligt motionärerna finns det dock en del avarter som missgynnar både konsumenter och seriösa taxiföretag och det förekommer att människor luras att betala tusentals kronor för sträckor som med ett seriöst bolag kanske hade kostat några hundralappar. Ibland har

omedvetna konsumenter tvingats avbryta taxiresor när de insett att taxametern är inställd på en orimligt hög taxa. Det har tagits flera initiativ på central nivå för att öka kontrollen av branschen, och förslag har lämnats om vad som behövs för att förbättra regelefterlevnaden bland yrkestrafiken. Med hänvisning till de tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen våren 2013 om taxi pekar motionärerna på att dessa initiativ var bra, men de framhåller samtidigt att kommunerna behöver kunna ställa krav på den lokala taxibranschen samt på näringsidkare och andra aktörer som tar emot taxiföretag på sina områden. Enligt motionärerna skulle t.ex. kommuner i samråd med de taxiföretag och aktörer som är verksamma på orten kunna komma överens om maxpriser för taxiföretag som vill verka inom kommunen. Vidare anføres i motionen att taxiföretag som inte följer överenskomna maxpriser bör kunna bli föremål för sanktioner, såsom vite eller näringsförbud på orten. Motionärerna anser att Konkurrensverket bör bedriva tillsyn för att säkerställa att överenskomna maxpriser inte innebär etableringshinder för tillkommande taxiföretag på orten. I motionen föreslås en utredning av hur kommuner kan ges möjligheter att, i samråd med lokala taxiföretag och aktörer som tar emot taxiföretag på sin mark, bestämma vad som ska vara den högsta tillåtna taxan för en taxiresa.

Anton Abele (M) anför i motion 2013/14:T333 att mycket har blivit bättre sedan avregleringen av taximarknaden på 1990-talet. Enligt motionären har det på många platser blivit enklare för konsumenterna att få tag på en taxi i och med att fler aktörer har etablerat sig och den fria prissättningen har ökat konkurrensen och sannolikt bidragit till att den generella prisnivån för taxiresor gått ned. Samtidigt menar motionären att avregleringen också har medfört att antalet oseriösa aktörer har ökat. Dagens regler kräver att taxibilar har en skylt på sidan av bilen som visar ett jämförelsepris som ska motsvara en typresa på 10 kilometer och 15 minuter samt maxpriset. Motionären pekar på att med dagens regler kan jämförelsepriserna variera kraftigt eftersom inget pristak finns och oseriösa friåkare kan agera ostört med rena ockerpriser eftersom de inte gör något olagligt. Motionären menar att det kan finnas flera möjligheter att komma till rätta med den oseriösa delen av taxibranschen och att den nuvarande problematiska situationen måste angripas på ett brett sätt för att man ska finna en optimal lösning. En lösning vore enligt motionären att se på hur man kan införa en jämförelseprisgräns för när en taxi övergår till att i stället kallas limousin. I de fallen skulle man enligt motionären i stället vara tvungen att göra upp om totalpriset för resan innan den påbörjas, vilket sannolikt skulle förhindra att någon gör en resa till ett pris man inte kunnat förutse. Mot bakgrund av detta anser motionären att regeringen bör se över möjligheterna för hur reglerna om jämförelsepriser i taxibranschen kan förändras och förbättras.

Josef Fransson och Per Ramhorn (båda SD) anför i motion 2013/14:T336 att avregleringen av taxibranschen har öppnat för skojare och bedragare som med extremt dyra taxor söker upp ouppmärksamma kunder. Enligt motionärerna förekommer detta fenomen främst i storstäderna där invånarna

ganska snabbt lär sig att man ska vara uppmärksam på oseriösa åkare. Däremot är det inte lika enkelt för turister, både inrikes och utrikes. Motionärerna menar att de oseriösa åkarna ger Sverige dåligt rykte som turistland och att det därför är angeläget att snarast komma till ordning med detta problem. I motionen föreslås att en utredning tillsätts för att komma till rätta med oseriösa aktörer inom taxibranschen.

