

Taxi och samåkning

– i dag, i morgon och i övermorgon

*Betänkande av Utredningen om
anpassning till nya förutsättningar för
taxi och samåkning*

Stockholm 2016



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2016:86

SOU och Ds kan köpas från Wolters Kluwers kundservice.

Beställningsadress: Wolters Kluwers kundservice, 106 47 Stockholm

Ordertelefon: 08-598 191 90

E-post: kundservice@wolterskluwer.se

Webbplats: wolterskluwer.se/offentligapublikationer

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Wolters Kluwer Sverige AB
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remisser

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2016

ISBN 978-91-38-24537-8

ISSN 0375-250X

Till statsrådet Anna Johansson

Den 23 juli 2015 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag till nya regler på taxiområdet samt att se över och eventuellt föreslå förtydliganden för de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. Samma dag bemyndigade regeringen statsrådet Anna Johansson att tillkalla en särskild utredare att genomföra uppdraget.

Den 1 augusti 2015 förordnades Amy Rader Olsson att vara särskild utredare. Hovrättsassessorn Hanna Forsell anställdes som sekreterare från och med den 15 oktober 2015 och juristen Åsa Johansson anställdes som sekreterare från och med den 14 december samma år.

Som experter i utredningen förordnades den 11 februari 2016 f.d. generaldirektören Bo Bylund, kanslirådet Tommie Börjesson, juristen Henrik Carlborg, digitaliserings- och framtidsekonomen Anna Felländer, ämnesrådet Enar Lundgren, professor emeritus Lars-Göran Mattsson, rådet Karin Morild, projektledaren Lise Pripp och utredaren Maria Åkerlund.

Härmed överlämnar utredningen betänkandet *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm november 2016

Amy Rader Olsson

/Hanna Forsell
Åsa Johansson

Innehåll

Begreppsförklaringar och avgränsningar	19
Sammanfattning	31
1 Författningsförslag.....	47
1.1 Förslag till lag om ändring i lag (2001:558) om vägtrafikregister	47
1.2 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	52
1.3 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	54
1.4 Förslag till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik	59
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (1999:1134) om belastningsregister.....	69
1.6 Förslag till förordning om ändring i förordning (1999:1135) om misstankeregister.....	74
1.7 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet	77
1.8 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister.....	80
1.9 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238).....	89

1.10	Förslag till förordning om ändring i förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik	92
2	Utredningens uppdrag och arbete	101
2.1	Direktiven	101
2.2	Tolkning av direktiven	102
2.3	Hur arbetet har bedrivits	102
2.3.1	Kartläggning	102
2.3.2	Enkäter.....	103
2.3.3	Möten och andra träffar med intressenter och andra aktörer	104
2.3.4	Hearing rörande taxi som inte har taxameterutrustning.....	104
2.3.5	Studieresa.....	105
2.3.6	Sekretariatet och expertgruppen	105
2.3.7	Samråd och avstämning med andra utredningar	105
2.3.8	Konsultuppdrag.....	106
2.4	Betänkandets disposition	106
3	Historik och aktuellt.....	109
3.1	Historik.....	109
3.2	Aktuellt	110
3.2.1	Aktuella regelförändringar för taxi i Sverige	110
3.2.2	Aktuella utredningar i Sverige.....	111
3.3	Internationell överblick av taxi- och samåkningslagstiftningar.....	114
3.3.1	Några andra EU-länders lagstiftning om taxi	115
3.3.2	Digitaliseringen och delningsekonomin påverkan på taxi- och samåkning	119

4	Marknadsöverblick taxi.....	129
4.1	Inledning	129
4.2	En kort återblick	129
4.2.1	Tiden före avregleringen 1990	129
4.2.2	Avregleringen 1990 och framåt	130
4.2.3	En internationell jämförelse.....	131
4.3	Tre aktörer på marknaden	131
4.3.1	Beställningscentraler tar emot och fördelar uppdrag.....	132
4.3.2	Taxiföretag	136
4.3.3	Förare	137
4.4	Marknaden kan delas upp i tre verksamhetsgrenar.....	138
4.4.1	Taxiverksamhet mot privatkunder	138
4.4.2	Samhällsbetalda resor	138
4.4.3	Hyrverksverksamhet	140
4.5	Fordonen	140
4.6	Taxameterutrustningen	141
4.7	Priset för resan	142
4.8	Etableringen över landet är ojämn	143
4.9	Kostnader i taxiverksamhet.....	145
4.10	Branschens lönsamhet	146
4.11	Förmodade effekter av låg lönsamhet	147
4.12	Det förekommer skatteundandragande i branschen.....	148
5	Gällande rätt taxi.....	151
5.1	Taxitrafik	151
5.2	Taxitrafiktillstånd.....	156
5.3	Yrkeskompetens taxiförare	157
5.3.1	Taxiförarlegitimation	157
5.3.2	Tillfällig yrkesutövning	158

5.4	Nekat eller återkallat tillstånd m.m.	159
5.4.1	Grundläggande regler.....	159
5.4.2	Praxis om nekat eller återkallat taxitrafiktillstånd	160
5.4.3	Praxis om nekad eller återkallad taxiförarlegitimation	162
5.5	Straffbestämmelser	163
5.5.1	Inledning.....	163
5.5.2	Färd utan taxitrafiktillstånd.....	163
5.5.3	Avsaknad av taxiförarlegitimation	164
5.5.4	Beställaransvar	164
5.6	Taxan, pris och betalning	165
5.6.1	Allmän inledning.....	165
5.6.2	Jämförpris	165
5.6.3	Prisinformation	166
5.7	Taxameterutrustningen	167
5.7.1	Varför taxameterutrustning?	167
5.7.2	När behövs taxameterutrustning?	167
5.7.3	Användning av taxameter	167
5.7.4	Mätinstrumentdirektivet (MID).....	168
5.8	Fordon.....	168
5.9	Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	169
5.10	Vilotider	169
5.11	Redovisningscentraler	170
5.12	Vägtrafikregistret.....	171
5.13	Transportstyrelsens tillgång till uppgifter om domar och andra avgöranden.....	172
5.14	Undantag från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag	172
5.14.1	Inledning.....	172
5.14.2	Gruppundantag som avses i lagen (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan	173
5.14.3	Undantaget i 2 kap. 5 § konkurrenslagen	174

5.15	Bokföring av intäkter.....	175
5.16	Skatteregler.....	175
5.16.1	Näringsverksamhet.....	175
5.16.2	Inkomst av tjänst.....	176
5.16.3	Mervärdesskatt.....	178
5.16.4	Särskilt om Skatteverkets bedömning avseende förare som kör andra mot betalning i ett privat fordon	178
5.16.5	Slutsatser	179
6	Problembeskrivning och behovsinventering taxi	181
6.1	Inledning	181
6.1.1	Utredningsuppdraget	181
6.1.2	Ändamålet med kapitlet	181
6.2	Problem på taximarknaden.....	182
6.2.1	Det förekommer skatteundandragande	182
6.2.2	Underlaget som lämnas för bokföring kan ibland vara svårt att kontrollera.....	183
6.2.3	Det finns skillnader i kontrollerbarhet eftersom vissa aktörer har dispenser	183
6.2.4	Dispenser från taxameterkravet skapar obalans ..	183
6.2.5	Bättre möjligheter finns för koordinering av transporter	184
6.2.6	Tekniska alternativ	184
6.2.7	Dispenssystemet skapar en osäker marknad.....	185
6.2.8	Det är låg lönsamhet i branschen	185
6.3	Kartläggning av de relevanta intressena.....	186
6.3.1	Intressen inom taxibranschen.....	186
6.3.2	Samhällets intressen	188
6.3.3	Skatteverkets intressen.....	188
6.3.4	Transportstyrelsens intressen	189
6.3.5	Passagerarnas intressen	189
6.3.6	Reglering måste vara nödvändig och proportionerlig	190

6.4	Fördelar och nackdelar med taxameterutrustningen.....	191
6.4.1	Fördelar.....	191
6.4.2	Nackdelar.....	193
6.5	Fördelar och nackdelar med en ny form av taxi utan skyldighet att ha taxameter	194
6.5.1	Fördelar med en ny form av taxi utan taxameter	194
6.5.2	Nackdelar med en ny form av taxi utan taxameter	197
6.6	Avvägning	199
6.6.1	Rimliga alternativ är att bevara nuvarande ordning eller att svara ja på direktivets första två punkter.....	199
6.7	Slutsatser om vad som ska föreslås.....	200
6.7.1	Relevanta intressen kan uppfyllas och därför bör en alternativ form att utöva taxiverksamhet införas	200
6.7.2	Teknikens utformning är osäker	201
6.7.3	Dispensmöjligheten bör avskaffas och en ny form av taxi bör införas	202
7	Tekniska möjligheter att kontrollera taxi	203
7.1	Inledning	203
7.2	Faktorer av betydelse vid kontroll av taxiverksamhet.....	204
7.2.1	Kontrollutrustningens tillförlitlighet.....	204
7.2.2	Kontrollutrustningens effektivitet.....	205
7.2.3	Kostnad för kontrollutrustningen	205
7.2.4	Flexibilitet och teknikneutralitet	205
7.2.5	Användarvänlighet	206
7.3	Taxametern	206
7.3.1	Fördelar med taxametern.....	207
7.3.2	Nackdelar med taxametern och dagens föreskrifter.....	207
7.4	Teknikinnovationer med potential för kontroll av taxi	208

7.5	Alternativa befintliga lösningar för kontroll av taxi, yrkesfordon och konsumentmarknaden	210
7.5.1	Mobilapplikationsbaserade verksamhetssystem	210
7.5.2	Kassaregister med kontrollenhet	212
7.5.3	Kontroll av färdtjänstbilar: exempel från SAMTRANS	214
7.5.4	Digitala färdskrivare	216
7.5.5	Omborddator: exempel från Nederländerna	217
7.6	Scenario: en helhetslösning för kontroll av taxi	218
7.6.1	Tekniska utrustningar	219
7.6.2	Institutioner och ansvarsfördelning	221
7.6.3	Kontroll av körpasset	222
7.7	Slutsatser	223
8	Förslag om nya villkor för taxi	225
8.1	Taxameterundantag	225
8.2	Nya villkor för taxi för en mer effektiv skattekontroll	226
8.3	Allmänna utgångspunkter för teknisk utrustning och insamling av uppgifter	228
8.4	Beställningscentralen ska samla in och lagra uppgifter	230
8.5	Informationssäkerhet och certifiering	234
8.6	Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka uppgifter beställningscentralen ska samla in, på vilket sätt det ska ske samt hur de ska lämnas ut	236
8.7	Särskild utrustning för taxifordon samt anslutning till beställningscentral	238
8.8	Kontroll av särskild utrustning för taxifordon samt straff	240
8.9	Privat användning av taxifordon	241
8.10	Omhändertagande av registreringsskylt	241
8.11	Beställningscentralens verksamhet	242

8.12	Priset för resan och bevis om priset	245
8.13	Sedlar och mynt	246
8.14	Samhällsbetalda resor	247
8.15	Rätt att få ut lagrad information.....	248
8.16	Taxiföretagens rätt att få del av den lagrade informationen	249
8.17	Överföring av uppgifter vid dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd	250
8.18	Sekretess för lagrade uppgifter	251
8.19	Behandling av uppgifter i beskattningsdatabasen.....	252
8.20	Tillståndskrav för beställningscentraler	253
8.21	Verksamhetsansvarig samt lämplighetsprövning.....	257
8.22	Tillståndsmyndighet och beslut m.m.	259
8.23	Tillsyn över beställningscentralerna	260
8.24	Anteckningar i misstanke- och belastningsregistren	261
8.25	Transportstyrelsen ska sammanställa uppgifter	262
8.26	Återkallelse av tillstånd och varning.....	263
8.27	Återkallelse på egen begäran.....	265
8.28	Dödsfall och konkurs	265
8.29	Delgivning.....	266
8.30	Rätt att överklaga.....	266
8.31	Verkställighet.....	267
8.32	Straffansvar	268
8.33	Uppgifter i vägtrafikregistret.....	268
8.34	Anslutning till redovisningscentral	269
8.35	Tillstånd för taxiföretag eller yrkeskompetens.....	270
8.36	Särskilt om taxifordon.....	272

8.37	Straffbestämmelser taxitrafiklagen	273
8.38	Taxifordon med taxameterutrustning	274
8.39	Prisinformation	275
8.40	Nya förutsättningar för tillståndshavare med dispens.....	275
9	Förslagets förenlighet med EU-rätten	279
9.1	Tillståndsplikt och EU-rätten	279
9.1.1	Inledning	279
9.1.2	Gränsdragning etablering och tjänst	280
9.1.3	Etablering.....	281
9.1.4	Regler om tjänst.....	282
10	Marknadsöversikt samåkning	291
10.1	Gemensam användning av bilar ökar i Sverige	292
10.1.1	Digitaliseringen och delningsekonomin är möjliggörare	292
10.1.2	Utvecklingen kring gemensam användning av bilar.....	294
10.2	Nya förutsättningar för samåkning i Sverige	296
10.2.1	Plattformer möjliggör samåkning mellan obekanta	297
10.2.2	Samåkning eventuellt som en del av kollektivtrafiken i framtiden.....	298
10.3	Samåkningsplattformer.....	299
10.3.1	Övergripande fakta om plattformarna	301
10.3.2	Antal användare och typer av användare.....	301
10.3.3	Definitioner av samåkning	302
10.3.4	Kostnader för att använda plattformarna.....	303
10.3.5	Betalningslösningar och ersättningsnivåer.....	303
10.3.6	Information till användarna om ersättningsnivåer.....	304
10.3.7	Personlig säkerhet och möjligheter att lämna omdömen om varandra	304
10.3.8	Antal resor och genomsnittlig distans	305
10.3.9	Framgångsfaktorer	306

10.3.10	Ansvarsåtaganden utöver att förmedla samåkningsresor	306
10.3.11	Behandling av personuppgifter.....	307
10.3.12	Förmedlarnas uppfattning om hur lagstiftning kan bidra till att främja samåkning.....	307
10.3.13	Fördelar och utmaningar med samåkning och plattformar för samåkning.....	308
10.4	Taxiliknande tjänster.....	310
10.4.1	Antal användare och typer av användare	312
10.4.2	Definitioner av samåkning.....	312
10.4.3	Kostnader för att använda plattformarna, betalningslösningar och ersättningsnivåer.....	313
10.4.4	Personlig säkerhet och möjligheter att lämna omdömen om varandra	313
10.4.5	Antal resor och genomsnittlig distans	314
10.4.6	Framgångsfaktorer samt ansvarsåtaganden utöver att förmedla resor	314
10.4.7	Behandling av personuppgifter.....	315
10.4.8	Förmedlarnas uppfattning om hur lagstiftning kan bidra till att främja samåkning.....	315
10.4.9	Taxiliknande tjänster eventuellt en del av kollektivtrafiken i Europa.....	316
10.4.10	Fördelar och utmaningar med taxiliknande tjänster	316
10.5	Sociala medier	320
10.6	Risker med behandling av personuppgifter	322
11	Gällande rätt om samåkning	323
11.1	Regler om samåkning och taxitrafik.....	323
11.2	Befintliga regler för förmedlare och plattformar	326
11.3	Regler för användarna	339
11.4	Arbetsrättsliga frågor	344
11.5	Myndighetskontroll	347

12	Problembeskrivning och behovsinventering om samåkning	351
12.1	Fördelar och utmaningar med samåkning och taxiliknande tjänster.....	351
12.2	Problem och behov av regler om samåkning.....	354
13	Förslag om samåkning	361
13.1	Några utgångspunkter för utredningens förslag.....	361
13.2	Samåkning som erbjuds till obekanta där kostnaderna delas bör inte kunna utgöra taxitrafik.....	362
13.3	Kontroll av plattformar och skyldigheter för förmedlare	367
13.4	Integritetsfrågor.....	378
14	Konsekvensbeskrivningar.....	381
14.1	Kraven på en konsekvensanalys	383
14.2	Genomförande av konsekvensanalysen.....	385
14.3	Konsekvenserna av förslagen om taxi.....	386
14.3.1	Effekterna om utredningens förslag inte genomförs samt alternativa lösningar	387
14.3.2	Förslagens konsekvenser för skattekontrollen....	388
14.3.3	Effekter på berörda företags kostnader	390
14.3.4	Effekter för konsumenterna	398
14.3.5	Förslagens konsekvenser för taxiföretagen	398
14.3.6	Effekter på marknad och konkurrens	400
14.3.7	Effekter på små och medelstora företag.....	402
14.3.8	Effekter i olika regioner	404
14.3.9	Effekter på ny teknik.....	410
14.3.10	Effekter på arbetsvillkoren i taxinäringen.....	412
14.3.11	Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter.....	414
14.3.12	Effekter på skatteintäkterna	416
14.3.13	Effekter för förare	418

14.4	Förslagen avseende samåkning	418
14.4.1	Trender inom transportsystemet och det svenska samhället	418
14.4.2	Samåkning är effektivt	422
14.4.3	Fördelarna med utredningens förslag	424
14.4.4	Risker med utredningens förslag.....	426
14.4.5	Effekter på taximarknaden	428
14.4.6	Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter.....	430
14.4.7	Effekter på bristande tillgänglighet som en form av diskriminering	433
14.5	Förslagens förenlighet med relevant EU-rättslig lagstiftning samt alternativa lösningar	434
15	Ikraftträdande och genomförande	435
15.1	Ikraftträdande	435
15.2	Övergångsbestämmelser	437
16	Författningskommentar	439
16.1	Förslaget till lag om ändring i lag om vägtrafikregister (2001:558)	439
16.2	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	440
16.3	Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	441
16.4	Förslaget till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.....	447
16.5	Förslaget till förordning om ändring i förordning (1999:1134) om belastningsregister	460
16.6	Förslaget till förordning om ändring i förordning (1999:1135) om misstankeregister	460
16.7	Förslaget till förordning om ändring i förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet	461

16.8	Förslaget till förordning om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister.....	461
16.9	Förslaget till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238).....	464
16.10	Förslag till förordning om ändring i förordning (2016:623) om redovisningscentraler <i>och</i> <i>beställningscentraler</i> för taxitrafik.....	469

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2015:81.....	475
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2016:27.....	485

Begreppsförklaringar och avgränsningar

Begrepp och avgränsningar

I kapitel 4–9 samt i författningskommentarerna till förslagen om taxi använder utredningen ett antal begrepp kring taxi, utrustning för taxibilar samt kontroll av utrustning och uppgifter.

I kapitel 3 och 10–13 samt i författningskommentaren till 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) använder utredningen ett antal begrepp kring samåkning och andra sätt att gemensamt utnyttja fordon. Utredningen gör även vissa avgränsningar avseende utredningen om samåkning.

Nedan förklaras begreppen och avgränsningarna, först avseende de delar i betänkandet som taxi och därefter avseende de delar som rör samåkning.