Hans Olsson (S) pekar i motion 2013/14:T488 på att riksdagen har gjort ett tillkännagivande till regeringen angående en översyn av taxibranschen. Enligt motionären bör det som en del i översynen även ingå att belysa frågan om utnyttjande av bidragsanställningar. Översynen bör enligt motionären göras utifrån två aspekter, dels frågan om konkurrensmedel, dels frågan om huruvida vissa åkare bara tar emot förare som har med sig bidrag in i anställningen.

Anders Ygeman m.fl. (S) efterfrågar i kommittémotion 2013/14:T517 att upphandlad taxitrafik inte ska köras på ackord (yrkande 35). Motionärerna framför vidare att det är angeläget att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling och föreslår därför en statlig utredning för att främja den seriösa taxinäringen (yrkande 36).

## Utskottets ställningstagande

### *Jämförelsepris*

Utskottet påminner om att när taximarknaden avreglerades 1990 upphörde etableringsskyddet och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. I samband med detta upphörde också systemet med en rikstäckande maximitaxa. Frågan om prissättning har därefter varit föremål för olika utredningar.

Utskottet har även tidigare berett motionsförslag om jämförelsepris, senast i betänkande 2012/13:TU16. Utskottet pekade då bl.a. på de nya föreskrifter kring prisinformation för taxi som Transportstyrelsen utfärdade i maj 2013 (TSFS 2013:41).

När det gäller jämförelsepris för taxi kan utskottet hänvisa till att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag nyligen har utrett frågan om bl.a. prissättning och prisinformation för taxi och att myndigheten i februari 2014 återkom med förslag om detta (dnr. TSV 2013-2006).

Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsens utredning därefter har varit föremål för remissbehandling och att regeringen den 8 maj 2014 beslutade att överlämna en remiss om tydlig prisuppgift vid taxiresor till Lagrådet. I lagrådsremissen lämnas förslag till lagändringar inom taxitrafikområdet. Det föreslås att den som har taxitrafiktillstånd och som tillämpar ett jämförpris över 500 kronor för färden ska se till att en prisuppgift lämnas. Prisuppgiften ska ange ett högsta tillåtna pris för färden. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. I

lagrådsremissen anges att de föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

### *Översyn av taxibranschen*

Riksdagen har även behandlat frågan om en översyn av taxibranschen tidigare, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU16). Riksdagen riktade då ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen.

Utskottet välkomnar därför att regeringen den 30 maj 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser av regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingick bl.a. att redovisa fördjupade analyser av taxiverksamheten som helhet och frågan om huruvida pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problemen samt att vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen har bedrivit utredningsarbetet i nära samarbete med Rikspolisstyrelsen, Skatteverket och Svenska Taxiförbundet samt att möten även har hållits och kontakter tagits i olika frågor med bl.a. Jernhusen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Swedavia, Svenska Transportarbetareförbundet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) samt företrädare för ett par taxametertillverkare. I utredningen ingick bl.a. att analysera och lämna förslag kring prissättning och prisinformation, lokalkännedom och körprov, taxiledningssystem, tillstånd och tillsyn, taxiförarlegitimation, taxameter, intrång i varumärken och näringskännetecken samt glesbygd. När det gäller taxi i glesbygd har Transportstyrelsen i sin utredning lämnat förslag om att undantagsreglerna från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet ska utvärderas av Konkurrensverket. I sin utredning instämmer Transportstyrelsen i vad som påpekats av bl.a. Konkurrensverket om att det vore av värde om kommunerna vid upphandlingar av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd beaktar förutsättningarna för små taxiföretag att delta i anbudsgivningen. Ett samlat upphandlingsstöd kommer att koncentreras till Konkurrensverket, och Transportstyrelsen bedömer att Konkurrensverket därigenom får större möjligheter att vägleda kommunerna i denna fråga.

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag till regeringen den 28 februari 2014. Med anledning av den genomförda utredningen inbjöd infrastrukturministern den 18 mars 2014 företrädare för såväl branschen som myndigheterna inom området till ett yrkestrafikseminarium där de förslag som tagits fram presenterades och diskuterades. I samband med detta meddelade infrastrukturministern vid en presskonferens samma dag att avsikten är att avlämna en proposition på området till riksdagen under den innevarande mandatperioden och att intentionen är att nya regler för yrkestrafiken ska kunna träda i kraft inom ett år.