Begrepp i de delar som rör taxi

Taxitrafik

Taxitrafik är trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

Taxiföretag

Taxiföretagen driver taxiverksamhet och utför taxitjänsterna. De måste ha taxitrafiktillstånd. Taxiföretag kan bedrivas exempelvis som enskild firma eller som aktiebolag. Enskild firma är den vanligaste verksamhetsformen inom taxinäringen.¹

Taxiförare

Taxiförare måste ha taxiförarlegitimation eller rätt att utöva yrket tillfälligt här i landet. Taxiförare vilka är etablerade utom Sverige men inom EES eller Schweiz får köra taxi tillfälligt i Sverige om föraren har en motsvarande yrkeskvalifikation i det land där han eller hon är etablerad.

Samhällsbetalda resor

Med samhällsbetalda resor menas färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och så kallad kompletteringstrafik. Med kompletteringstrafik menas sådan trafik som tillhandahålls personer som bor långt – eller i vart fall på visst avstånd – från ordinarie linjetrafik med exempelvis buss eller tåg. Det är kommunerna som anordnar skolskjuts och det är kommunerna eller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen som anordnar färdtjänstresor. Sjukresor anordnas av landsting. Denna del av marknaden omfattas av regelverket för offentlig upphandling.

Hyrverk

Före år 1990 var hyrverkstrafik en särskild form av yrkestrafik som per definition inte utgjorde taxitrafik. Med hyrverkstrafik menades yrkesmässig trafik med personbil som endast kunde förbeställas (exempelvis limousiner). År 1990 inleddes hyrverkstrafiken i begreppet taxitrafik, men begreppet hyrverksverksamhet används alltjämt i taxibranschen. Hyrverksverksamhet används exempelvis

¹ Svenska taxiförbundet, www.taxiforbundet.se/taxi-som-yrke/taxifoeretagare/foeretagsformer.aspx, besökt den 25 november 2016.

vid statsbesök. Det kan också röra sig om företag som utnyttjar hyrbilar för att ersätta eller komplettera så kallade direktionsbilar eller utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare. Betalningen sker inte i fordonen utan alla betalningar genom fakturering.

Taxameter

Huvudregeln i svensk rätt är att en taxi inte får användas i taxitrafik utan en taxameterutrustning. Taxameterutrustningen ska bland annat beräkna priset för en taxiresa, skriva ut kvitto, förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring samt ge myndigheter uppgifter för kontroll av taxiverksamheten.

Dispens från taxameterkravet

Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen medge undantag från kravet på taxameter. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor. I januari 2015 hade cirka 9 procent av de fordon som omfattas av taxitrafiklagstiftningen beviljats dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa var fordon som användes för samhällsbetalda transporter och resten var fordon som användes i hyrverksverksamhet.

Redovisningscentral

Under år 2017 införs en skyldighet för taxifordon som har taxameterutrustning att ansluta sig till en redovisningscentral. Redovisningscentralernas ändamål är att ta emot och lagra och lämna ut information från taxameterutrustningar. Om Skatteverket begär det ska redovisningscentralen lämna ut lagrade uppgifter till Skatteverket och upplysning om uteblivna överföringar. Den som vill driva en redovisningscentral måste ha tillstånd till detta.

Beställningscentral (icke tillståndspliktig)

Beställningscentraler är vanligt förekommande på den svenska taxi-marknaden. De tar emot beställningar och fördelar kunder mellan taxiföretag. I dagsläget är det frivilligt för taxiföretag att tillhöra en beställningscentral. (Se även förklaringen om tillståndspliktig beställningscentral nedan).

Särskild utrustning för taxifordon

I kapitel 8 lämnar utredningen förslag om att införa möjlighet att använda en alternativ kontrollutrustning till taxameter i taxibilar. Den alternativa kontrollutrustningen har utredningen valt att benämna särskild utrustning för taxifordon.

Tillståndspliktig beställningscentral

I kapitel 8 föreslår utredningen att en förutsättning för att få använda särskild utrustning för taxifordon är att fordonet bör vara anslutet till en tillståndspliktig beställningscentral. Alla bokningar och betalningar bör enligt utredningens förslag gå via den tillståndspliktiga beställningscentralen, vilken föreslås ha till uppgift bland annat att registrera och lagra information samt förse kontrollmyndigheter med uppgifter för kontroll av taxiverksamheten. (Se även förklaringen om icke tillståndspliktig beställningscentral ovan).

Begrepp i de delar som rör samåkning*Delningsekonomi*

Delningsekonomi går ut på att använda outnyttjade resurser genom att dela, byta, hyra, låna, samäga samt köpa varor och tjänster.² Samåkning och taxiliknande tjänster är enligt utredningen att betrakta som delar av delningsekonomin. (Se nedan om utredningens definitioner av samåkning respektive taxiliknande tjänster och hur de enligt utredningen skiljer sig åt).

² Se bland annat Skatteverkets definition av delningsekonomi i Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 4 samt EU-kommissionens definition av delningsekonomi i *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3.

Samåkning

Det finns ingen definition av samåkning i svensk rätt. Traditionellt sett är samåkning ett sätt att resa tillsammans för att effektivisera resande och spara resekostnader.³ Enligt Trafikverket handlar samåkning om att "flera personer reser i samma bil".⁴ Trafikanalys beskriver samåkning som att "personer som ska till samma resmål eller åt samma håll, åker i samma bil".⁵ Enligt några av de som tillhandahåller samåkningsplattformar i Sverige innebär samåkning att kostnader delas och att innehavaren av bilen genomför en resa den ändå skulle ha genomfört.⁶

Begreppet samåkning har under senare år använts för att beskriva diverse fenomen som bedrivs både med vinstsyfte eller med syfte att dela på faktiska kostnader.⁷ Den traditionella innebörden av samåkning i Sverige synes vara att man delar på kostnader, utan vinstsyfte. Utredningen förespråkar en definition av samåkning som inte bedrivs med vinstsyfte. Utredningen definierar samåkning som resor där två eller flera privatpersoner färdas tillsammans i en bil eller lätt lastbil till samma resmål eller åt samma håll, och delar på kostnaderna i fall inte någon av resenärerna står för hela kostnaden. Med resenärer menar utredningens såväl förare eller innehavare av bilen och passagerare.

Samåkning har vissa likheter med bilpooler.⁸ För att hålla isär begreppen ska skillnaderna mellan de två företeelserna kort diskuteras. Enligt Trafikanalys innebär bilpooler att ett antal personer turas om med att använda en eller ett antal fordon, medan samåkning innebär att flera personer använder samma fordon vid samma tillfälle.⁹ Utredningen ansluter sig till Trafikanalys uppfattning i frågan.

³ Vägverket, *Samåkning i Sverige 2006*, publikation 2006:135, s. 3–5.

⁴ Trafikverket, www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Tjanste--och-pendlingsresor/Resor-till-och-fran-jobbet/Samakning/, besökt den 20 augusti 2016.

⁵ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 19.

⁶ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 4 juni 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

⁷ Med vinstsyfte menas att den som får betalt får inkomster som överstiger dennes faktiska kostnader, Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 2.

⁸ Liksom för begreppet samåkning finns ingen legaldefinition av bilpooler.

⁹ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 7.

Taxiliknande tjänster

Begreppet taxiliknande tjänster används för att beskriva en ny företeelse på transportmarknaden i Sverige, som ännu inte har något vedertaget begrepp i vare sig i Sverige eller internationellt. Företeelsen innebär att privatpersoner kör personer i sina privata bilar mot vinstgivande betalning, där körningarna förmedlas av företag eller organisationer genom nätbaserade plattformar. Körningarna sker utan att det finns taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation. Två kända exempel på taxiliknande tjänster från Sverige är UberPOP och Heetch. Körningar inom ramen för det som utredningen väljer att kalla "taxiliknande tjänster" kan många gånger anses vara taxitrafik enligt svensk lagstiftning. Som framgår av kapitel 5.1 är tjänsten UberPOP lagligen att betrakta som taxitrafik enligt svensk rättspraxis. Någon rättslig prövning av körningar inom ramen för tjänsten Heetch har ännu inte gjorts i Sverige. Utredningen har valt att inte benämna dessa företeelser "taxi" för att det saknas en rättslig prövning av Heetch, för att tjänsterna skiljer sig från traditionell taxi i det att körningarna utförs av privatpersoner utan taxiförarlegitimation i deras egna bilar och för att taxiliknande tjänster är en internationell företeelse som tillåts i vissa länder och andra inte.

Taxiliknande tjänster har den likheten med samåkning att privatpersoner nyttjar privatägda eller på ett sätt privat innehavda bilar. Skillnaderna består i att vid taxiliknande tjänster har föraren eller innehavaren av bilen inte själv ett behov av resan utan det handlar om att utföra en transport åt någon annan med vinstsyfte.

En amerikansk benämning på de företag och organisationer som förmedlar taxiliknande tjänster är Transportation Network Companies (TNC).¹⁰ Begreppet användes av California Public Utilities Commission (CPUC), vid lagstiftning år 2012.¹¹ CPUC:s definition av begreppet TNC är

[...] a company or organization operating in California that provides transportation services using an online-enabled platform to connect passengers with drivers using their personal vehicles.¹²

¹⁰ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 8–9 och 12.

¹¹ Europaparlamentet, *Social, economic and legal consequences of Uber and similar transportation network companies (TNCs)*, s. 1.

¹² CPUC, *Decision 13-09-045 September 19, 2013, Before the public utilities commission of the State of California* s. 3 samt *Basic information for transportation network companies and applicants*, s. 2.

Plattformer

Med plattformer avses i detta betänkande internetbaserade verktyg och mobilapplikationer som används för att möjliggöra samåkning och taxiliknande tjänster. I begreppet plattformer ingår även sociala medier i detta betänkande. Sociala medier har oftast inte till syfte att specifikt möjliggöra en viss verksamhet, som exempelvis samåkning, utan främst att möjliggöra kommunikation mellan människor där kommunikationen vara av vilken typ som helst.¹³ Sociala medier kan dock exempelvis användas av personer för att hitta någon att samåka med eller för att organisera olaglig taxiverksamhet. Inom sociala medier förekommer olika grupper för olika frågor. Utredningen betraktar inte de enskilda grupperna som egna plattformer, utan endast det sociala mediet som en plattform. Exempelvis betraktar utredningen Facebook som en plattform, medan olika grupper inom Facebook inte är plattformer. Skälet är att den tekniska tjänsten i form av ett internetbaserat verktyg eller mobilapplikation tillhandahålls av de sociala medierna och inte av de medlemmar som nyttjar dem. Medlemmarna har möjlighet att starta verksamheter genom att starta olika grupper, men de har ingen möjlighet att påverka driften och utformningen av det internetbaserade verktyget som sådant.

Informationssamhällets tjänster och värdtjänster

Med informationssamhällets tjänster menas tjänster som utförs mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare. Informationssamhällets tjänster bedrivs online. Tillhandahållande av tjänster som sker offline omfattas inte av begreppet. Begreppet omfattar exempelvis tjänster som avser vidarebefordran av information via kommunikationsnät, exempelvis genom att tillhandahålla tillgång till kommunikationsnät eller genom att fungera som värdtjänst för information från tjänstemottagaren. En värdtjänst är en tjänst av enbart teknisk, automatisk och passiv natur, exempelvis elektroniska anslagstavlor och chatttjänster. Informationssamhällets tjänster och värdtjänster kallas ibland för mellan-

¹³ Nationalencyklopedin, www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/sociala-medier, besökt den 29 oktober 2016.

händer.¹⁴ Plattformar kan vara att anse som informationssamhällets tjänster och värdtjänster.

Användare

Med användare menas de personer som använder plattformar för att möjliggöra samåkning eller taxiliknande tjänster. Med användare avses både innehavare av bil, förare och passagerare.

Förmedlare

Med förmedlare menas den fysiska eller juridiska person som tillhandahåller en plattform för att möjliggöra samåkning eller taxiliknande tjänster. Med förmedlare avses även de som tillhandahåller sociala medier. De som tillhandahåller sociala medier har inte till huvudsakligt syfte att förmedla samåkning eller taxiliknande tjänster, men genom att tillhandahålla plattformarna kan de möjliggöra samåkning och taxiliknande tjänster.

Olaglig taxitrafik

Begreppet olaglig taxitrafik används detta kapitel och följande tre kapitel om samåkning som ett samlingsbegrepp för olaga taxitrafik, otillåten taxitrafik och brott mot taxitrafiklagen¹⁵.

Bil

Med bil avses i detta kapitel och följande tre kapitel om samåkning personbil och lätt lastbil.

¹⁴ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3 och 6–8.

¹⁵ 5 kap. 1–2 och 4 §§ taxitrafiklagen (2012:211).

Innehavare av bil

Med innehavare av bil menas i detta kapitel och följande tre kapitel om samåkning den som äger, hyr, lånar eller på annat sätt innehar bilen.

Förare

Begreppet förare används i detta kapitel och följande tre kapitel om samåkning för den som kör bilen, i de fall föraren inte är innehavare av bilen. Vid samåkning kan det vara så att den som kör bilen under samåkningsresan inte är innehavare av den. Det kan också vara så att innehavaren av bilen och övriga medresenärer turas om med att köra.

Integrerade mobilitetstjänster

Integrerade mobilitetstjänster innebär att man i en och samma tjänst knyter samman flera sätt att förflytta sig (till exempel bilpool, buss, spårväg, pendeltåg, hyrcykel, privata fordon) samtidigt som man kan erbjuda betalning av samt information om transporterna via ett och samma gränssnitt.¹⁶

Bekanta och obekanta

Enligt definitionen av taxitrafik (se förklaringen till "Taxitrafik" ovan) är ett kriterium för att det ska vara fråga om taxitrafik att fordon och förare *ställs till allmänhetens förfogande*. Att ställa en körning till allmänhetens förfogande innebär att den erbjuds till personer som föraren inte sedan tidigare är bekant med. Bekanta är exempelvis grannar, släktingar, vänner, arbetskamrater eller annan som inte kan sägas falla under begreppet allmänheten. I betänkan-dets delar som handlar om samåkning har utredningen valt att använda uttrycket "erbjuda samåkning till obekanta". Med detta menar utredningen att samåkningens har ställts till allmänhetens förfogande i den mening som avses i taxitrafikdefinitionen.

¹⁶ Se exempelvis www.k2centrum.se/fou-omr%C3%A5den/integrerade-mobilitetstj%C3%A4nster, besökt den 25 november 2016.

Bilkostnader och kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta

I kapitel 13 föreslår utredningen att kostnader för att samåka bör delas mellan de inblandade personerna, om samåkningen har erbjudits till obekanta (exempelvis på en plattform). Utredningen föreslår att de kostnader som ska kunna delas bör vara dels bilkostnader (de milbundna kostnaderna samt kostnader för bland annat väg-, bro- och färjeavgifter) och kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta (exempelvis kostnader för att använda en plattform).

Avgränsningar i de delar som rör samåkning*Samåkning som sker i bil eller lätt lastbil*

Samåkning kan ske med många olika typer av fordon däribland buss. Det blir enligt branschförbundet Sveriges Bussföretag allt vanligare att olika samåkningsresor organiseras med buss. Detta kan enligt förbundet innebära säkerhetsrisker, eftersom personer som har formell behörighet att köra buss, men inte kör buss till yrket kan anlitas för att köra vid samåkningsresor. En person som inte kör buss regelbundet kan enligt förbundet ha en sämre kompetens än personer som regelbundet gör det.¹⁷ Utredningen har övervägt om samåkning i buss bör omfattas av betänkandet. Utredningen har i uppdrag att tydliggöra gränsen mellan taxi och samåkning. Taxitrafik avser transporter med bil eller lätt lastbil, vilket skapar en avgränsning i utredningens uppdrag. Detta betänkande behandlar därför samåkning som sker i bil eller lätt lastbil. Samåkning som exempelvis sker i buss, båt eller annat fordon eller farkost omfattas inte av betänkandet.

Tre typer av plattformar

Betänkandet behandlar tre typer av plattformar. Den första typen är plattformar som specifikt tagits fram för samåkning. Den andra typen är plattformar som specifikt tagits fram för taxiliknande tjänster och den tredje typen är sociala medier.

¹⁷ Möte med näringspolitisk expert Göran Hallén och branschchef/Vice VD Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag den 10 augusti 2016.

Regler för förmedlares och samåkares inkomster

I kapitel 10 redogör utredningen för partsrelationerna när plattformar används för att möjliggöra samåkning och taxiliknande tjänster, se figur 10.1.

Det finns inget som hindrar att förmedlare för samåkning och taxiliknande tjänster bedriver sina plattformar med vinstsyfte och att de tar ut avgifter eller provisioner av de som använder plattformarna (avtal 1). Inte heller finns något som hindrar att förmedlarna säljer sina plattformslösningar till aktörer som vill använda dem, exempelvis någon kommun eller organisation som vill möjliggöra samåkning. Det ligger inte i utredningens uppdrag och skulle heller inte vara önskvärt att föreslå några regler om de inkomster som förmedlarna får genom sina plattformar. Däremot behandlar betänkandet inkomster eller kostnadsersättningar som innehavare av bilar och förare bör kunna få av passagerare vid samåkning (avtal 2).

Sammanfattning

Nedan sammanfattas utredningens slutsatser. En redovisning av betänkandets innehållsmässiga struktur följs av en kort sammanfattning av utredningens viktigaste förslag och insikter.

Betänkandets struktur

I enlighet med direktivet lämnas författningsförslag angående följande punkter:

- En obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
- En ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil utan obligatoriskt taxameterkrav.
- Ändringar eller förtydliganden av de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Nedan beskrivs viktiga principer gällande taxameterdispens, alternativ kontrollutrustning till taxameter och gränslandet mellan taxi och samåkning. Betänkandet följer ett schema i fyra delar; dispositionen presenteras i kapitel 2.4.

Utredningen har också valt att diskutera ”gränslandet” mellan taxi och samåkning även om vi begränsar författningsförslagen till de frågor som omfattas av direktiven. Under utredningstiden har flera affärsinnovationer kommit till och flera frågor har uppkommit. Många av frågorna berör ett gränsland mellan taxi och samåkning, där till exempel icke-professionella förare är intresserade av att erbjuda taxi, eller åtminstone taxiliknande tjänster, med sina privata bilar. En annan tydlig trend är utvecklingen av integrerade mobilitets-tjänster, det vill säga att man kan boka och/eller betala för flera transporttjänster (till exempel kollektivtrafik, taxi, och samåkning) på ett enda ställe.

Överväganden och förslag om taxameterdispens och en ny kategori för personbefordran

Utredningen föreslår att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. Vidare föreslår utredningen att det ska införas en ny slags kontrollutrustning, *särskild utrustning för taxifordon*, och att fordon som har en sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter. Fordonen måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralerna ska ha som grundläggande uppgift att ta emot beställningar och betalningar för taxitjänster samt att förmedla transportuppdrag till taxiföretag. Dessutom ska beställningscentralerna på ett sätt som är likartat redovisningscentralernas samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver för sina kontroller.

Taxametern har funnits sedan 1800-talets slut¹ och har varit ett viktigt instrument för att räkna ut priset för en taxiresa men även för att generera kontrolldata. Själva taxametern har utvecklats hand i hand med regler och förordningar om taximarknaden. Efter 1990-talets omreglering av taximarknaden som gjorde Sverige till en av världens mest liberaliserade taximarknader blev taxametern ett allt viktigare redskap för att säkerställa att priset räknades på korrekt sätt, att kunden fick nödvändig information om priset och att de ekonomiska transaktionerna kunde sparas som underlag för inbetalning av skatt.

Under senare år har nya affärsidéer som bygger på informations-, kommunikations- och inte minst lokaliseringsteknik skapat nya sätt att räkna ut pris, betala för en taxiresa och förse kunden med nödvändig information. Det är inte förvånande att Sverige har blivit ett attraktivt land för nya taxitjänster eftersom landet erbjuder en kombination av ett välutvecklat nätverk för kommunikationsteknik, en liberaliserad taximarknad med låga etableringskostnader och en kundbas som är välbekant med "smartphones". Kort sagt finns det nu en möjlighet att matcha tjänsteutövaren och kunden till en mycket

¹ Taxametern uppfanns i Tyskland av Wilhelm Gustav Bruhn år 1891.

låg transaktionskostnad vilket även kan utnyttjas av privatpersoner för samåkning.

Nästan varje vecka lanseras en ny mobilitetstjänst; många i gränslandet mellan samåkning bland privatpersoner och professionella taxitjänster. Framöver väntas kombinationer av tjänster och digitala marknader där en stor mängd tjänster och produkter kan bytas, lånas, säljas eller bortskänkas. Regler för taximarknaden måste därför tydliggöras och anpassas till nya möjligheter för att säkerställa sund konkurrens och rätt inbetalning av skatter.

Samma kontrollstandard till mindre kostnader med alternativ till taxameter

Kontrollutrustning, däribland taxametrar, måste uppfylla vissa funktionskrav som definieras av myndigheter. Ju flera funktioner som måste uppfyllas med ett och samma kontrollinstrument desto svårare blir det att skapa innovationer som bättre och billigare möter kraven eftersom hela instrumentet måste certifieras på nytt när delarna byts ut eller kopplas samman på ett annat sätt. I utredningens arbete har det framkommit att potentialen för ny teknik att radikalt minska kostnader för nödvändiga kontroller är stor och att innovationer kan komma snabbt. Det gör det ännu viktigare att kravspecifikationerna för kontrollinstrumenten är tydliga och få. Parametrar av betydelse är kontrollutrustningens tillförlitlighet, effektivitet, kostnad och användbarhet. Det är även viktigt att specificera teknikneutrala funktionskrav och att vara flexibel nog i kravspecifikationen så att den framtida teknikutvecklingen främjas.

Dagens taxameter har genomgått en utveckling som är nästan precis den omvända; som svar på fler och fler funktionskrav från både lagstiftaren och från taxibolagen har taxametern blivit mer komplex och relativt dyr. Att taxametern måste vara fast plomberad i bilen gör den dyr i drift. Om en ny taxameter köps, om delar byts ut, eller om bilen byts måste ett taxiföretag bekosta både demontering och montering av ny utrustning. Taxametern är dessutom möjlig att manipulera. En risk med taxametern är att föraren inte använder den på ett korrekt sätt, antingen medvetet eller på grund av missförstånd eller okunskap. Registrering av köruppdrag sker inte per automatik utan förutsätter att föraren korrekt registrerar exempelvis att han eller hon har ett pågående köruppdrag samt om

priset ska vara löpande eller fast. Flera synpunkter har inkommit till utredningen, av representanter för taxiföretag och polisen men även från enskilda förare, om att förekomsten av avstängda taxametrar ökar.

Nya aktörer på taximarknaden som sköter beställningar och betalningar via mobilapplikationer anser att de kan erbjuda korrekt kontrollinformation utan att behöva en fastplomberad teknisk utrustning i bilen. I dagsläget finns det ingen möjlighet för en beställningscentral eller ett taxibolag att kontrollera alla fordonens rörelser om fordonet inte är kopplat till mobilapplikationen. Utredningen ser därför ett fortsatt behov för kontrollutrustning i bilen, vilken är fysiskt eller (vilket är att föredra) elektroniskt plomberad. Det kan finnas möjligheter i framtiden att även tillåta överföring och lagring av all kontrollinformation utan en fast enhet i bilen. I det fallet behövs fortfarande sensorutrustning för att registrera information, som till exempel GPS kompletterad med en GYRO-sensor (se kapitel 7).

Det är därför utredningens bedömning att potentialen för alternativ till taxametern som skapar information som är minst lika effektiv, tillförlitlig och oavvislig är stor.

Utredningen konstaterar att:

- Det finns transparenta och av kunden accepterade alternativa sätt att räkna ut ett pris för en taxiresa och kommunicera priset med kunden.
- Det finns alternativa sätt att lagra information om finansiella transaktioner som inte behöver vara kopplade till en teknisk utrustning som beräknar priset.
- Andra viktiga uppgifter om exempelvis vilotider kan också kontrolleras på alternativa sätt.

Utredningen föreslår därför att fokus ska vara på att ha en tillförlitlig kontrollutrustning i stället för en teknisk utrustning som beräknar priset vilken även har kontrollfunktioner. Utredningen ser vidare inget skäl att behålla möjligheter till dispens från taxameterkravet om alternativa kontrollmöjligheter tillåts.

Den tiondel av taxifordonen som har taxameterdispens för sina fordon i dag och väljer att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter uppskattas få en merkostnad på mellan

0,4 och 0,8 procent av omsättningen. Utredningen gör bedömningen att värdet av bättre kontroll av hela taxibranschen väger tyngre än merkostnaden som taxiföretag som har taxifordon med dispens drabbas av. Att ta bort dispensmöjligheter minskar även obalansen mellan de aktörer som nu har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet, som annars ökar betydligt när systemet med redovisningscentraler har införts.

Anslutning till en tillståndspliktig beställningscentral

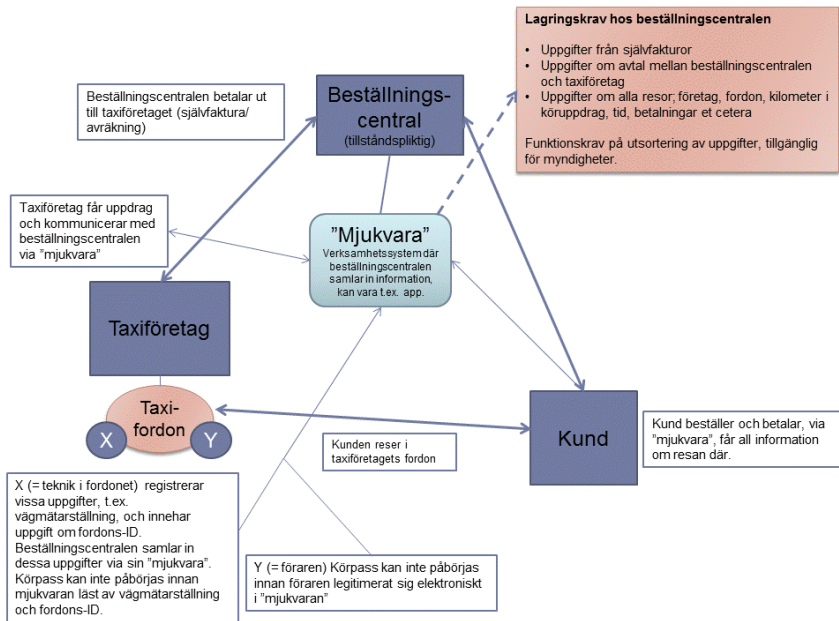
Om en alternativ kontrollutrustning tillåts behövs även bestämmelser om hur nödvändig kontrollinformation för Skatteverket, polis- män och bilinspektörer ska samlas in, lagras och lämnas ut. Införandet av reglerna om anslutning till en redovisningscentral för taxifordon med taxameter innebär att det blir rimligt att kräva en motsvarande funktion för taxibilar med alternativ kontrollutrustning. Utredningens bedömning är dessutom att en alternativ kontrollutrustning skulle minska förekomsten av felaktigheter i kontrollinformation som uppstår, medvetet eller omedvetet, på grund av att föraren inte använder taxametern på ett korrekt sätt. Utredningen bedömer också att tryggheten för kunden att få korrekta prisuppgifter och betala på ett säkert sätt skulle öka om kontakten sker direkt med en beställningscentral. Ett system som säkrar att körningar påbörjas endast när kontrollinformation kan samlas in på ett korrekt sätt, skulle vara till stor hjälp för Skatteverket, polisen och inte minst för kunderna.

Utredningen föreslår därför att taxifordon som inte använder taxameter, och därmed inte är skyldiga att vara anslutna till en redovisningscentral, i stället ska vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler. Beställningscentralerna kommer att ha ansvar för att samla in, lagra och lämna ut kontrollinformation som liknar redovisningscentralernas. Kunderna måste beställa körningar via en sådan beställningscentral och beställningscentralen måste lämna en fast prisuppgift innan resan påbörjas. Betalningen sker också via beställningscentralen; betalningar direkt till föraren i bilen får inte förekomma.

Utredningens analys av teknik som kan fungera som alternativ till taxameterutrustningen visar att det i dagsläget troligtvis kom-

mer att behövas både utrustning i bilen och utrustning hos beställningscentralen. Utrustningen hos beställningscentralen bör vara certifierad så att samma säkerhetsnivå kan uppnås för en redovisningscentral och en beställningscentral. Utredningen föreslår vidare att Transportstyrelsen får föreskriva om att den särskilda utrustningen för taxifordon ska certifieras.²

Figur 1 Förslag till kontroll av taxifordon utan taxameter med särskild utrustning för taxifordon samt koppling till en tillståndspliktig beställningscentral



² Att det inte är ett krav på certifiering av utrustningen i fordonen beror dels på att det är mycket osäkert vad denna utrustning kommer att bestå av, dels på att skyldigheten att på ett säkert sätt samla in data från denna kommer att ligga på beställningscentralen. För att uppnå en rimlig säkerhetsnivå, kan det vara tillräckligt att kräva att utrustningen i fordonet ska vara till exempel tillverkardeklarerad.

Överväganden och förslag om samåkning

Samåkning, där resans kostnader delas mellan personer med samma resmål eller samma resväg, bör inte definieras som taxi- trafik även om personerna i fråga inte är bekanta med varandra.

Utredningens uppdrag har som utgångspunkt att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter bör vara tillåten. Digitaliseringen och utvecklingen av ny teknik har nu skapat nya förutsättningar för personer som inte känner varandra att gemensamt använda bilar, exempelvis för att samåka. Det saknas dock i dag en legaldefinition av samåkning och samåkning som erbjuds till obekanta skulle enligt gällande rätt kunna anses vara taxi- trafik.

Att man samåker i större utsträckning kan vara mycket positivt för en hållbar samhällsutveckling. Även om det är svårt att uppskatta exakta effekter har samåkning, där två eller flera delar på resans kostnad, potentialen att öka tillgänglighet och rörlighet för resenärer utan att vägutrymmet eller miljöbelastningen behöver ökas.

Digitala plattformar som förmedlar samåkning kan både i stor- staden och på landsbygden erbjuda en effektiv matchning av rese- närer för både kortare och längre resor. Potentialen att förbättra rörligheten och tillgängligheten till arbetet, fritidsaktiviteter, skolor och sjukhus är särskilt positiv eftersom den ökar den sociala delak- tigheten för en växande andel av Sveriges befolkning, nämligen de utan körkort eller tillgång till bil (se kapitel 14).

En tydlig gränsdragning mellan samåkning och taxitrafik

Gränsen mellan samåkning och taxitrafik är i dag oklar. När samåk- ning arrangeras inom familjen, vänkretsen eller på arbetsplatsen kan samåkningen inte enligt gällande rätt utgöra taxitrafik i lagens³ mening. Samma sak gäller när samåkning arrangeras *med* plattfor- mar, för resor till och från arbetsplatser och skolor. Betalning får ske för samåkningen och det finns ingen gräns för hur stor betal- ningen får vara. Däremot kan samåkning som arrangeras *med* platt-

³ 1 kap. 3 §, taxitrafiklagen (2012:211).

formar för *alla andra resmål* än arbete och skola anses utgöra taxitrafik. Den som kör sådana samåkningsresor kan därmed behöva ha taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation enligt dagens lagstiftning.

Dagens regler främjar inte samåkning i tillräcklig utsträckning. Om gränsen mellan taxi och samåkning tydliggörs kan tveksamheten om lagligheten undanröjas. Detta skulle även kunna medföra fler plattformar eller kommunala initiativ för samåkning.

Utredningen har valt att dra en strikt gräns mellan taxi och samåkning som i korthet innebär att:

- Samåkning mellan bekanta även i fortsättningen bör vara oreglerad.
- Samåkning mellan obekanta, som delar resmål eller resväg och kostnader, bör inte definieras som taxitrafik och ska kunna ske till vilket resmål som helst.
- Bilinnehavaren och/eller föraren bör inte få göra en ekonomisk vinst vid samåkning.

Beträffande vilka kostnader som ska kunna delas föreslår utredningen att det bör vara kostnader av två slag, nämligen bilkostnader och kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta. De belopp som skattemässigt får dras av för resor i samband med arbete bör utgöra schabloner för bilkostnaderna. De beloppen är för närvarande 18:50 kr/mil för den som har egen bil. För en anställd som har skattepliktig bilförmån gäller 6:50 kr/mil för diesel och 9:50 kr/mil för övriga drivmedel. Dessutom bör andra kostnader för resan som exempelvis trängselskatt, vägavgifter, färjeavgifter och parkeringsavgifter kunna delas. Avseende korttidshyrd bilar bör själva hyrskostnaden och kostnaderna för drivmedel kunna delas mellan de som samåker. Utöver kostnader för bilen kan det tillkomma kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta, exempelvis för att använda en samåkningsplattform. Sådana kostnader kan vara provisioner, avgift för förmedling av en resa, avgifter för att utnyttja plattformen, korttidshyra av bil, sms-avgifter med mera. Vilka övriga kostnader som kan falla in under kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta bör få avgöras i rättstillämpningen.⁴

⁴ Vissa menar att de faktiska kostnaderna för att äga och köra bil är långt över Skatteverkets befintlig schablonersättning för tjänsteresor. Utredningen anser dock att det är marginalkostnaderna för en enstaka resa och inte en bedömning av alla kostnader associerade med

Bör plattformar som förmedlar samåkning kontrolleras?

Samåkning enligt utredningens definition ovan drar en strikt gräns mellan taxitrafik och samåkning. Eftersom taxitrafik och samåkning inte är likartade bör inte förslaget medföra någon osund konkurrens i förhållande till taximarknaden.

Risk för ökad olaglig taxitrafik som marknadsförs som samåkning

Det finns dock en risk att samåkningsplattformarna utnyttjas av individer som vill utföra olaglig taxitrafik. Här har utredningen gjort bedömningen att aktuella straff- och kontrollbestämmelser även fortsättningsvis kan tillämpas om misstankar finns om olaglig taxitrafik. Förare som kör utan taxiförarlegitimation och de som förmedlar olaglig taxitrafik kommer att kunna kontrolleras och straffas med stöd av aktuella bestämmelser. Utredningens förslag ställer dock ökade krav på polisens utredningsverksamhet eftersom polisen måste visa att betalningen har överstigit de föreslagna tillåtna ersättningsnivåerna (se avsnitt 13.3).

För att minska risken att samåkningsplattformar utnyttjas för olaglig taxitrafik har utredningen övervägt ett förslag om tillstånds- eller anmälningsplikt för förmedlare av samåkning mellan obekanta. Tillståndet skulle kunna dras tillbaka och sanktioner utgå ifall vissa skyldigheter inte uppfylls. Här gör utredningen bedömningen att samåkningsplattformar endast kan fungera som mellanhänder och därför inte betraktas som leverantörer av transporttjänster. Enligt EU-rätten finns det hinder mot att föreskriva om tillståndskrav eller motsvarande i sådana situationer. Förmedlare som endast hjälper användare, exempelvis genom att erbjuda betalsystem, försäkringar, service eller ger möjlighet för användarna att betygsätta varandra, bör enligt EU-kommissionen inte betraktas som leverantörer.⁵ Utredningen understryker att debatten lär fortsätta i såväl Sverige

bilägandet och användning som är relevanta. En anledning är att samåkningens potential att bidra till mål för transportsystemets effektivitet bygger på principen att bilägaren ändå har köpt bilen och skulle använda den i samma utsträckning. En högre ersättningsnivå skulle öka incitament att köpa bil och att använda den oftare som alternativ till exempelvis kollektivtrafik.

⁵ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomi*, COM (2016) 356, s. 6–7.

som i EU om samåkningsplattformar kan betraktas som leverantörer av transporttjänster. Men oavsett om befintliga samåkningsplattformar är att betrakta som mellanhänder eller leverantörer skulle ett tillstånds- eller anmälningsförfarande i vart fall kunna föreslås för leverantörer.

Utredningen har även övervägt om det bör införas några skyldigheter för de som tillhandahåller plattformar för samåkning att motverka att plattformarna används för olaglig taxitrafik samt att vidta åtgärder för att främja personsäkerhet vid samåkningen. Utredningens uppfattning är att fördelarna med att främja en ökad samåkning i samhället överväger riskerna för att samåkningsplattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik. Utredningen finner att det i dagsläget inte bör införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar eller några skyldigheter för tillhandahållare av plattformarna att motverka olaglig taxitrafik och främja personsäkerheten. Här har utredningen sammanvägt fördelar av att möjligtvis minska förekomsten av olaglig taxitrafik som förmedlas via samåkningsplattformar, med nackdelar av ett regelverk som kan få en avhållande effekt för förmedlare som vill starta en samåkningsplattform, eftersom det först måste utredas huruvida de är tillstånds- eller anmälningspliktiga. Det skulle inte minst kunna vara avhållande för privatpersoner eller föreningar som vill starta en samåkningsplattform och för lokala grupper eller initiativ eftersom de kanske inte har de ekonomiska medel som krävs eller möjlighet att sköta den administration det skulle kunna föranleda. Om utvecklingen skulle visa på problem i detta avseende är det utredningens uppfattning att krav på förmedlare kan övervägas på nytt.