*Sammanfattande ställningstagande*

Med anledning av att Transportstyrelsen nyligen genomfört en översyn av olika frågor som rör taxibranschen, bl.a. avseende prisjämförelser, och att regeringen beslutat om en lagrådsremiss om tydlig prisuppgift och åtgärder för att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden avstyrker utskottet förslagen i motionerna 2013/14:T211 (S), 2013/14:T293 (KD), 2013/14:T333 (M), 2013/14:T336 (SD), 2013/14:T488 (S) samt 2013/14:T517 (S) yrkandena 35 och 36.

## Reservationer

### 1. Redovisningscentraler för taxi, punkt 1 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD) och Christer Akej (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) och lag om redovisningscentraler för taxitrafik med den ändringen att "§§" ändras till "§" i 17 och 23 §§. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:223 punkterna 1–3 och avslår motionerna

2013/14:T11 av Tony Wiklander (SD),

2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1,

2013/14:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 30 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 32.

#### *Ställningstagande*

Vi välkomnar regeringens lagförslag som enligt vår mening kommer att ha en avgörande betydelse för att myndigheterna ska kunna genomföra de kontroller av taxibranschen som krävs för sunda konkurrensvillkor och för att bl.a. skatteundandragande ska kunna minimeras.

Vi anser att det är bra att regeringen med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivanden har valt att prioritera arbetet med att kunna införa redovisningscentraler för taxi inom rimlig tid.

Vi anser också att det bör finnas förståelse för att det vid en sådan prioritering hittills inte har funnits utrymme för att behandla frågan om undantag från taxameterkravet och att regeringen i stället kommer att behandla frågan om undantag från taxameterkravet i ett annat särskilt sammanhang.

Regeringen har också tydligt sagt att man återkommer om frågan om undantag från taxameterkravet, något som vi välkomnar. Vi har också fått veta att regeringen återkommer i denna del innan lagstiftningen om redovisningscentraler träder i kraft den 1 januari 2016.

Utifrån detta bör riksdagen bifalla regeringens lagförslag och avslå de aktuella motionsförslagen.

## **2. Sanktioner vid underlåtelse, punkt 2 (MP, V)**

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Taxibranschen har under en rad år förändrats i negativ riktning. Arbetsituationen för taxiförarna har blivit allt tuffare och de seriösa taxiföretagen får svårare att hävda sig. Vi anser därför att det behövs en rad åtgärder för att stärka tillsynen och regleringen inom branschen. Vi kan konstatera att regeringen föreslår att om ett taxiföretag vid upprepade tillfällen underlåter att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentralen kan det leda till att taxitrafiktillståndet återkallas. Vi anser att detta är en högst rimlig konsekvens av att inte följa taxitrafiklagen. Därutöver föreslår regeringen att en varning i stället ska kunna meddelas vid enstaka underlåtelse. Vi bedömer dock att det är oklart vad dessa varningar innebär och vilken effekt det får. Vi bedömer vidare att dessa sanktioner riskerar att vara otillräckliga för att uppnå ett effektivt sanktionssystem för att reglerna ska efterlevas. Därför anser vi att ett införande av sanktioner för underlåtelse att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral inte bara bör kompletteras med återkallande av taxitrafiktillstånd utan även med införande av sanktionsavgifter. Vi föreslår att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på införande av sanktionsavgifter riktade mot taxiföretagen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **3. Digitala förarkort och färdskrivare, punkt 3 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen eftersom det skulle underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

Vi vill här även uppmärksamma den undersökning av tillståndet i taxibranschen som Transportarbetareförbundet genomförde 2012. Undersökningen visar att många taxichaufförer arbetar många och långa pass utan tillräcklig dygns- eller helgvila, och närmare hälften av de svarande uppger att deras arbetsituation påverkar deras trafikbeteende negativt. Vi finner att de resultat som framkommit är mycket bekymmersamma och att det behövs åtgärder. Vi anser därför att kontroll över kör- och vilotider bör noteras i färdskrivare på samma sätt som för lastbilschaufförer. Det skulle underlätta kontrollen för myndigheter och samtidigt förbättra arbetsmiljön och trafiksäkerheten på våra vägar. Vi anser följaktligen att det bör införas krav på digitala färdskrivare i alla taxifordon.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