Utredningen har även utrett frågan om det finns behov av ytterligare lagstiftning för att motverka att sociala medier utnyttjas för olaglig taxitrafik. Utredningen gör bedömningen att sociala medier kan vara att betrakta som informationssamhällets tjänster⁶ och därmed inte enligt e-handelsdirektivet skyldiga att generellt övervaka den information som överförs och lagras och inte heller att aktivt leta efter olaglig verksamhet på plattformarna. De har dock en skyl-

⁶ Med informationssamhällets tjänster menas tjänster som utförs mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare. Se artikel 2 a 1.1 b i e-handelsdirektivet samt artikel 1.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet).

dighet att utan dröjsmål informera myndigheter om olaglig verksamhet som de upptäcker.

Frågan om tillstånds- eller anmälningssplikt kan bli aktuell framöver

De konsekvenser utredningens förslag om regler för samåkning kan få för förekomsten av olaglig taxitrafik är i dagsläget högst oklara och svåra att förutse. Frågan om tillstånds- eller anmälningssplikt kopplad till sanktioner kan dock bli aktuell framöver allteftersom marknaden mognar och eventuella bestämmelser inom exempelvis EU tydliggörs. Visserligen underlättar samåkningsplattformar matchning av kunder och förare som vill undvika skatt eller kostnader associerade med att utöva taxitrafik av samåkningsplattformar. Samtidigt har flera av de större internationella och svenska plattformarna infört system där förare och resenärer betygsätter varandra, något som är vanligt förekommande inom delningsekonomin. De som inte följer reglerna för samåkning utan till exempel kräver en högre ersättning (via plattformen eller i bilen) kommer med stor sannolikhet att få ett lägre betyg av medresenärerna. Plattformarna har också starka incitament att utesluta de som vill använda plattformens tjänster i syfte att utföra olaglig taxitrafik eftersom plattformens trovärdighet sänks bland kunderna. Eftersom utredningens förslag om samåkning tillåter delning av faktiska transaktionskostnader (som förmedlingsavgifter) tjänar inte en plattform ekonomisk på att förmedla olagliga taxiresor.

Personsäkerhet och integritetsfrågor

Utredningen har även behandlat frågan om det bör införas ytterligare bestämmelser i syfte att främja personsäkerhet vid samåkning. Till exempel skulle förmedlare vara skyldiga att kontrollera användarnas identitet och förarnas behörighet att köra bil, eller tillhandahålla tekniska lösningar som möjliggör för de som samåker att lokaliseras i realtid.

Utredningen finner inte stöd för att det bör införas fler bestämmelser om ansvar för plattformar där samåkning kan ställas till allmänhetens förfogande än de som redan gäller om skydd av personuppgifter. Ur integritetssynpunkt bör behandlingen av personuppgif-

ter ske endast om det är nödvändigt och det kan bli kostsamt för förmedlare att tillhandahålla tekniska lösningar och genomföra kontroller. Sådana kostnader skulle kunna verka hämmande för förekomsten av samåkningsplattformar samtidigt som de endast tillför en marginell ökning av personsäkerheten (se avsnitt 13.4).

Gränslandet mellan taxi och samåkning

På transportmarknaderna världen över har det vuxit fram en rad olika typer av tjänster för gemensam användning av bil och taxiliknande tjänster. Detta får till följd att befintliga regelverk utmanas och att nya frågor skapas för lagstiftaren att ta ställning till.

Det har till utredningen framförts flera synpunkter från både företag och privatpersoner⁷ som anser att en bredare definition av samåkning bör tillämpas tillsammans med regler för redovisning av eventuella inkomster. Med andra ord anser vissa att det bör vara tillåtet att tjäna en begränsad inkomst genom att utnyttja sin privatbil i högre grad eller att kräva en högre ersättning av passageraren än marginalkostnaderna för resan.

Det finns flera argument som talar för att det kan vara lämpligt att tillåta privatpersoner att utöka sina inkomster genom att utnyttja sina privatbilar och köra andra för en ersättning som överstiger faktiska marginalkostnader. Taxiliknande tjänster har haft en snabb tillväxt som en del av transportmarknaden i länder som tillåter taxiföretag utan taxitrafiktillstånd och utan krav på taxiförarlegitimation.⁸ EU-kommissionen har uppskattat att transportsektorn utgör 18 procent av delningsekonomin och har tagit fram en agenda för den del av delningsekonomin som bedrivs med vinstsyfte.⁹ Skatteverket bedömer att transportsektorn kommer att tillhöra ett av de största tillväxtområdena inom delningsekonomin.¹⁰ Delningsekonomin kan skapa nya arbetstillfällen, har potential att ge stora positiva nettoeffekter på skatteintäkterna och kan bidra till nationella och internationella hållbarhetsmål. Delningsekonomin kan även minska

⁷ För källhänvisning se kapitel 10.

⁸ En definition av taxiliknande tjänster och andra begrepp inom den så kallade delningsekonomin finnas i avsnitt 10.1 och diskuteras i kapitel 3.

⁹ Europeiska Kommissionen (2016), Europeisk agenda för delningsekonomin, COM(2016) 356 final.

¹⁰ Skatteverket (2016) Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet, s. 12.

kostnaderna för privatpersoner och bidra till en mer effektiv resursanvändning av bilar och transportinfrastruktur (se kapitel 3 och kapitel 10).

En betydelsefull faktor i den snabba tillväxten av taxiliknande tjänster är att kunden inte sällan upplever en mindre kostnad per resa. Vissa menar att den lägre kostnaden för kunderna beror på skatteundandragande (medvetet eller omedvetandet) medan andra hänvisar till en högre utnyttjandegrad när fler förare kan arbeta relativt få timmar var och till en låg kostnad för matchning med kunderna. Den svenska taxibranschen har genom Svenska Taxiförbundet framfört att taxiliknande tjänster skapar en osund konkurrens på taxi-marknaden.

I kapitel 3 och 10 redovisas exempel från andra länder där lagstiftning och reglering har skapats för att minska risken för skatteundandragande. I några fall tillåts privatpersoner tjäna upp till en viss inkomstgräns utan att behöva taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation, taxameter och/eller utan att behöva betala skatt eller moms. Andra behöver betala skatter och avgifter men behöver inte ha taxitrafiktillstånd eller taxiförarlegitimation. I Sverige har det föreslagits att liknande regleringar skulle kunna ge möjligheter och fördelar utan att äventyra den svenska skattebasen.

Utredningen bedömer att det saknas anledning att införa en ny kategori personbefordran som drivs med vinstintresse men som regleras i mindre grad än traditionell taxi. Det skulle ha betydande negativa effekter på konkurrensförhållanden för den svenska taxibranschen om likartade taxitjänster erbjuds av både taxibolag som måste uppfylla krav om taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation samt kontrolluppgifter och privatpersoner som inte har några sådana kostnader.

Även en ”partiell reglering” som ställer redovisningskrav, krav på att lagra viss kontrollinformation eller etablera inkomstgränser, skulle tvinga ett fåtal heltidstaxiförare att konkurrera med ett större antal som kör enstaka timmar till mycket lägre kostnader för regel efterlevnad. I både stora städer och inte minst i glesbygden kan effekten vara att tillgången till taxitjänster ökar under de mest lönsamma tiderna men minskar under mindre lönsamma timmar på dygnet.

Utredningens förslag om en särskild utrustning för taxifordon med koppling till en tillståndspliktig beställningscentral bidrar till

målen om en högre utnyttjandegrad för taxibilar och fler arbetstillfällen utan att minska kontrollmöjligheter eller snedvrida konkurrensen. Tekniska möjligheter att skapa alternativa kontrollutrustningar, inte minst de som kan vara elektroniskt plomberade, kommer att leda till sänkta inträdeskostnader för nya aktörer och innovativa tjänster på marknaden.

En vision för framtiden

Utredningen anser att det inte är fördelaktigt i längden att försöka möta utmaningar och möjligheter som skapas med tillväxen av delningsekonomin genom att införa flera nya kategorier och regler för gränslandet som skapas mellan privata tjänsteutövare och yrkestrafik. I själva verket kan man påstå att det redan finns två kategorier taxi; de med taxameter och de med dispens. Det har från flera håll framförts till utredningen att ändringar av regler och bestämmelser är mycket kostsamma. Osäkerheten om en framtida reglering kan bland annat hindra innovationer eftersom taxiföretag inte vågar investera i ny teknik eller nya affärsidéer. Det kan därför verka motsträvande att föreslå att en ny kategori taxi skapas.

Utredningen föreslår egentligen inte en ny kategori utan utökade möjligheter att bedriva laglig taxiverksamhet till en lägre kostnad för regellefterlevnad. Om det stämmer kommer även taxiföretag som har bilar med taxameter övergå till utrustning och verksamhetssystem för kontroll av deras bilar som är mindre kostsamma. Allt eftersom teknikinnovationer utvecklas som gör det möjligt för en bil och en förare att med säkerhet identifieras och lokaliseras digitalt kommer behov av skyltning, dekaler och andra särskilda utrustningar för taxibilar att minskas. Det blir mer attraktivt att ibland använda sin privata bil som taxibil eftersom fordonen kan byta funktion utan att byta skepnad. Det blir även lätt för taxiföretag att anslutas till flera tillståndspliktiga beställningscentraler och på så sätt nå en större kundkrets. Utredningens förslag om regler för tillståndspliktiga beställningscentraler som liknar redovisningscentraler bör underlätta för de som vill söka tillstånd som redovisningscentral att även erbjuda tjänster som beställningscentral.

Taxibranschen kan också komma att förändras drastiskt till följd av införandet av självkörande fordon. I ett självkörande fordon kan taxiförarlegitimationen förlora sin betydelse. Digitaliseringen av det

svenska samhället kommer att möjliggöra helt nya affärsmodeller som kan leda till en omstrukturering av branschen.

Utredningen har föreslagit en strikt definition av samåkning men med en mycket låg regleringsgrad. En bred definition av taxi som även inbegriper taxiliknande tjänster inryms i definitionen av samåkning. Förslagets utformning underlättar för regeringen att föreslå flera anpassningar till nya samhällsförutsättningar och innovationer. Om regeringen exempelvis vill se över kraven för taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd, besiktningskrav för taxibilar eller krav på taxiskyltar, blir det lättare om regler för insamling, lagring och utlämnande av nödvändig kontrollinformation finns på plats. Alternativet, att betrakta privatpersoners erbjudande av taxiliknande tjänster som en separat kategori eller som en typ av samåkning med andra kontrollbehov, skulle skapa mer förvirring och orsaka flera regelförändringar.

Att privatpersoner kommer att vara delaktiga som tjänsteutövare, leverantörer och kunder inom delningsekonomin är dock säkert. Även flera företag och kommuner kan vara intresserade av att underlätta för privatpersoner att tillhandahålla, låna, byta, och hyra varor och tjänster inom flera sektorer, däribland samåkning. En individ kan komma att vara verksam i flera delar av delningsekonomin samtidigt. En viktig insikt som har uppstått under denna utredning är att det finns möjligheter att drastiskt minska kostnader för insamling, lagring och utlämnande av kontrollinformation. I en nära framtid blir det möjligt att minska kostnaderna för insamling av kontrollinformation ytterligare om individer kan utnyttja samma utrustning för flera funktioner.

Sverige beskrivs ofta som ett föregångsland som kan vara världsledande inom nya marknader och tjänster. Informations- och kommunikationsteknik håller hög standard i så gott som hela landet, med förhållandevis stort intresse och hög acceptans för innovationer. I en snar framtid kommer flera andra länder, inte minst i Europa, att se över sin reglering av taximarknadens anpassning till nya samhällsförutsättningar. Utredningens förslag kan ha en stor betydelse i sökandet efter både nationella och EU-gemensamma regler som behåller möjligheter till tillsyn och kontroll men som öppnar för nya tjänsteinnovationer, nya marknadsaktörer och ny teknik.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (2001:558) om vägtrafikregister att 5–6 och 8 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

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

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

a) fordonsägare,

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

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

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv

¹ Senaste lydelse 2014:1021.

96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 §²

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

² Senaste lydelse 2014:1021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8 §³

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

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

³ Senaste lydelse 2015:789.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §⁴

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

2. kontroll av fordon last,

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

3. kontroll av färdskrivare, taxameter eller särskild utrustning för taxifordon enligt 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

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

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

⁴ Senaste lydelse 2015:794.

2 kap.

14 §

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

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

Första stycket ska tillämpas på motsvarande sätt när det gäller fordon som är försett med särskild utrustning för taxifordon enligt 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

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

Härigenom förskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)
dels att 2 kap. 17 §, 2 a kap. 1 § samt 5 kap. 8 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas ett nytt kapitel, 2 b kap. av följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

6 §

Med samhällsbetalda resor avses sådana resor som faller under definitionen av taxitrafik enligt 3 § och som omfattas av lag om riksfärdtjänst (1997:735), lag om färdtjänst (1997:736), lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor samt skollagen (2010:800). Med en samhällsbetald resa avses även sådan taxitrafik enligt 3 § som är upphandlad och avsedd att komplettera den allmänna kollektivtrafiken.

2 kap.

17 §

Den som innehar taxitrafiktillstånd är skyldig att föra färdens genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *han eller hon tillämpar*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färdens, dels med kännedom

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och som bedriver taxitrafik med fordon som är försett med taxameterutrustning* är skyldig att föra färdens genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som *tillämpas*. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten

om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

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

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

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

ten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

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

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

Den som innehar taxitrafiktillstånd *och bedriver taxitrafik med fordon med taxameterutrustning* är från och med att ett fordon anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameterupp-

(2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

gifter till en sådan redovisningscentral som anges i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

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

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

2 b kap. Taxifordon utan taxameterutrustning

1 §

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

Den som innehar taxitrafiktillståndet ska dessutom se till att taxifordonet är försett med en särskild utrustning för taxifordon.

2 §

Tillståndshavaren ska till den myndighet som regeringen får bestämma anmäla den eller de beställningscentraler till vilken varje fordon med särskild utrustning för taxifordon och som saknar taxameterutrustning är anslutet.

3 §

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

- 1. krav på särskild utrustning för taxifordon,*
- 2. teknisk kontroll av särskild utrustning för taxifordon, och*
- 3. användning av särskild utrustning för taxifordon.*

4 §

Beställningar och betalningar av färd som utförs av taxifordon som avses i 1 § får bara ske till en sådan beställningscentral som avses i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Betalning får inte ske genom förarens eller tillståndshavarens medverkan.

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

5 §

Vid sådan taxitrafik som avses i 1 § ska för samtliga resor ett fast pris ges före färden. Priset ska avse viss i förväg fastställd färd eller viss tid som fordonet står till passagerarens förfogande.

Beställningscentralen är skyldig att innan färden lämna ett skriftligt bevis avseende priset. I det skriftliga beviset ska även den överenskomna färden eller den tid under vilken fordonet ska stå passageraren till förfogande

dokumenteras.

Första och andra styckena gäller inte för samhällsbetalda resor.

5 kap.

8 §

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

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

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

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

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

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, eller

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

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

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 2 b kap. 3 §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2020.

1.4 Förslag till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

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

dels att 1–3, 5–10, 12, 14–15, 17–18, 22–25, 28–29 och 31 §§ ska ha följande lydelse,

dels att mellanrubriken innan 22 § ska ha följande lydelse,

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

Lydelse enligt SFS 2014:1020

Föreslagen lydelse

1 §

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

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

2 §

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

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

Med en beställningscentral avses en verksamhet som tar emot beställningar och betalningar samt fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag och som har till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen.

3 §

Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

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

5 §

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

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

6 §

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

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

7 §

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

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

8 §

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

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

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

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

En beställningscentral får inte inneha taxitrafiktillstånd.

9 §

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

För tillstånd att driva en beställningscentral krävs att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter som anges i föreskrifter som meddelats i anslutning till 31 § 4 sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet.

10 §

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

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

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

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

12 §

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

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

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

14 §

Ett tillstånd att driva redovisningscentral gäller tills vidare.

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

15 §

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

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

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

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

17 §

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

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

havaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

redovisningscentral som innehavaren av taxitrafiktillståndet anvisar eller, om det inte går att få en sådan anvisning, den redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet väljer.

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

18 §

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

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

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

**Redovisningscentralens
skyldigheter****Redovisningscentralens
och beställningscentralens
skyldigheter**

22 §

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

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

När ett tillstånd att driva beställningscentral har återkallats ska beställningscentral på motsvarande sätt som anges i första stycket överföra uppgifter som samlats in och lagrats med stöd av denna lag till annan beställningscentral.

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

23 §

Redovisningscentralen ska lagra de uppgifter som överförs 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 § överförs till en ny redovisningscentral ska den centralen lagra dessa uppgifter så länge som krävs för att den sammanlagda lagringstiden ska bli densamma som i första stycket.

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

23 a §

Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för kontroll av taxiföretag och taxiförare under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen inträffade.

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

24 §

En redovisningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *taxameteruppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 §. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt sådana meddelanden som avses i 2 a kap.

En redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana *uppgifter* som centralen är skyldig att lagra enligt 23 § *eller enligt 23 a §*. Redovisningscentralen ska även på begäran av Skatteverket lämna ut uppgift om uteblivna överföringar samt

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.

sådana meddelanden som avses i 2 a kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

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

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

Beställningscentralen ska även på begäran av bilinspektör eller polisman lämna ut uppgifter som behövs för att kontrollera att tillståndshavaren bedriver taxitrafik i enlighet med de villkor som framgår av 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211) samt bestämmelse meddelad i anslutning till lagen.

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.

Motsvarande ska gälla för en beställningscentral avseende sådan information som samlats in och lagrats av denna med stöd av denna lag.

28 §

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

Motsvarande ska gälla för uppgifter som en beställningscentral samlat in med stöd av denna lag.