#### **4. Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation, punkt 4 (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T354 av Kent Ekeröth (SD) yrkandena 1–3 och bifaller delvis motionerna

2013/14:T514 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

Många som tar taxi gör det för att komma hem snabbt och tryggt. Inom Sverigedemokraterna anser vi att taxinäringen är en viktig samhällsinstitution och att ingen oavsett om man är man eller kvinna, i sällskap eller ensam, i nyktert eller berusat tillstånd ska behöva utsättas för brott vid användning av detta färd sätt. För att förhindra att grova brott begås i anslutning till taxiresor anser vi att både lagstiftningen och Transportstyrelsens rutiner behöver ändras.

För att komma till rätta med problemen som beskrivits ovan anser jag att samtliga taxibolag i Sverige bör göras skyldiga att dels rapportera individuella

förare vid fråga om nyanställning till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vidare ska Transportstyrelsen vid inkommen rapport granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in den granskade förarens taxilegitimation. Därefter ska taxibolaget svara med en kopia på uppsägningsavtalet, eller beslut om att inte nyanställa, för varje förare Transportstyrelsen har rapporterat som olämplig. Slutligen bör en förare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller har fått denna indragen av samma skäl, inte ges tillfälle att få ny taxilegitimation beviljad under en avstängningsperiod som motsvarar preskriptionstiden för brottet. I stället bör framtida ansökningar om taxilegitimation från sådana förare avslås utan prövning under preskriptionstiden. Efter att avstängningsperioden passerats medges ny lämplighetskontroll. Denna längre avstängningsperiod är nödvändig för att taxinäringen ska vara säker på att hålla grova brottslingar och deras upprepade brottslighet mot taxiresenärer borta från taxinäringen.

Mot denna bakgrund anser jag att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare måste göras oftare, striktare och säkrare. När Transportstyrelsen nekar taxilegitimationsansökningar och drar in taxilegitimationer ska alltid arbetsgivaren – taxibolaget – och inte endast den berörda föraren meddelas. Vidare anser jag att en taxiförare som har nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekats ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## **5. Prisinformation och översyn av taxibranschen, punkt 6 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T211 av Caroline Helmersson Olsson (S), 2013/14:T488 av Hans Olsson (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 35 och 36 samt avslår motionerna 2013/14:T293 av Stefan Svanström och Magnus Sjö Dahl (båda KD),

2013/14:T333 av Anton Abele (M) och  
2013/14:T336 av Josef Fransson och Per Ramhorn (båda SD).

### *Ställningstagande*

Vi vill betona att taxibranschen är en viktig del av turistnäringen och att den behöver fungera bra. Taxibranschen i Sverige präglas i dag av kaos där oseriösa taxiföretag lurar resenärer till otrygga resor till kraftiga överpriser. Vi ser hur den seriösa taxinäringen riskerar att bli utkonkurrerad och vi anser att det här inte får fortsätta. Att seriösa taxiåkerier i dag är utsatta för en utbredd svarttaxiverksamhet riskerar att underminera trovärdigheten för hela branschen.

I Sverige måste man avisera i bakrutan vad en taxiresa ska kosta, för en mil eller 15 minuters körning. Detta är dessvärre långt ifrån allmänt känt och det finns otaliga exempel på hur turister har lurats, framför allt i storstäderna. Ibland kan bakrutan vara nedvevad och ibland kan det stå en summa som långt överstiger ett marknadsmässigt pris för tjänsten.

När det kommer till mindre orter är det långt ifrån säkert att det överhuvudtaget går att få tag i en taxi för att åka till turistmålet. Där är också upphandling av färdtjänst och skolskjutsar ett problem. Vi har kunnat se att den nuvarande konkurrenssituationen inte är bra och att detta har lett till att en mer eller mindre känd svarttaxiverksamhet har uppstått på landsbygden.

Vi kan konstatera att riksdagen tidigare har gjort ett tillkännagivande till regeringen angående en översyn av taxibranschen. Vi anser att det är angeläget med en statlig utredning om taxinäringen för att ta ett samlat grepp om taxinäringen. Som en del i en sådan översyn anser vi att det även bör ingå att belysa frågan om utnyttjande av bidragsanställningar och att vissa åkare bara tar emot förare som har med sig bidrag in i anställningen.

Vi anser slutligen att upphandlad taxitrafik, exempelvis skolskjuts eller färdtjänst, inte bör utföras på ackord. Det är dags för regeringen att skyndsamt se över regelverket för taxinäringen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## **6. Prisinformation och översyn av taxibranschen, punkt 6 (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T336 av Josef Fransson och Per Ramhorn (båda SD) och avslår motionerna

2013/14:T211 av Caroline Helmersson Olsson (S),  
2013/14:T293 av Stefan Svanström och Magnus Sjö Dahl (båda KD),  
2013/14:T333 av Anton Abele (M),  
2013/14:T488 av Hans Olsson (S) och  
2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 35 och 36.

### *Ställningstagande*

Taxibranschen avreglerades 1990, men reformen har öppnat för skojare och bedragare som med extremt dyra taxor söker upp ouppmärksamma kunder, ofta utländska turister, som är vana vid att taxipriser är reglerade och som kanske har svårt att förstå språk och valuta. Många gånger kan jämförelsepriset vara flera gånger högre än det som de seriösa bolagen har. Fenomenet finns i första hand i storstäderna där invånarna ganska snabbt lär sig att man ska vara uppmärksam på oseriösa åkare. Dock är det inte lika enkelt för turister, både inrikes och utrikes. Ute i världen ger de oseriösa åkarna Sverige dåligt rykte som turistland, och det är därför angeläget att snarast komma till rätta med problemet. Med anledning av detta anser jag att regeringen snarast måste tillsätta en utredning för att reformera och reglera taxinäringen och komma till rätta med oseriösa aktörer inom taxibranschen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Proposition 2013/14:223

*Proposition 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om redovisningscentraler för taxitrafik.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

### Följdmotionerna

*2013/14:T11 av Tony Wiklander (SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameter ska upphävas.

*2013/14:T12 av Siv Holma m.fl. (V):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten att bevilja undantag från skyldighet att ha taxameter bör upphävas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om införande av sanktionsavgifter riktade mot taxiföretagen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att krav på digitala färdskrivare i alla taxifordon bör införas.

*2013/14:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om undantag från taxameterkrav.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trådlös överföring av taxameteruppgifter.



## Motioner från allmänna motionstiden 2013/14

*2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S):*

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa obligatoriska redovisningscentraler (tömningscentraler) för taxametrar inom taxinäringen.

*2013/14:T211 av Caroline Helmersson Olsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt se över regelverket för taxinäringen.

*2013/14:T293 av Stefan Svanström och Magnus Sjödahl (båda KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur kommuner kan ges möjligheter att, i samråd med lokala taxiföretag och aktörer som tar emot taxiföretag på sin mark, bestämma vad som ska vara den högsta tillåtna taxan för en taxiresa.

*2013/14:T333 av Anton Abele (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om taxibranschen och taxiresor.

*2013/14:T336 av Josef Fransson och Per Ramhorn (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att komma till rätta med oseriösa aktörer inom taxibranschen.

*2013/14:T354 av Kent Ekeröth (SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att taxibolagens kommunikation med Transportstyrelsen om kontroller av taxiförare ska göras oftare, striktare och säkrare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsens nekade taxilegitimationsansökningar och indragna taxilegitimationer alltid ska meddelas till arbetsgivaren – taxibolaget – och inte bara till den berörda föraren.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en taxiförare som nekats taxilegitimation på grund av brottslighet, eller fått denna indragen av samma skäl, ska nekats ny taxilegitimation under en tidsperiod som motsvarar brottslighetens preskriptionstid.