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

29 §

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

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

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

31 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,

2. tillsyn enligt denna lag, *och*

3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

1. sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§,

2. tillsyn enligt denna lag,

3. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, *och*

4. vilka uppgifter som ska samlas in och lagras av en beställningscentral enligt 23 a § samt på vilket sätt dessa ska samlas in.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (1999:1134) om belastningsregister att 10 och 20 §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2016:737

Föreslagen lydelse

10 §

Uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott, i ärenden om nåd i brottmål eller i andra ärenden enligt 12 kap. 9 § regeringsformen, i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom eller i ärenden om anställning som domare eller hyresråd, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. chefen för Justitiedepartementet eller den han eller hon bemyndigar, om utdraget behövs för att fullgöra en skyldighet Sverige har enligt en överenskommelse med en främmande stat,

3. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

4. Säkerhetspolisen, i ärenden om anställning eller uppdrag vid myndigheten,

5. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen och de förordningar som meddelas med stöd av den förordningen, samt i andra tillståndsärenden och ärenden där en lämplighetsprövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

6. en länsstyrelse, i fråga om den som ärendet gäller, om inte annat anges, i ärenden

- a) där länsstyrelsen enligt lag eller förordning ska hämta in sådana uppgifter,

- b) där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning,

c) där länsstyrelsen ska pröva frågor om förbud mot att ha djur eller om omhändertagande av djur,

d) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m.,

e) om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523),

f) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, och

g) om auktorisation enligt förordningen om auktorisation av delgivningsföretag, i fråga om personer som anges i 4 § första stycket 1 och 2 i den förordningen,

7. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral för taxitrafik, i fråga om den som ärendet gäller,

7. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller beställningscentral* för taxitrafik, i fråga om den som ärendet gäller,

8. en myndighet som har rätt att besluta om frihetsberövande åtgärd enligt lagarna om överlämnande eller utlämning för brott eller utlänningslagen (2005:716), i ärenden som rör en sådan åtgärd,

9. Kriminalvården, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som

a) övervakare,

b) förtroendeman enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. eller fängelseförordningen (2010:2010),

c) personutredare enligt lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m.,

d) biträde enligt 6 § andra stycket lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller fängelseförordningen, eller

e) kontrollör enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder,

10. Kriminalvården, när uppgiften behövs för prövning av en fråga enligt fängelselagen (2010:610), häkteslagen (2010:611), lagen om intensivövervakning med elektronisk kontroll, lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m., lagen (2015:96) om erkännande och verkställighet av frihetsberövande påföljder inom Europeiska unionen eller lagen (2015:650) om erkännande och verkställighet av frivårdspåföljder inom Europeiska unionen,

11. en övervakningsnämnd eller Kriminalvården, i ärenden om övervakning, i fråga om den som ärendet gäller,

12. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, i fråga om den som ärendet gäller,

13. Försvarsmakten, i fråga om den som myndigheten avser att anställa för tjänstgöring i internationella militära insatser,

14. Migrationsverket, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlänningslagen, i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

15. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller,

16. allmän domstol, i ärenden om omvandling enligt lagen (2006:45) om omvandling av fängelse på livstid, i fråga om den som ärendet gäller,

17. Domstolsverket, i fråga om den som verket avser att anställa som notarie,

18. Domarnämnden, i ärenden om anställning som domare eller hyresråd,

19. Kronofogdemyndigheten, i ärenden enligt 3 kap. lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen och 3 kap. lagen (2011:423) om erkännande och verkställighet av beslut om förverkande inom Europeiska unionen, i fråga om den som ärendet gäller,

20. en migrationsdomstol eller Migrationsöverdomstolen, i mål om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott, i fråga om den som ärendet gäller,

21. allmän domstol eller allmän förvaltningsdomstol, i fråga om en nämndeman som ska påbörja tjänstgöring i domstolen, och

22. en åklagarmyndighet i ärenden enligt förordningen (2014:1553) om förebyggande och lösning av tvister om utövande av jurisdiktion i straffrättsliga förfaranden inom Europeiska unionen.

Uppgifter om någon annan än den som prövningen gäller enligt första stycket 14 ska begränsas till uppgifter om påföljder för brott enligt 3, 4 eller 6 kap. eller 16 kap. 10 a § brottsbalken eller uppgifter om kontaktförbud eller förbud enligt 3 kap. 5 § lagen (2015:642) om europeisk skyddsorder. Förordning (2016:737).

20 §

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral för taxitrafik. Transportstyrelsen får vidare ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret för det ändamål som anges i 16 d §.

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller beställningscentral* för taxitrafik. Transportstyrelsen får vidare ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret för det ändamål som anges i 16 d §.

Socialstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden enligt 16 c § första stycket 1. Inspektionen för vård och omsorg får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden enligt 16 c § första stycket 2.

En länsstyrelse får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden om godkännande och tillsyn av personal vid bevakningsföretag, i ärenden enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, i ärenden om godkännande av

skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523) samt i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap.

Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana avgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2020.

1.6 Förslag till förordning om ändring i förordning (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (1999:1135) om misstankeregister att 3 och 7 §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2016:738

Föreslagen lydelse

3 §

Uppgifter ur misstankeregistret ska lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott, i ärenden om nåd i brottmål eller i andra ärenden enligt 12 kap. 9 § *regeringsformen* eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, eller den statsrådet be-
myndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

3. Säkerhetspolisen, i ärenden om anställning eller uppdrag vid myndigheten,

4. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning ska göras, i fråga om den som prövningen gäller,

5. en länsstyrelse, i fråga om den som ärendet gäller, om inte annat anges, i ärenden

a) där länsstyrelsen enligt lag eller förordning ska hämta in sådana uppgifter,

b) där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning,

c) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m.,

d) om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523),

e) om godkännande och tillsyn enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag, och

f) om auktorisation enligt förordningen om auktorisation av delgivningsföretag, i fråga om personer som anges i 4 § första stycket 1 och 2 i den förordningen,

6. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral för taxitrafik, i fråga om den som ärendet gäller,

7. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (2001:82) om svenskt medborgarskap, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, i fråga om den som ärendet gäller,

8. Migrationsverket, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen (2005:716), dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning i ärenden som avses i 5 kap. 3 a § första stycket 1 utlänningslagen i fråga om någon annan än den som utredningen gäller,

9. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller, och

10. en migrationsdomstol eller Migrationsöverdomstolen, i mål om upphävande av allmän domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen, i fråga om den som ärendet gäller.

Uppgifter om någon annan person än den som prövningen gäller enligt första stycket 8 ska begränsas till uppgifter om misstanke som avser brott enligt 3, 4 eller 6 kap. eller 16 kap. 10 a § brottsbalken.

6. Transportstyrelsen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller beställningscentral* för taxitrafik, i fråga om den som ärendet gäller,

7 §

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral för taxitrafik.

Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik eller taxitrafik, biluthyrning och transporttillstånd eller tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller beställningscentral* för taxitrafik.

En länsstyrelse får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden om godkännande och tillsyn av personal vid bevakningsföretag, i ärenden enligt förordningen (2011:155) om auktorisation av delgivningsföretag och i ärenden om godkännande av skyddsvakt enligt skyddsförordningen (2010:523).

Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och uppgifter om misstanke om brott i övrigt förekommer.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2020.

1.7 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet att 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁵

Beträffande personer som avses i 2 kap. 2 § lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet får i beskattningsdatabasen behandlas uppgifter

1. som behövs vid Skatteverkets handläggning av ärenden som sker med stöd av

- kupongskattelagen (1970:624),
- fastighetstaxeringslagen (1979:1152),
- lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt,
- lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift,
- skatteförfarandelagen (2011:1244),
- mervärdesskattelagen (1994:200),
- lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter,
- lagen (1999:445) om exportbutiker,
- inkomstskattelagen (1999:1229),
- lagen (2007:324) om Skatteverkets hantering av vissa borge-närssuppgifter,
- lagen (2013:948) om stöd vid korttidsarbete, eller
- annan författning med bestämmelser om skatter och social-avgifter,

2. om planerad, beslutad, pågående eller avslutad revision och annan kontroll av skatter och avgifter,

3. om att fordran mot en person registrerats hos Kronofogdemyndigheten och om indrivningsresultat,

4. om beslut om näringsförbud,

⁵ Senaste lydelse 2015:913.

5. om antal anställda och anställdas personnummer,
6. om plusgiro- och bankgironummer, om fullmakt lämnats för bank- eller plusgiro att ta emot skatteåterbetalning på ett konto samt uppgifter om fullmakten och kontot,
7. för förberedelsearbete vid fastighetstaxering,
8. om lagfarna köp av hela eller delar av fastigheter samt om fastighetsregleringar vid vilka mer än två hektar åkermark, betesmark och skogsmark överförs från en fastighet till en annan och där frivillig överenskommelse om likviden föreligger,
9. om tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622),
10. som behövs för
 - handläggning av ärenden enligt lagen (1990:314) om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
 - handläggning av ärenden enligt lagen (2012:843) om administrativt samarbete inom Europeiska unionen i fråga om beskattning,
 - handläggning av ärenden enligt lagen (2015:63) om utbyte av upplysningar med anledning av FATCA-avtalet,
 - handläggning av ärenden enligt lagen (2015:912) om automatiskt utbyte av upplysningar om finansiella konton och 22 b kap. skatteförfarandelagen (2011:1244),
 - handläggning av ärenden enligt lagen (2015:911) om identifiering av rapporteringspliktiga konton vid automatiskt utbyte av upplysningar om finansiella konton, och
 - annat informationsutbyte och annan handräckning enligt internationella åtaganden,
11. från aktiebolagsregistret,
12. från vägtrafikregistret,
13. från Folkhälsomyndigheten om tillstånd enligt alkohollagen och om omsättning enligt restaurangrapport,
14. från Arbetsförmedlingen om beslut om arbetsmarknadspolitiska åtgärder samt om utbetalt belopp och datum för utbetalningen,
15. från Tullverket om debiterad mervärdesskatt vid import, exportvärden, antal import- och exporttillfällen samt de tidsperioder som uppgifterna avser samt uppgifter från verket som behövs för tillämpningen av 3 kap. 30 § andra stycket mervärdesskattelagen och för fastställande, uppbörd eller kontroll av mervärdesskatt vid import,

16. från Försäkringskassan om försäkring mot kostnader för sjuklön när det gäller arbetsgivaren och den försäkrade, om sjukpenninggrundande inkomst av annat förvärvsarbete och om utsänd person,

17. som lämnas från en redovisningscentral eller beställningscentral enligt 24 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik,

17. om avgiftsskyldighet till sådant trossamfund som har eller har beviljats uppbördshjälp enligt 16 § lagen (1998:1593) om trossamfund samt om församlingstillhörighet inom Svenska kyrkan,

18. om att prissättningsbesked har lämnats enligt lagen (2009:1289) om prissättningsbesked vid internationella transaktioner,

19. om flyttningar av varor eller bränsle som avses i lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt respektive lagen (1994:1776) om skatt på energi, och

20. om sjuklön enligt lagen (1991:1047) om sjuklön.

18. om avgiftsskyldighet till sådant trossamfund som har eller har beviljats uppbördshjälp enligt 16 § lagen (1998:1593) om trossamfund samt om församlingstillhörighet inom Svenska kyrkan,

19. om att prissättningsbesked har lämnats enligt lagen (2009:1289) om prissättningsbesked vid internationella transaktioner,

20. om flyttningar av varor eller bränsle som avses i lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt respektive lagen (1994:1776) om skatt på energi, och

21. om sjuklön enligt lagen (1991:1047) om sjuklön.

Denna förordning träder i kraft den 1 maj 2020.

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2001:650) om vägtrafikregister att 2 kap. 1 §, 3 kap. 11 §, 4 kap. 1 §, 5 kap. 6 §, 7 kap. 9 § och bilaga 9 ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2016:624

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

I vägtrafikregistret ska de uppgifter föras in som framgår av

1. bilaga 1 i fråga om fordonsregistrering,
2. bilaga 2 i fråga om körkortsregistrering,
3. bilaga 3 i fråga om yrkestrafik- och taxitrafikregistrering,
4. bilaga 4 i fråga om registrering av felparkeringsavgifter,
5. bilaga 5 i fråga om registrering av trängselskatt,
6. bilaga 6 i fråga om registrering av yrkeskompetensbevis,
7. bilaga 7 i fråga om registrering av kontroller av kör- och vilotider,

8. bilaga 8 i fråga om registrering av infrastrukturavgifter på de vägar som avses i 4 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg, och

9. bilaga 9 i fråga om registrering av redovisningscentraler för taxitrafik.

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prömrådsbeslutet och enligt CBE-direktivet.

9. bilaga 9 i fråga om registrering av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prömrådsbeslutet och enligt CBE-direktivet.

3 kap.**11 §**

Uppgifter om redovisningscentraler för taxitrafik ska gallras ur vägtrafikregistret sju år från utgången av det kalenderår då tillståndet att få driva en redovisningscentral upphört att gälla.

Beslut om avslag på en ansökan om tillstånd att få driva en redovisningscentral ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då beslutet fattades. En uppgift om grund för återkallelse eller varning enligt 18 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då beslutet om återkallelse eller varning fattades.

Uppgifter om taxameterutrustning ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då utrustningen slutade användas.

Uppgifter om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik ska gallras ur vägtrafikregistret sju år från utgången av det kalenderår då tillståndet att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* upphört att gälla.

Beslut om avslag på en ansökan om tillstånd att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då beslutet fattades. En uppgift om grund för återkallelse eller varning enligt 18 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då beslutet om återkallelse eller varning fattades.

Uppgifter om taxameterutrustning *eller särskild utrustning för taxifordon* ska gallras ur registret sju år från utgången av det kalenderår då utrustningen slutade användas.

4 kap.**1 §**

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp när det gäller

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

2. körkortsregistreringen användas
 - a) personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,
 - b) uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprovare,
 - c) datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkt 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkt 6,
 - d) namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,
3. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen användas
 - a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn, förarkod för taxi-förarlegitimation, serienummer på gemenskapstillstånd eller nummer på intyg om yrkeskunnande,
 - b) datum för tillstånds- och intygsuppgifter som avses i bilaga 3 punkterna 2 och 4 och som är förenade med datum,
 - c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,
 - d) fordons eller tillstånds användningssätt,
4. registreringen av felparkeringsavgifter användas
 - a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer eller ärendenummer,
 - b) datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,
5. registreringen av trängselskatt användas
 - a) registreringsnummer, landskod i kombination med registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,
 - b) datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,
6. registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,
7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas
 - a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,
 - b) datum för kontroller i företags lokaler,
 - c) företags riskvärde,
 - d) typ av transportverksamhet,

8. registreringen av infrastrukturavgifter på väg användas

a) registreringsnummer, landskod i kombination med registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b) datum för uppgifter om infrastrukturavgifter på väg som avses i bilaga 8 och som är förenade med datum,

9. registreringen av redovisningscentraler för taxitrafik användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 8 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret.

9. registreringen av redovisningscentraler *eller beställningscentraler* för taxitrafik användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 8 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret.

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

5 kap.

6 §

När Transportstyrelsen får en underrättelse från Polismyndigheten enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter för personen i fråga om körkortregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3, yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen enligt bilaga 3 eller i fråga om registreringen av redovisningscentraler för taxitrafik enligt bilaga 9 som behövs för prövningen. Detta ska göras med de begränsningar som framgår av andra stycket och under förutsättning att uppgifterna avser

När Transportstyrelsen får en underrättelse från Polismyndigheten enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter för personen i fråga om körkortregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3, yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen enligt bilaga 3 eller i fråga om registreringen av redovisningscentraler *eller beställningscentraler* för taxitrafik enligt bilaga 9 som behövs för prövningen. Detta ska göras med de begränsningar som framgår av andra stycket och under förutsättning att uppgifterna avser

1. en innehavare av gällande körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis,

2. den för vilken

a) tid för återkallelse tills vidare eller spärrtid enligt körkortslagen (1998:488) har beslutats men ännu inte löpt ut,

b) spärrtiden löpt ut och körkort eller förarbevis får utfärdas utan krav på ytterligare prövning enligt 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen,

c) tid för villkorlig körkortsåterkallelse enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse har beslutats men ännu inte löpt ut,

d) körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis är omhändertaget enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

3. en innehavare av utländskt körkort som är permanent bosatt i Sverige,

4. en innehavare av gällande taxiförarlegitimation,

5. den för vilken tid för återkallelse tills vidare av taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (2012:211) har beslutats men ännu inte löpt ut,

6. den som har gällande tillstånd att driva yrkesmässig trafik, den vars tillstånd tillfälligt har dragits in enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 2 eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210),

7. den som har gällande tillstånd att driva taxitrafik eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (2012:211),

8. den som har gällande tillstånd att driva biluthyrning eller någon annan prövad som avses i 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

9. den som har gällande tillstånd att få driva en redovisningscentral för taxitrafik eller någon annan prövad enligt 11 eller 12 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

9. den som har gällande tillstånd att få driva en redovisningscentral *eller beställningscentral* för taxitrafik eller någon annan prövad enligt 11 eller 12 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

Uppgifterna från Polismyndigheten ska inte behandlas enligt första stycket om underrättelsen endast avser brott som sammanlagt har föranlett penningböter till ett belopp som understiger 1 200 kronor. Detta gäller dock inte om den som uppgiften avser under de senaste fem åren har befunnits skyldig till något annat brott som avses i 2 §.

7 kap.

9 §⁶

På en registreringsskylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) *och som inte har undantagits från skyldigheten enligt 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) att ha taxameter* ska bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (taxiskylt). Detta gäller dock inte om fordonet enligt 16 kap. denna förordning är försett med personliga fordonskyltar.

På en registreringsskylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211), ska bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (taxiskylt). Detta gäller dock inte om fordonet enligt 16 kap. denna förordning är försett med personliga fordonskyltar.

⁶ Senaste lydelse 2012:243.

*Bilaga 9**Lydelse enligt SFS 2016:624*

I vägtrafikregistret ska i fråga om registreringen av redovisningscentraler för taxitrafik följande uppgifter föras in.

Uppgifter	Särskilda regler
------------------	-------------------------

Uppgifter om redovisningscentraler för taxitrafik

Identitetsuppgifter

redovisningscentralens namn och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande identitetsbeteckning,

redovisningscentralens adress med vilket avses folkbokföringsadress i Sverige för fysiska personer och postadress för juridiska personer eller om sådan saknas annan adress

verksamhetsansvarig och övriga prövade personer med angivande av namn och person- eller samordningsnummer

Föreslagen lydelse

I vägtrafikregistret ska i fråga om registreringen av redovisningscentraler *eller beställningscentraler* för taxitrafik följande uppgifter föras in.

Uppgifter	Särskilda regler
------------------	-------------------------

Uppgifter om redovisningscentraler *eller beställningscentraler* för taxitrafik

Identitetsuppgifter

redovisningscentralens *eller beställningscentralens* namn och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande identitetsbeteckning,

redovisningscentralens *eller beställningscentralens* adress med vilket avses folkbokföringsadress i Sverige för fysiska personer och postadress för juridiska personer eller om sådan saknas annan adress

Tillståndsuppgifter

datum för beslut om tillstånd

datum för byte respektive utökning av verksamhetsansvarig och övrigt prövad samt när någon av dem inte längre är engagerade i företaget

datum för beslut om varning eller återkallelse av tillståndet

datum för när återkallelse av tillstånd gäller, om annat än dag för beslut

grund för varning eller återkallelse

datum för tillstånds upphörande

olämplighetstid vid avslag

vid överklagande, datum för inhibition

datum för tillståndshavares dödsfall

datum för verksamhetsansvarigs dödsfall

datum för konkursbeslut

föreståndares namn, person- eller samordningsnummer och adress i samband med dödsfall och konkurs

uppgift om den adress där den tekniska utrustning som används för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas. Om tillståndshavaren inte själv lagrar informationen adressen till det företag med vilket avtal om lagring slutits

Taxameteruppgifter

uppgift om, inklusive datum för, installation och besiktning av taxameterutrustning

uppgift om besiktningsorgan som har installerat och besiktat en viss taxameterutrustning

uppgift om den som rapporterat installationen och besiktningen

uppgift om i vilket fordon taxameterutrustningen är installerad

uppgift om vilken redovisningscentral som ett taxiföretag har anmält för varje taxameterutrustning och från vilket datum taxameteruppgifterna ska överföras till denna redovisningscentral

uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av ärenden om redovisningscentraler för taxitrafik

*Uppgifter om särskild
utrustning för taxifordon*

*uppgift om, inklusive datum för,
installation av särskild utrustning
för taxifordon*

*uppgift om vilka fordon som har
särskild utrustning för taxifordon*

*uppgift om vilken eller vilka be-
ställningscentraler som ett fordon
med särskild utrustning för taxi-
fordon är anslutet till*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2020 i fråga om beställningscentraler för taxitrafik och den 1 maj 2020 i fråga om uppgifter om särskild utrustning för taxifordon.

1.9 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxiförordningen (2012:238) följande

dels att 5 kap. 2 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 3 §, 5 kap. 1 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken till 5 kap. ska ha följande lydelse,

dels att mellanrubrik närmast före 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 8 kap. 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Som taxitrafik anses inte

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

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

3. *transport med utryckningsfordon.*

1. *transport med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning),*

5 kap. Särskilda bestämmelser om taxameterutrustning m.m.

Taxameterutrustning

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 §. Taxameterutrustningen och fastsättningen av denna ska vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i dessa föreskrifter.

I fordonslagen (2002:574) finns det bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordon's taxameterutrustning och om provkörning av fordonet vid en sådan kontroll.

5 kap. Särskilda bestämmelser om taxameterutrustning, *särskild utrustning för taxifordon, m.m.*

Taxameterutrustning *och särskild utrustning för taxifordon*

1 §

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med

1. en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 §. Taxameterutrustning och fastsättningen av denna ska vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i dessa föreskrifter, *eller*

2. *en sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211) och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 a §.*

4 §

I fordonslagen (2002:574) finns det bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordon's taxameterutrustning *eller särskild utrustning för taxifordon* och om provkörning av fordonet vid en sådan kontroll.

7 kap.**2 §**

En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot det som har föreskrivits i denna förordning om taxameterutrustning eller om användning och kontroll av sådan utrustning eller i strid mot föreskrifter som har meddelats i dessa hänseenden med stöd av 8 kap. 1 § eller 2 § första stycket 2 döms till penningböter.

En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot det som har föreskrivits i denna förordning om taxameterutrustning *eller om särskild utrustning för taxifordon* eller om användning och kontroll av sådan utrustning eller i strid mot föreskrifter som har meddelats i dessa hänseenden med stöd av 8 kap. 1 §, 2 § första stycket 2 *eller 2 a §* döms till penningböter.

8 kap.**2 a §**

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket och Polismyndigheten tillfälle att yttra sig meddela ytterligare föreskrifter om

1. krav på särskild utrustning för taxifordon,

2. teknisk kontroll av särskild utrustning för taxifordon, och

3. användning av särskild utrustning för taxifordon.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om certifiering av särskild utrustning för taxifordon.

1. I fråga om 1 kap. 3 § träder denna förordning i kraft den 1 januari 2018 och i övrigt den 1 maj 2020.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om dispens enligt 5 kap. 2 § denna förordning som har meddelats före den 1 maj 2020.

1.10 Förslag till förordning om ändring i förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik följande

dels att 1–8, 12–13 och 16–21 §§ ska ha följande lydelse,

dels att mellanrubrikerna närmast före 13 och 19 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 20 a och 20 b §§, av följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2016:623

Föreslagen lydelse

1 §

Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och 2 a kap. taxitrafiklagen (2012:211).

Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, samt 2 a kap. och 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211).

2 §

Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet enligt 4 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet enligt 4 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

3 §

En ansökan om tillstånd för att få driva en redovisningscentral ska vara skriftlig och ges in till Transportstyrelsen.

En ansökan om tillstånd för att få driva en redovisningscentral eller en beställningscentral ska vara skriftlig och ges in till Transportstyrelsen.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in de handlingar som behövs för att visa att verksam-

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in de handlingar som behövs för att visa att verksam-

heten kommer att uppfylla kraven enligt 8–10 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Transportstyrelsen ska, i fråga om utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige, godta som utredning om gott anseende sådana utdrag ur en behörig myndighets register eller intyg som är utfärdade av en behörig myndighet eller ett organ, i det land där utlänningen är medborgare eller har sin hemvist.

heten kommer att uppfylla kraven enligt 8–10 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

4 §

Sökanden ska på begäran lämna det ytterligare underlag som Transportstyrelsen behöver för att kunna pröva en ansökan om tillstånd för att få driva en redovisningscentral.

Sökanden ska på begäran lämna det ytterligare underlag som Transportstyrelsen behöver för att kunna pröva en ansökan om tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral*.

5 §

Ett beslut om tillstånd för att få driva en redovisningscentral ska minst innehålla

1. tillståndshavarens namn, adress och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande identitetsbeteckning,

2. uppgift om vem eller vilka som ska vara verksamhetsansvariga och om övriga prövade personer enligt 11 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

Ett beslut om tillstånd för att få driva en redovisningscentral *eller en beställningscentral* ska minst innehålla

1. tillståndshavarens namn, adress och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande identitetsbeteckning,

2. uppgift om vem eller vilka som ska vara verksamhetsansvariga och om övriga prövade personer enligt 11 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

3. en påminnelse om skyldigheterna enligt 12 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik *och* en upplysning om under vilka förutsättningar som tillståndet kan återkallas.

3. en påminnelse om skyldigheterna enligt 12 § lagen om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik *samt* en upplysning om under vilka förutsättningar som tillståndet kan återkallas.

6 §

Den tekniska utrustning som används i redovisningscentralens verksamhet ska vara certifierad av ett organ som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, i den ursprungliga lydelsen, och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, eller av ett certifieringsorgan som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Den tekniska utrustning som används i redovisningscentralens *eller beställningscentralens* verksamhet ska vara certifierad av ett organ som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, i den ursprungliga lydelsen, och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, eller av ett certifieringsorgan som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Vid certifiering av sådan teknisk utrustning tillämpas de föreskrifter om teknisk utrustning som har meddelats av Transportstyrelsen med stöd av denna förordning.

7 §

Kravet på gott anseende enligt 8 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik anses inte uppfyllt av den som dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Kravet på gott anseende anses inte heller uppfyllt av den som har meddelats återkallelse eller upprepade gånger har meddelats varning enligt 18 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

Kravet på gott anseende enligt 8 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik anses inte uppfyllt av den som dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Kravet på gott anseende anses inte heller uppfyllt av den som har meddelats återkallelse eller upprepade gånger har meddelats varning enligt 18 § lagen om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

8 §

Om en ansökan om tillstånd för att få driva en redovisningscentral avslås på grund av omständigheter som anges i 7 §, ska en tid på lägst sex månader bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att driva en redovisningscentral.

Detsamma ska gälla för en ansökan om tillstånd för att få driva en beställningscentral.

12 §

I 27 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik finns bestämmelser om att tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att den lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Skatteverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska lämna den information som Transportstyrelsen behöver för att utföra tillsynen.

I 27 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik finns bestämmelser om att tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att den lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

**Anmälan om anlitad
redovisningscentral****Anmälan om anlitad
redovisningscentral
eller beställningscentral****13 §**

En anmälan enligt 2 a kap. 2 § taxitrafiklagen (2012:211) om anlitad redovisningscentral ska göras till Transportstyrelsen.

En anmälan enligt 2 a kap. 2 § *eller 2 b kap. 2 §* taxitrafiklagen (2012:211) om anlitad redovisningscentral *eller beställningscentral* ska göras till Transportstyrelsen.

16 §

När en domstol dömt någon för ett brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser någon som har tillstånd för att få driva redovisningscentral eller någon annan prövad som avses i 11 och 12 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

När en domstol dömt någon för ett brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser någon som har tillstånd för att få driva redovisningscentral, *beställningscentral* eller någon annan prövad som avses i 11 och 12 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.

17 §

Sådan uppgift om utebliven överföring av taxameteruppgifter som avses i 24 § tredje stycket lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik ska lämnas senast en vecka efter det att överföringen senast skulle ha

Sådan uppgift om utebliven överföring av taxameteruppgifter som avses i 24 § tredje stycket lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik ska lämnas senast en vecka efter det att

gjorts. Uppgiften ska lämnas om taxameteruppgifterna som omfattas av överföringsskyldigheten helt eller delvis har utelivit.

överföringen senast skulle ha gjorts. Uppgiften ska lämnas om taxameteruppgifterna som omfattas av överföringsskyldigheten helt eller delvis har utelivit.

18 §

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. I 2 § förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll finns bestämmelser om att statliga myndigheter som får meddela föreskrifter om vissa egenskaper hos produkter, anläggningar eller motsvarande (föreskrivande myndigheter) ska höra Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll innan de meddelar föreskrifter om bedömning av överensstämmelse

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om sådana krav som avses i 8, 9 och 13 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik. I 2 § förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll finns bestämmelser om att statliga myndigheter som får meddela föreskrifter om vissa egenskaper hos produkter, anläggningar eller motsvarande (föreskrivande myndigheter) ska höra Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll innan de meddelar föreskrifter om bedömning av överensstämmelse.

**Utlämnande
av taxameteruppgifter**

**Utlämnande
av taxameteruppgifter
*samt insamlade uppgifter***

19 §

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll tillfälle att yttra sig, meddela närmare föreskrifter om

1. vilka taxameteruppgifter som omfattas av överförings- skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211),

2. digital och trådlös över- föring av taxameteruppgifter enligt 2 a kap. 3 § taxitrafiklagen,

3. sådana överföringar av taxa- meteruppgifter som avses i 17 och 22 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxi- trafik, och

4. utlämnande av sådana upp- gifter och meddelanden till Skatte- verket som avses i 24 § första stycket lagen om redovisnings- centraler för taxitrafik.

1. vilka taxameteruppgifter som omfattas av överförings- skyldigheten enligt 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211),

2. digital och trådlös över- föring av taxameteruppgifter enligt 2 a kap. 3 § taxitrafiklagen,

3. sådana överföringar av taxa- meteruppgifter som avses i 17 och 22 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställ- ningscentraler* för taxitrafik,

4. sådana överföringar av *in- samlade uppgifter* som avses i 17 och 22 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställ- ningscentraler* för taxitrafik, och

5. utlämnande av sådana upp- gifter och meddelanden till Skatte- verket som avses i 24 § första stycket lagen om redovisnings- centraler *och beställningscentraler* för taxitrafik (2014:1020).

20 §

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om

1. sådan uppgiftsskyldighet som avses i 24 § tredje stycket och 26 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxi- trafik, och

2. hur en anmälan som avses i 2 a kap. 2 § taxitrafiklagen (2012:211) ska göras och vad den ska innehålla.

Transportstyrelsen får, *efter att ha gett Polismyndigheten tillfälle att yttra sig*, meddela närmare föreskrifter om

1. sådan uppgiftsskyldighet som avses i 24 § tredje *och fjärde* stycket och 26 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxi- trafik, och

2. hur en anmälan som avses i 2 a kap. 2 § *samt 2 b kap. 2 §* taxitrafiklagen (2012:211) ska göras och vad den ska innehålla.

20 a §

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket och Polismyndigheten tillfälle att yttra sig, föreskriva om vilka uppgifter en beställningscentral för taxitrafik ska samla in och lagra enligt 23 a § i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

20 b §

Transportstyrelsen får, efter att ha gett Skatteverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om det sätt på vilket uppgifter ska samlas in och lagras av en beställningscentral med stöd av 23 a § i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

21 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. tillsyn enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. tillsyn enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik, och

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2020.

2 Utredningens uppdrag och arbete

2.1 Direktiven

Regeringen beslutade den 23 juli 2015 att en särskild utredare skulle genomföra följande uppdrag.

1. Utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
2. Utreda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.
3. Se över, och eventuellt föreslå ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Regeringen angav i sina direktiv att det primära syftet med uppdraget var att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet vilket skulle ske genom att ge den nya ordningen med obligatorisk anslutning till redovisningscentraler för taxitrafik möjligheter att fungera på ett bättre sätt. Regeringen angav som ytterligare ett syfte att anpassa befintliga regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar. Dessa nya förutsättningar beskrevs exempelvis som möjligheter ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil. Utredaren skulle sträva efter en ordning som innebär att nya tekniska möjligheter kunde tas till vara utan att det samtidigt skulle skapas grogrund för verksamheter som är eller borde klassificeras som otillåtna. Uppdraget skulle ursprungligen redovisas senast den 1 juli 2016. I tilläggsdirektiv som antogs den 23 mars 2016 beslutades att utredningens uppdrag skulle förlängas och redovisas senast den 1 december 2016.

2.2 Tolkning av direktiven

De första två punkterna i kommittédirektivet (de delar som rör taxi) avser att utreda om möjligheten till dispens från kravet på taxameterutrustning ska tas bort samt möjligheten att utreda behovet av en ny form av taxi. Utredningen har därför arbetat med att bedöma lämpligheten av olika alternativ framför allt utifrån en förbättrad skattekontroll, men även med hänsyn till vilka behov som finns hos andra myndigheter samt vilka behov olika grupper på marknaden har.

I fråga om samåkning är det utifrån kommittédirektivet klart att förutsättningen för arbetet varit att tydliggöra gränsen mellan vad som ska vara tillåten samåkning och vad som ska kategoriseras som taxitrafik. I direktivet har klart beskrivits att en utgångspunkt för gränsdragningen är att körningar med vinstsyfte inte kan klassificeras som något annat än taxitrafik. Det har bland annat i media framkommit att det finns förväntningar på att reglera utökade möjligheter för samåkning såtillvida att samåkning kan få ske med vinstsyfte samt utan krav på taxitrafiktillstånd och/eller taxiförarlegitimation. Det är emellertid utredningens bedömning att direktivet inte lämnar några sådana öppningar och det har också varit utgångspunkten för vårt arbete. Däremot har utredaren valt att problematisera kring andra former av taxitjänster, och i synnerhet konsekvenser av förslagen för reglering av taxiverksamheter i övrigt.

2.3 Hur arbetet har bedrivits

2.3.1 Kartläggning

Arbetet påbörjades med en kartläggning av gällande rätt i de delar som är relevanta för taxi- och samåkningsmarknaderna. Samtidigt gjordes en kartläggning av de svenska taxi- och samåkningsmarknaderna samt vissa internationella studier av dessa marknader. Kartläggningarna gjordes framför allt genom möten med ett antal aktörer (se nedan), samt utskick av enkäter och inläsning av rapporter, studier, utredningar och liknande underlag.

2.3.2 Enkäter

För att få information om hur taxibilar bokas i dag skickade utredningen till samtliga beställningscentraler i Sverige (cirka 350 stycken) en enkät med frågor om hur stor andel av deras taxibokningar som sker via telefon, webbplats på Internet, app, sms, i taxiköer, på gatan, taxikonto eller bokningsknapp (exempelvis vid receptioner). Svar inkom från 28 beställningscentraler.

För att få kunskap om hur plattformar för samåkning är uppbyggda och om samåkningen som sker via samåkningsplattformarna skickade utredningen en enkät till Skjutsgruppen, Hertz (som bedriver samåkningstjänsten Roadmate), GoMore, Mobilsamåkning, Samåkning.se och Svensk samåkningstjänst. Enkäten skickades även till Uber (avseende deras tjänst UberPOP) och till Heetch.

Frågorna i enkäten handlade om

- vem som driver plattformen och plattformens utveckling
- hur samåkning definieras
- vilka fördelar, problem och utmaningar som finns med samåkning, antal användare av plattformarna
- eventuella krav för att kunna bli användare
- användningen av betygs- eller omdömessystem
- det genomsnittliga antalet resor som genomförs via plattformarna
- den genomsnittliga distansen för en samåkningsresa
- andelen samåkningsresor som är lokala respektive regionala
- på vilka sätt de som driver plattformarna tar ansvar för saker förknippade med samåkningen (exempelvis själva resan eller betalning)
- möjlighet till reklamationer
- kostnader för användarna att nyttja samåkningsplattformarna
- provisioner på resor
- hur priset för samåkningsresorna räknas ut
- hur betalning går till

- om det finns anställda personer eller egna företagare som kör andra via samåkningsplattformarna
- vilka personuppgifter som behandlas inom plattformarna och behovet av att behandla dessa personuppgifter
- vilka faktorer som är viktiga för att samåkning ska fungera bra
- personsäkerhetsfrågor i samband med samåkning
- hur lagstiftning kan bidra till att främja samåkning.

Svar inkom från alla utom Svensk samåkningstjänst och Samåkning.se.

2.3.3 Möten och andra träffar med intressenter och andra aktörer

Utredningen deltog i oktober 2015 på Taxiförbundets årliga konferens. Utredningen har därefter haft ett stort antal möten med olika marknadsaktörer samt myndigheter och andra intressenter. I fråga om marknadsaktörer har möten hållits med bland annat de större beställningscentralerna samt ett par mindre beställningscentraler i glesbygd (se förteckningen i slutet av kapitlet). Utredningen har även tagit emot ett stort antal skrivelser från olika intressenter där många synpunkter har framkommit.

2.3.4 Hearing rörande taxi som inte har taxameterutrustning

I mars 2016 höll utredningen en hearing under en halvdag. Hearingen leddes av moderator Peter Örn. Vid denna deltog cirka hundra personer. Under hearingen förde Claudio Skubla (Svenska taxiförbundet), Alok Alström (Uber Sverige), Kenneth Svärd (Färdtjänsten Stockholm) samt Lars Mikaelsson (Svenska Transportarbetareförbundet) inledande diskussioner kring deras respektive syn på hur kommittédirektivets första två punkter skulle besvaras och vilka aspekter som var av betydelse. Därefter fick de deltagare som önskade ge sin uppfattning i frågan. Hearingen gav en god genomlysning av de olika ståndpunkter som finns på en marknad som är sammansatt av många olika intressen.

2.3.5 Studieresa

Under våren 2016 besökte utredningens sekretariat London och Haag i syfte att få en inblick i taxitrafikregleringen i dessa orter.

I London hade sekretariatet möte med Kate Gifford, verksam på Carplus vilket är en organisation som arbetar för att öka samåkning. Sekretariatet hade även möte med Simon Buggiey, Department for Transport, samt Heidi Smith och Paul Wilmer, Transport for London vilka gjorde en presentation av regleringen i London avseende taxi och private hire vehicles.

I Haag hade sekretariatet möte med en kommitté från Ministerie van Infrastructuur en Milieu vilken bestod av Ferry Van Wijnen, Wybe Van Ommen, Lenny Smulders och Paul Verstraten. De presenterade den inhemska taxitrafikreglering och organiserade ett studiebesök på det nationella organ som tillverkar smartkort till den holländska omborddatorn (se avsnitt 7.5.5).

2.3.6 Sekretariatet och expertgruppen

Under utredningstiden har sammanlagt fyra expertmöten hållits varav ett i internatform. Vid dessa har huvudsakligen preliminära förslag diskuterats.