*2013/14:T488 av Hans Olsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utnyttjande av bidragsanställningar inom taxibranschen.

*2013/14:T514 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Transportstyrelsen snabbt ska meddela taxiföretag då en anställd som är innehavare av taxilegitimation döms för ett allvarligt brott och får taxilegitimationen indragen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kontrollerna av taxilegitimationer måste öka.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utse taxiansvariga inom Transportstyrelsen med ett uttalat uppdrag att delta aktivt i tillsynsarbetet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att myndigheternas samverkan i taxifrågor på nationell och regional nivå måste öka och bjuda in branschorganisationerna i arbetet.

*2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett skärpt regelverk om taxilegitimation.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om digitala förarkort för taxi.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphandlad taxitrafik inte ska köras på ackord.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig utredning för att främja den seriösa taxinäringen.

BILAGA 2

# Regeringens lagförslag

## 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 verksamhet som består i 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 § Hos redovisningscentralen ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten (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 ska den juridiska personen utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

#### 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.

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

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

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

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

**11 §** Prövningen enligt 8 § första stycket ska 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 §** 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**

**14 §** Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

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

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

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

**16 §** 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 en annan föreståndare anmäls men inte heller denne godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet om att inte godkänna honom eller henne har vunnit laga kraft.

**17 §** När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 §§ ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan 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**

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

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

**19 §** Ett ärende som avses i 18 § 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.

**20 §** Ett tillstånd ska återkallas

1. om det inte används och särskilda skäl inte talar emot en återkallelse, eller
2. på tillståndshavarens begäran om verksamheten inte har bedrivits eller upphör.

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

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

sådan anvisning, den redovisningscentral som den eller de tidigare verksamhetsansvariga väljer.

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

### **Redovisningscentralens skyldigheter**

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

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

**24 §** En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana taxameteruppgifter som centralen är skyldig att lagra enligt 23 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om 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 självant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten.

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

### **Installation och besiktning av taxameterutrustning**

**26 §** Den som utför installation och besiktning av taxameterutrustning ska lämna tillståndsmyndigheten uppgifter om utförande av sådana åtgärder.

### **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).

## Överklagande

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

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Verkställighet

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

## Bemyndigande

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

## 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 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,

<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 besiktningssorgan 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 besiktningssorgan enligt fordonslagen,

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

8. *fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:000) om redovisningscentraler för taxitrafik.*

## 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) förarbildning och förarprov,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 §.

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

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:000) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 4 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 2 a kap., av följande lydelse.

#### 2 a kap.

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

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

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

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

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 tas emot och lagras 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 §

Ett tillstånd ska återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan som prövats enligt 2 kap. 6 §

1. har dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott,

2. har dömts för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av

a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,

b) föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller

c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

3. i väsentlig mån inte har fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller

3. i väsentlig mån inte har fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter,

*4. gjort sig skyldig till upprepad underlåtenhet att överföra taxameteravgifter från taxameter på det sätt som föreskrivs i 2 a kap., eller*

4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

5. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd ska också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövats är olämplig.

---

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

2. Skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § för ett fordon som vid ikraftträdandet redan är försett med taxameterutrustning inträder när närmaste årliga taxameterbesiktning senast ska ske eller, om taxameterbesiktning sker tidigare av annan anledning, vid tiden för den besiktningen.

BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

Ändring i regeringens förslag till lag om ändring i  
taxitrafiklagen (2012:211)*Regeringens förslag**Utskottets förslag***2 a kap.**

## 3 §

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

Överföring av taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen ska ske digitalt och trådlöst.

## Ändring i regeringens förslag till lag om redovisningscentraler för taxitrafik

*Regeringens förslag*

*Utskottets förslag*

### 17 §

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 §§ ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

När ett tillstånd har upphört att gälla av skäl som framgår av 15 eller 16 § ska dödsboet eller konkursboet, senast sex veckor efter det att tillståndet upphörde, överföra de taxameteruppgifter som lagras hos den tidigare redovisningscentralen till en annan redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

### 23 §

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

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

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

### 24 §

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

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

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

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