Sekretariatet har även haft ett större antal möten löpande under arbetets gång.

2.3.7 Samråd och avstämning med andra utredningar

Utredningen har samrått med Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Konsumentverket, Polismyndigheten, Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Transportstyrelsen samt Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Taxiförbundet. I fråga om konsekvensutredningen har samråd skett med Tillväxtverket och Diskrimineringsombudsmannen.

Utredningen har gjort avstämningar med Parlamentariska landsbygdskommittén (dir. 2015:73), Integritetskommittén (dir. 2014:65 och 2016:12), Digitaliseringskommissionen (dir. 2012:61), Konkurrensverket (Regeringens beslut den 12 maj 2016, dnr N2016/03446/KSR), Utredningen om cirkulär ekonomi (dir. 2016:3) samt Användarna i delningsekonomi (dir. 2015:36).

2.3.8 Konsultuppdrag

Utredningen har anlitat en teknisk konsult, May-Lis Farnes, som bland annat har tidigare erfarenhet från arbete med kassaregister. Hennes uppdrag har bestått i att redovisa olika tekniska lösningar som ger möjlighet att i olika avseenden kontrollera taxiverksamhet. Uppdraget har redovisats i form av en rapport. Delar av rapporten har integrerats i betänkandets kapitel 7.

Utredningen har anlitat företaget WSP, med kontaktperson Patrik Joyce, för att utföra konsekvensanalysen avseende utredningens förslag. Utredningen har även anlitat Claire Ingram för att utföra en rapport om andra länders lagstiftning kring samåkning och taxiliknande tjänster.

2.4 Betänkandets disposition

Betänkandet kan delas in i fyra delar. Den första delen är allmän och innehåller bland annat en sammanfattning. Den andra delen avser taxi och inkluderar bland annat förslagen i den delen. Den tredje delen avser samåkning och innehåller bland annat förslag avseende samåkning. I den fjärde delen ingår konsekvensbeskrivningar avseende samtliga förslag, ikraftträdande och författningskommentar.

Telefonkontakter

- Blekingetrafiken
- Samtrafiken
- Säkerhetspolisen
- Trafikförsäkringsföreningen
- Utredningen om cirkulär ekonomi

Möten

- Borgström, Jonas, Polisen Göteborg
- Cabonline AB
- Copenhagen Economics
- Datainspektionen
- Diskrimineringsombudsmannen
- Ekobrottsmyndigheten
- Finn Frogne A/S†
- Flygtaxi Sverige AB
- Färdtjänsten i Göteborg
- Göteborgs Buss AB
- Halda AB
- Heetch
- Hertz AB
- Junesjö, Per, Svenska Färdtjänstföreningen
- Kommerskollegium
- Konkurrensverket
- Konsumentverket
- Olsson, Ingemar, Ingemar Olsson Utveckling
- Papadimitratos, Panagiotis, Kungliga Tekniska Högskolan
- Polismyndigheten
- Skatteverket
- Skjutsgruppen
- Socialdemokraternas representanter i Trafikutskottet
- SP Borås angående taxametrar och satellitpositionering
- Stockholms läns landsting

- Sunfleet
- SUTI (Standardiserat Utbyte av Trafik Information)
- Svenska Hyrverksföreningen
- Svenska Transportarbetareförbundet
- Svenska Taxiförbundet
- Sveriges Bussföretag
- Sveriges Kommuner och Landsting
- Tempest Security AB
- Taxi 020 AB
- Taxi Göteborg
- Taxi Kurir AB
- Taxi Stockholm
- Tillväxtverket
- Transportstyrelsen
- Uber Sverige AB
- Utredningen om användarna i delningsekonomin
- Vimmerby taxi AB
- Wiberg, Maria, Utrikesdepartementet
- Älmhultsbygdens Taxi AB
- Åklagare vid Ekobrottsmyndigheten

3 Historik och aktuellt

3.1 Historik

Taxibranschen i Sverige har varit föremål för en rad översyner och lagändringar de senaste 40 åren. Före år 1990 var tillträdet till den svenska taximarknaden betydligt mer begränsat än vad som gäller i dag. Bland annat skulle trafiktillstånd lämnas för taxi endast om det fanns behov av trafiken.¹ Tillstånden skulle ange det högsta antal fordon som fick användas i trafiken och det högsta antal passage-rare som fick transporteras med varje fordon. Det område som fick trafikeras skulle också anges i tillståndet. Om det behövdes kunde tillståndsmyndigheten även bestämma om uppställningsplats inom trafikområdet.² Dessutom var prissättningen reglerad. År 1990 slo-pades behovsprövningen och prissättningen släpptes fri. Samtidigt inleddes hyrverkstrafiken i begreppet taxitrafik. Med hyrverks-traffic menades yrkesmässig trafik med personbil som endast kunde förbeställas (exempelvis limousiner). Den ökade friheten på grund av avregleringen kombinerades dock med en rad nya krav. Bland annat infördes skärpt lämplighetsprövning, uppföljning av tillstånds-havaranas lämplighet, regler om kvittoskrivande och registrerande taxametrar samt krav på upplysning om taxan före resan.³

År 1997 kom Branschsaneringsutredningen fram till att det trots en förhållandevis grundlig lämplighetsprövning för att få bedriva taxitrafik var taxibranschen en av de branscher som var mest utsatta för ekonomisk brottslighet. Det hade enligt utredningen framkommit att många taxiföretag använde relativt avancerade system för att dölja oredovisade intäkter, exempelvis att originalrapporter från

¹ 2 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1979:559).

² 21–22 §§ yrkestrafikförordningen (1979:871).

³ Prop. 1987/88:50 s. 4.

taxametrarna ersattes av särskilt framställda rapporter där intäkterna minskats.⁴

Innan år 2012 fanns taxitrafikreglerna i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779). År 2012 separerades taxitrafikreglerna från yrkestrafikreglerna och den nu gällande taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) infördes. Syftet var främst att anpassa yrkestrafiklagstiftningen till EU:s trafik-tillståndsförordning.⁵ I taxitrafiklagen infördes bland annat en definition av begreppet taxiförarlegitimation.⁶

3.2 Aktuellt

3.2.1 Aktuella regelförändringar för taxi i Sverige

Sedan den 1 januari 2015 är det obligatoriskt att lämna en bindande prisuppgift före färd med taxi om jämförpriset, det vill säga priset för en resa på 10 km som tar 15 minuter, överstiger 500 kronor. Den 1 januari 2017 träder lagen och förordningen om redovisningscentraler för taxitrafik i kraft.⁷ En redovisningscentral ska ta emot, lagra och lämna ut uppgifter som överförs från taxametrar. Taxiföretag är från och med den 1 maj 2017 skyldiga att överföra taxameteruppgifter till så kallade redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Syftet med lagen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet.⁸

⁴ SOU 1997:111, s. 229 och 252.

⁵ 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.

⁶ Prop. 2011/12:80 s. 1.

⁷ Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸ Prop. 2013/14:223 s. 2 och prop. 2015/16:16 s. 1 samt lagen om redovisningscentraler och förordningen om redovisningscentraler.

3.2.2 Aktuella utredningar i Sverige

Självkörande fordon på väg

Regeringen har tillsatt en särskild utredare för att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I uppdraget ingår att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar dels för försök med självkörande fordon i allmän trafik, dels för introduktion av sådana fordon i allmän trafik. I mars lämnade utredaren ett delbetänkande med förslag till en lag om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg, som föreslås träda i kraft den 1 maj 2017.⁹ Utredaren ska slutredovisa sitt arbete senast den 28 november 2017.¹⁰

Personlig integritet

Integritetskommittén har bland annat i uppdrag att kartlägga och analysera risker för intrång i den personliga integriteten som kan uppkomma i samband med användning av informationsteknik. Kommittén lämnade i mars 2016 ett delbetänkande där kommittén bland annat har analyserat peer-to-peer-plattformars¹¹ behandling av personuppgifter.¹² Kommittén ska slutredovisa sitt arbete den 1 juni 2017.

Utredning om den nuvarande regleringen av beställaransvaret

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. I uppdraget ingår bland annat att följa upp de nya bestämmelserna om obligatorisk prisuppgift vid taxiresor samt utreda om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Transport-

⁹ SOU 2016:28 *Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet*.

¹⁰ Direktiv 2015:114 *Självkörande fordon på väg*.

¹¹ Samåkningsplattformar ingår i begreppet peer-to-peer-plattformar.

¹² SOU 2016:41 Hur står det till med den personliga integriteten? – en kartläggning av integritetskommittén.

styrelsen lämnade i mars och i oktober 2016 två delrapporter avseende beställaransvaret.¹³ Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 maj 2017.¹⁴

Hållbar utveckling i Sveriges landsbygder

Den 25 juni 2015 beslutade regeringen att tillsätta en parlamentarisk kommitté med uppdrag att lämna förslag på en sammanhållen nationell politik för en hållbar utveckling i Sveriges landsbygder. Kommittén har tagit namnet Parlamentariska landsbygdskommittén.¹⁵ Kommittén lämnade ett delbetänkande i mars 2015 bland där kommittén bland annat uttalade sig om möjligheter att hitta andra former av trafiklösningar för kollektivtrafik i landsbygderna.¹⁶ Uppdraget ska slutredovisas den 31 januari 2017.

Utredningen om cirkulär ekonomi

Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska kartlägga vilka hinder som finns i lagstiftning och andra regelverk, standarder och samhällsstrukturer mot att uppnå en ökad användning och återanvändning av produkter och förebyggande av avfall. Utredaren ska identifiera och föreslå hur befintliga styrmedel bör förändras samt vid behov föreslå nya kostnadseffektiva styrmedel för att främja återanvändning av produkter. Uppdraget ska slutredovisas senast den 28 februari 2017.¹⁷

¹³ Transportstyrelsen, Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, 3. Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? Delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT samt Delredovisning nr 2 av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT, den 14 oktober 2016.

¹⁴ Regeringsbeslut den 1 oktober 2015, bland annat i ärende N2015/06815/MRT, N2013/03890/MRT (delvis), N2014/04925/MRT (delvis).

¹⁵ Direktiv 2015:73 En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder.

¹⁶ SOU 2016:26 s. 141.

¹⁷ Direktiv 2016:3, Styrmedel för att förebygga uppkomst av avfall i syfte att främja en cirkulär ekonomi.

Användarnas villkor i delningsekonomin

Regeringen har givit en särskild utredare i uppdrag att utreda användarnas villkor i delningsekonomin. I uppdraget ingår att kartlägga olika modeller som möjliggör eller underlättar transaktioner där privatpersoner säljer, hyr ut, lånar ut eller ger bort materiella eller finansiella tillgångar, samäger eller samnyttjar sådana tillgångar eller erbjuder tjänster samt att analysera olika användares roller och rättsliga ställning vid sådana transaktioner. Vidare ska utredaren resonera kring om befintlig lagstiftning är ändamålsenlig eller om det finns eventuella behov av författningsändringar, såväl nationellt som inom EU, framför allt i fråga om förmögenhetsrätt, konsumenträttsliga delar av marknadsrätten, produktsäkerhet, tillsyn och tvistlösning. Utredaren ska även bedöma om det finns behov av andra åtgärder för att främja en positiv utveckling, exempelvis när det gäller information eller samarbete mellan olika samhällsaktörer. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 mars 2017.¹⁸

Delningsekonomin påverkan på skattesystemet

Regeringen har gett Skatteverket i uppdrag att kartlägga och analysera delningsekonomin påverkan på skattesystemet. Skatteverket har i en delrapport¹⁹ som publicerades den 15 mars 2016 konstaterat bland annat att det finns risk för skattefel inom delningsekonomin. I slutrapporten²⁰ som överlämnades den 31 oktober 2016 har en mer fördjupad analys gjorts av risker för skattefel med anledning av de erfarenheter Skatteverket har dragit från kartläggningar och kontroller.

¹⁸ Direktiv 2015:136, *Användarna i delningsekonomin*.

¹⁹ Skatteverkets rapport 2016-03-15, *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 4–5.

²⁰ Skatteverkets rapport 2016-10-31, *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*.

Delningsekonomens inverkan på svenska konkurrensförhållanden

Regeringen har gett Konkurrensverket i uppdrag att utreda delningsekonomens inverkan på svenska konkurrensförhållanden. Konkurrensverket ska utreda om det finns hinder som hämmar utvecklingen av effektiv konkurrens eller åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa en effektiv tillsyn och konkurrens mellan företag inom delningsekonomin och den konventionella ekonomin. Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2017.²¹

Samordning av särskilda persontransporter

Den 13 oktober 2016 beslutade regeringen att en särskild utredare ska få i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter.²² I uppdraget ingår även att föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 1 november 2017.

3.3 Internationell överblick av taxi- och samåkningslagstiftningar

Som nämnts ovan har Sverige en avreglerad taximarknad när det gäller tillträde till marknaden och prissättning. Sverige har, tillsammans med Nya Zeeland, en av de mest avreglerade taximarknaderna i dessa två avseenden. Däremot är den svenska taximarknaden reglerad när det gäller tillståndskrav och redovisning av uppgifter till Skatteverket. Det handlar om yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för den som vill ha taxitrafiktillstånd och det ställs medicinska krav, krav på yrkeskompetens och laglydnad för den som vill ha taxiförarlegitimation.²³ Det finns också krav på taxameter i taxifordon och år 2017 inträder skyldigheter att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentraler. I Sverige finns en typ

²¹ Regeringens beslut den 12 maj 2016, dnr N2016/03446/KSR.

²² Direktiv 2016:85.

²³ Företsättningsarna för att få taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation beskrivs utförligare i kapitel 5.

av tillstånd för alla taxiverksamheter och någon särskild reglering för exempelvis hyrverkstrafiken finns således inte, annat än möjligheterna att få dispens från kravet på taxameter.

3.3.1 Några andra EU-länders lagstiftning om taxi

Taxilagstiftningen är inte harmoniserad inom EU, varför lagstiftningen skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Vissa medlemsstater har inom landet olika lokala regler för taxi, exempelvis Storbritannien. Utredningen har översiktligt studerat kraven på taxitillstånd och krav på taxibilar i några utvalda EU-länder (Rumänien, Tyskland, Estland, Ungern, Norge, Portugal och Slovenien). Liksom i Sverige har de flesta av dessa länder krav på tillstånd för att bedriva taxiverksamhet och för att köra taxi. Inom vissa av de studerade länderna finns olika tillståndskrav för olika typer av taxitransporter, exempelvis Nederländerna, London, Ungern och Norge. I Ungern finns det två typer av tjänster för passagerartransporter; taxi och biltransporttjänster. Biltransporttjänster tillhandahålls uteslutande som en komplementär tjänst till en huvudtjänst, exempelvis inom turism, sport och utbildning. I Norge finns olika typer av tillstånd för taxi, för transport av personer med funktionshinder, för limousinetjänster, för operatörslicenser och för busstjänster. *Kraven på de som vill driva taxiverksamhet* är i stora drag likartade i Rumänien, Tyskland, Estland, Ungern, Norge, Portugal och Slovenien. Exempelvis måste de vara ostraffade avseende vissa brott och ha en god ekonomisk ställning, samt genomgått viss utbildning och klarat vissa prov. Även *kraven på förare* är i stort sett likartade mellan länderna. Exempelvis måste förare ha uppnått en viss ålder och haft B-körkort²⁴ en viss tid samt vara ostraffade avseende vissa typer av brott. De måste vidare genomgå utbildning och klara olika typer av prov, bland annat om lokala kunskaper. De får inte ha haft körkortet återkallat på grund av händelser relaterade till alkohol och de får inte ha orsakat trafikolyckor. I vissa länder finns även krav på språkkunskap. I Slovenien finns ett krav på att förare måste vara anställda. *Kraven på taxibilar* i de studerade länderna är exempelvis

²⁴ B-körkort innebär bland annat behörighet att köra personbil och lätt lastbil med en totalvikt om max 3,5 ton.

att de inte får vara för gamla och att de måste vara godkända av myndigheter. Bilarna måste exempelvis ha ett minsta antal säten, en viss märkning, prisuppgifter, taxiskylt och utrustning för skattekontroll. Vidare måste de i vissa länder uppfylla vissa standarder avseende utsläpp.²⁵

Utredningen har genomfört studiebesök i Nederländerna och London. Nedan redogörs närmare för Nederländernas och Londons regelsystem för taxi och i avsnitt 3.3.1 presenteras deras regelverk för samåkning.

Taxiregler i London

Reglerna är lokala, det vill säga avser endast London. I London finns taxi och "Private Hire Vehicles". Det krävs tillstånd för beställningscentraler (i London kallat "Operator"), förare och fordon. Det finns inte något särskilt tillstånd i London som motsvarar taxi-trafiktillstånd.

*Private Hire Vehicles*²⁶

För att få köra en Private Hire Vehicle (i det följande benämnt PHV) krävs att föraren har ett tillstånd. Föraren måste vara minst 21 år gammal och ha lokalkännedom. När en förare ansöker om tillstånd att köra PHV-fordon kan han eller hon föreläggas att ge in ett läkarutlåtande där det framgår att personen i fråga har de medicinska förutsättningarna för att vara en lämplig förare. Ett tillstånd kan återkallas om föraren döms för exempelvis våldsbrott eller sexualbrott. Det finns inte något krav på förarprov. För att ett fordon ska få användas i PHV-trafik måste ett tillstånd ges avseende fordonet. Fordonen får inte vara äldre än fem år när ett första tillstånd ges (och tio år om det är ett förnyat tillstånd) och måste ha viss standard

²⁵ E-postmeddelande den 6 maj 2015 från Ramona Maria Ciuca, Rådet för Europaförfrågor, Utrikesministeriet i Rumänien. E-postmeddelande den 22 april 2016 från Ada E. Kerr, Ministeriet för ekonomisk utveckling och teknik i Slovenien. E-postmeddelande den 15 april 2016 från Vanessa Correia Lopes, Internal Market Services i Portugal. E-postmeddelande den 19 april 2016 från Elisabeth Wallenius, Brønnøysundregistrene i Norge. E-postmeddelande den 19 april 2016 från Peresztegi-Nagy Imola Justitiedpartementet i Ungern. E-postmeddelande den 22 april 2016 från Kristina Vaksmaa-Tammaru, European Consumer Centre i Estland. E-postmeddelande den 22 april 2016 från Fedorczyk Roland, Germany Trade & Invest i Tyskland.

²⁶ Private hire vehicles (London) act 1998.

när det gäller utsläpp. Fordonets utseende får inte kunna förväxlas med en taxibil och de måste vara försedda med särskilda skyltar. Innan det får användas i PHV-trafik måste det besiktigas. Användning av fordon utan tillstånd kan straffas med böter. Bilarna kontrolleras med jämna mellanrum och om de inte uppfyller kraven kan tillståndet återkallas.

Beställningscentralen kan vara en fysisk eller juridisk person eller ett "partnerskap" mellan olika aktörer. För att få tillstånd att agera som beställningscentral måste sökanden visa lämplighet. När det är en juridisk person som driver beställningscentralen är det de enskilda fysiska personerna som driver verksamheten som bedöms. Den som har ett tillstånd att bedriva beställningscentral har vissa skyldigheter, exempelvis att hålla information lagrad om bokningar vilken på begäran ska kunna visas upp för polis eller annan relevant myndighetsperson. Andra skyldigheter är information om förare som kör i verksamheten, de fordon som används i verksamheten, klagomål och försvunnet gods. En beställningscentral måste namnge de åkare som är knutna till beställningscentralen. I tillståndet ges lov att ta emot beställningar för endast vissa aktörer, det vill säga olika verksamheter som har PHV-fordon. Tillståndet är tidsbegränsat och gäller fem år om inte kortare tillståndperiod beslutas.

Taxi

Förare måste vara ostraffade sedan mellan tre och sju år tillbaka i tiden.²⁷ Dessutom måste förare ha god hälsa och klara ett särskilt förarprov med fokus på bekvämlighet och säkerhet för passageraren. Lokalkännedom krävs också, men ett givet tillstånd kan avse hela eller delar av London beroende på förarens kompetens.²⁸

Fordonen måste ha taxameter som är installerad av en ackrediterad verkstad. Taxametern måste vara plomberad. Fordon med taxameter får ta emot bokningar från beställningscentraler för PHV-fordon. Tillståndet för ett fordon gäller för tolv månader, om inte kortare tid beslutas. När tillstånd ges får inte fordonet vara äldre än femton år. Taxifordon ska ha särskilda skyltar.

²⁷ Staff manual, Advice and guidance on the consideration of taxi and private hire licence applications in London, Mayor of London.

²⁸ Så det finns krav på lokalkännedom.

Taxilagstiftningen i Nederländerna²⁹

I Nederländerna krävs tillstånd att bedriva taxiverksamhet och taxiförarlegitimation. Taximarknaden kan delas upp i förbokade taxibilar och bilar som också får plocka upp kunder från gatan. De taxibilar i vilka föraren får plocka upp kunder från gatan måste också ha en taxameter. Taxameterens ändamål är emellertid endast att beräkna priset. Priset för taxiresor är fritt men det finns ett maxpris som programmeras i taxametern. Det går dock att före resan komma överens om ett högre pris.

De olika tillstånden och särregleringar

Tillstånden för att bedriva taxitrafik är nationella, men det finns möjligheter till regionala skillnader vad gäller vissa krav, exempelvis lokalkännedom. Vid Amsterdam Schiphol Airport krävs en speciell licens för att få hämta upp passagerare. Denna licens är emellertid endast fastighetsägarens sätt att organisera taxitrafiken på sin mark.

Det finns inte någon begränsning av antalet tillstånd för att bedriva taxitrafik. I vissa större städer finns dock lokala regler om att alla tillståndshavare måste tillhöra en godkänd taxiorganisation med minst 50 fordon samt minst 100 förare. Ändamålet med taxiorganisationen är att man eftersträvar organisationer inom taxibranschen där kvalitetsmål kan sättas upp. Det kan exempelvis röra sig om bilstandard, språkkunskaper och lokalkännedom. Endast de bilar som tillhör en sådan organisation får plocka upp kunder från taxistolpar. Exempel på sådana städer är Amsterdam och Haag. Förare måste ha taxiförarlegitimation. Kraven för att få taxiförarlegitimation är att personen har körkort, att han eller hon genomgår ett prov, att personen är skötsam (good conduct) och att hälsovillkor uppfylls.

Efter avslutad resa ska kunden erbjudas ett kvitto. Om det är en resa med en bil med taxameter måste detta erbjudas skriftligen. I förbokade resor kan kvittot erbjudas elektroniskt. Under en resa med en bil som är försedd med taxameter måste taxametern vara på,

²⁹ Allt hämtat från "Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg, 3. Taxiverksamheten som helhet, Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE" s. 108 f.

även om det rör sig om en förbokad resa. På kvittot måste information finnas om förare, taxibolag, tillämpad taxa, tid och distans för resan samt information om var kunden kan framföra reklamation eller klagomål.

3.3.2 Digitaliseringen och delningsekonomin påverkan på taxi- och samåkning

I detta avsnitt och i kapitel 10–13 om samåkning använder utredningen ett antal benämningar och begrepp kring samåkning och andra sätt att gemensamt utnyttja fordon. Begreppen förklaras i betänkandets inledande avsnitt ”Begreppsförklaringar och avgränsningar”. I kapitel 10.1.1 redogör utredningen för vad delningsekonomi är och dess innebörd.

Digitaliseringen och delningsekonomin påverkar taxi- och samåkningsmarknaderna. På transportmarknaderna världen över har det vuxit fram en rad olika typer av tjänster för gemensam användning av bil och taxiliknande tjänster. Detta får till följd att befintliga regelverk utmanas. EU-kommissionen har i juni 2016 tagit fram en agenda³⁰ för den del av delningsekonomin som bedrivs med vinstsyfte, exempelvis taxiliknande tjänster. Agendan omfattar inte verksamheter inom delningsekonomin där tjänster erbjuds gratis eller mot kostnadsdelning, exempelvis samåkning³¹. Kommission uppmanar medlemsstaterna i sin agenda för delningsekonomin att överväga huruvida målen för den befintliga lagstiftningen som berörs av delningsekonomin fortfarande är giltiga. Syftet ska vara att befria aktörerna från onödiga regelbördor och att undvika splittring på den inre europeiska marknaden.³² Enligt kommissionen har plattformar för kostnadsdelande samåkning inte mött några nämnvärda problem med befintlig lagstiftning inom EU-länderna. Däremot har taxiliknande tjänster mött väsentliga utmaningar med befintlig

³⁰ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356.

³¹ Enligt kommissionen kan tjänsterna inom delningsekonomin erbjudas gratis, på basis av kostnadsdelning eller mot ersättning. Det är endast verksamhet för vilken det utbetalas ersättning som utgör ekonomisk verksamhet enligt EU-rätten och det är denna verksamhet som kommissionens agenda omfattar. Se Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 2.

³² Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3–4, 7, 10–11.

lagstiftning inom EU.³³ Utredningen har översiktligt studerat hur andra länder har reglerat samåkning och taxiliknande tjänster. När det gäller samåkning har utredningen studerat lagstiftningen i London, Nederländerna och Norge på ett närmare sätt. Först presenteras dessa tre länders lagstiftning om samåkning. Därefter presenteras övergripande hur andra länder har reglerat samåkning och taxiliknande tjänster med hjälp av tabeller. Slutligen för utredningen en diskussion kring utvecklingen i fråga. I kapitel 10–13 behandlas samåkning och taxiliknande tjänster i Sverige. I kapitel 12 utvärderas fördelar och utmaningar med samåkning och taxiliknande tjänster och i kapitel 13 presenterar utredningen förslag om samåkning.

Reglering av samåkning i London

I London är samåkning lagligt så länge föraren skulle ha företagit resan själv och föraren inte gör någon vinst. Det finns ingen myndighetskontroll av samåkningen. Departementet för transporter i London ska upprätta riktlinjer för samåkning, men inte några regler. Det finns ingen skattekontroll av inkomsterna från samåkning i London, trots att inkomstskatt ska betalas för tjänsterna.

Under mars 2015 genomförde Transport for London en undersökning av allmänhetens vanor att samåka och om allmänheten vill att man ska kontrollera samåkning. Undersökningen visade att människor samåker så länge det inte är fram till deras hem. Problem som kan uppstå är exempelvis om två personer börjar bråka i bilen eller om diskussion uppstår om vem som ska få kliva av först.³⁴ Enligt Carplus, en organisation för samåkning i London, tjänar förare troligtvis inte pengar på samåkning i London, utan gör bara sin egen resa billigare. De system som finns för samåkning är oftast uppbyggda så att utgångspunkten är vart föraren/innehavaren av bilen ska åka. Det finns enligt Carplus inte många erfarenheter av klagomål från samåkning i London.³⁵

³³ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 5.

³⁴ Möte den 30 mars 2016 med Simon Buggiey, Taxi Policy Adviser på Englands Department for Transport samt Heidi Smith och Paul Wilmer från Transport for London.

³⁵ Möte den 30 mars 2016 med Kate Gifford, assistant director på Carplus i London.

Reglering av samåkning i Nederländerna

Samåkning får inte ske med ekonomisk vinst i Nederländerna. En variant av samåkning är så kallade volontärskörningar, som är undantagna från den nederländska taxilagstiftningen. Volontärskörningar är lokala körningar där förarna inte försöker nå ut till en marknad. Det är inte tillåtet att göra någon ekonomisk vinst på volontärskörningar, men ersättning får utgå för tidsspillan. För närvarande får ersättningen uppgå till 181 euro per år, men kan komma att ändras till 1 500 euro per år inom kort. Det är oftast äldre personer som kör s.k. volontärskörningar, körningarna sker ofta med minibussar som sponsras av företag. Det finns i övrigt ingen lagstiftning om samåkning i Nederländerna. Skälen uppges vara att man inte vill störa samåkning med lagstiftning och att det är svårt att kontrollera samåkning.³⁶

Reglering av samåkning i Norge

I Norge behövs inte tillstånd för den som i sin egen bil tar med sig folk som han eller hon arbetar tillsammans med eller grannar när han eller hon kör mellan bostad och arbetsplats. Det behövs inte tillstånd för företag att transportera anställda till eller från arbetet och inte heller för hotell eller liknande att utföra transport av övernattande gäster. Anställda inom hälso- och omsorgssektorn behöver inte tillstånd för att utföra persontransport med fordon som rymmer upp till nio personer, om transporten utgör ett naturligt led i arbetsuppgifterna, om transporten är en underordnad funktion och om ersättning för transporten inte överstiger statens ersättningsnivåer för yrkeskörning med privat bil.³⁷

³⁶ Möte den 31 mars och 1 april med Ferry Van Wijnen och Paul Verstraten på Ministry of Infrastructure and Environment i Nederländerna.

³⁷ Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Andra länders reglering av samåkning och taxiliknande tjänster

I tabellerna 3.1–3.4 nedan ges exempel på olika länders förhållningssätt till och reglering av samåkning och taxiliknande tjänster.

Tabell 3.1 Reglering med mera av olika typer av gemensam användning av bil, taxiliknande tjänster och taxi i världen

	Bilpooler	Tillfällig samåkning	Gemensam användning av bilar för att täcka kostnader	Taxiliknande tjänster	Taxi
Exempel	Car2Go, DriveNow	BlaBlaCar	BlaBlaCar, Drivy, Gomore	Lyft, UberBlack, UberPOP	Taxiföretag
Ekonomiskt utbyte	Förare inte inblandade	Ej ekonomiskt utbyte eller delning av kostnader för resor	Täcka kostnader för att äga bil	Betalning för en tjänst	Betalning för en tjänst
Sätt att få kontakt	Digitalt eller ad hoc	Digitalt eller ad hoc	Digitalt eller ad hoc	Endast digitalt (Estland betraktar UberPOP som en informationssamhällets tjänst och inte som en taxi-leverantör)	Traditionell bokningsservice eller digitalt
Begränsningar	—	—	—	Får inte plocka upp kunder på gatan (Estland, föreslaget) eller hämta från flygplatser (Massachusetts, aktuellt)	Kräver ofta speciell förarbehörighet och registrering (bricka i NewYork och tillstånd i Finland, Ungern, Frankrike etc.)
Särskilda bestämmelser	Integrerat i kollektivtrafiken (Montreal, aktuellt London, föreslaget)	Speciella skatteregler för inkomster under ett visst tröskelvärde	Speciella skatteregler för inkomster under ett visst tröskelvärde	—	Taxor bestäms av staten (Ungern och Finland)

Källa: Claire Ingram, Tables and Anecdotes, rapport till utredningen den 9 oktober 2016.

Tabell 3.2 Exempel på reglering för individer och för plattformar i olika länder

	Regler för individer	Regler för plattformar eller förmedlare
Skatteregler	Manuell deklaration till skattemyndigheter (Finland, 2018) ³⁸	Skatteuppgifter skickas automatiskt till myndigheter (Estland, föreslaget) ³⁹ Kvitton med momsuppgifter digitalt (Estland, föreslaget) ⁴⁰ Registrerade plattformar måste hålla inne skatter vid källan och skicka informationen till skattemyndigheterna (Belgien, föreslaget) ⁴¹ Överenskommelse om utbyte av data om förare (Litauen, aktuellt) ⁴² Förmedlare måste ha finskt FO-nummer (Finland 2018)
Säkerhetsregler	Visa förarens foto och bilens registreringsnummer innan passageraren kliver in i en bil (Estland, föreslaget) ⁴³ Förare måste klara språk- och bakgrunds-kontroll (Finland, 2018) ⁴⁴ Fingeravtryck av förare tas av staden (Austin, Texas, aktuellt)	Förmedlare är ansvariga för bakgrunds-kontroll och utbildning av förare (Litauen, aktuellt) ⁴⁵
Inkomsttak	Avdragsrätt upp till 2 000 pund (Storbritannien, aktuellt, inte tillämpligt på Uber) Skattesats om 10 procent och moms undan-taget upp till ett tak på 5 000 euro per år (Belgien, föreslaget) Franska regeringen avvisade ett förslag om fördelaktig behandling av inkomster inom delningsekonomin under 5 000 euro per år Finland avvisade ett förslag om tillstånd för förare att tjäna upp till 10 000 euro utan taxi-tillstånd ⁴⁶	

³⁸ www.uusisuomi.fi/kotimaa/204296-tata-taksikuskilta-jatkossa-vaaditaan-kielitaito-kotipaikka-puhdas-tausta

³⁹ <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/maksuameti-uus-lahendus-aitab-firmadel-holpsamini-uberi-teenust-pakkuda?id=74885707>

⁴⁰ <https://medium.com/uber-under-the-hood/estonia-leads-the-way-on-regulated-ridesharing-28686a2fcf50#.15ltnmsld>

⁴¹ www.forbes.com/sites/tyanellis/2016/07/05/taxes-and-the-sharing-economy/#74983d3d39af

⁴² www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=120062

⁴³ <https://medium.com/uber-under-the-hood/estonia-leads-the-way-on-regulated-ridesharing-28686a2fcf50#.15ltnmsld>

⁴⁴ www.uusisuomi.fi/kotimaa/204296-tata-taksikuskilta-jatkossa-vaaditaan-kielitaito-kotipaikka-puhdas-tausta

⁴⁵ <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/leedu-joudis-uberi-eelnouga-eehist-ette?id=75765649>

Inkomsttak forts.	Inkomster från icke-professionell aktivitet inom delningsekonomin beskattas med ett schablonbelopp upp till 10 procent upp till 10 000 euro per år (Italien, föreslaget) ⁴⁷	–
Tillstånds/ registreringskrav	Både förare och fordon måste registreras (Finland, 2018) ⁴⁸	Tidigare begränsat antal tillstånd per år borttaget (Finland, 2018) ⁴⁹ Plattformar måste registreras och godkännas av skattemyndigheten, inklusive utländska plattformar (Belgien, föreslaget) ⁵⁰
Avgifter och andra restriktioner	Måste ha en försäkring om en miniminivå (Massachussets: 1 miljon dollar, aktuellt) Inte tillåtet att plocka upp folk från gatan (New York, aktuellt) Inte tillåtet att hämta upp på flygplatser (Massachussets, aktuellt)	Priser som varierar utifrån utbud och efterfrågan inte tillåtet (Massachussets, aktuellt) Transparens om hur avgifter beräknas innan resa (Estland, föreslaget, Finland, 2018) ⁵¹ Avreglering av prissättning (Finland, 2018) ⁵² Förmedlare får bestämma prismodell/sätta priser (Finland, 2018) ⁵³
Särskilda bestämmelser	Personer som tjänar under tröskelvärdet behöver inte registrera sig hos belgiska bolagsverket eller ansöka om ett moms-registreringsnummer (Belgien, föreslaget) ⁵⁴ Inget krav på speciell taxiförsäkring (Massachussets, aktuellt)	–

Källa: Claire Ingram, Tables and Anecdotes, rapport till utredningen den 9 oktober 2016.

⁴⁶ www.uusisuomi.fi/kotimaa/193351-tyytyvainen-uber-berner-antaa-pelisaannot-10-000-eun-raja-valitettava

⁴⁷ www.zdnet.com/article/if-you-make-money-from-uber-or-airbnb-what-about-paying-tax-italy-thinks-it-has-the-answer/

⁴⁸ www.uusisuomi.fi/kotimaa/204296-tata-taksikuskilta-jatkossa-vaaditaan-kielitaito-kotipaikka-puhdas-tausta

⁴⁹ www.uusisuomi.fi/raha/204300-miten-nyt-kay-uberin-ministeri-anne-berner-vastaa

⁵⁰ www.decroo.belgium.be/en/belgian-government-approves-simple-and-low-tax-rates-sharing-economy

⁵¹ www.uusisuomi.fi/kotimaa/204296-tata-taksikuskilta-jatkossa-vaaditaan-kielitaito-kotipaikka-puhdas-tausta

⁵² www.uusisuomi.fi/raha/204300-miten-nyt-kay-uberin-ministeri-anne-berner-vastaa

⁵³ www.uusisuomi.fi/kotimaa/204296-tata-taksikuskilta-jatkossa-vaaditaan-kielitaito-kotipaikka-puhdas-tausta

⁵⁴ www.decroo.belgium.be/en/belgian-government-approves-simple-and-low-tax-rates-sharing-economy

Tabell 3.3 Exempel på olika länders förhållningssätt i fråga om reglering av taxiliknande tjänster och samåkning⁵⁵

Liberalit förhållningssätt	Delvis liberalit och delvis restriktivt förhållningssätt	Restriktivt förhållningssätt
Litauen: Inget krav på tillstånd för att för att köra små fordon genom taxiliknande tjänster (endast krav på registrering hos kommunen). Bilar måste klara normala trafik-säkerhetstest och plattformar är ansvariga för bakgrundskontroll och utbildning av förare.⁵⁶ Överenskommelse om utbyte av data finns.⁵⁷	Belgien: Inkomster under föreslaget tröskelvärde behandlas förmånligt avseende både intäkter och moms. Skatter innehålls av plattformarna och skickas direkt till skattemyndigheten. Estland: Digital överföring av skatteuppgifter direkt till skattemyndigheten. Transparens om hur priser beräknas.	Ungern: Samåkningstjänster går under samma regler som taxi (exempelvis bestäms priser av staten, endast vissa biltyper av vissa årsmodeller tillåts, bilar måste vara gula och skyltade. Förare måste vara licensierade. Frankrike: Alla som transporterar personer måste ha licens och försäkring.

Källa: Claire Ingram, Tables and Anecdotes, rapport till utredningen den 9 oktober 2016.

⁵⁵ De flesta länder, inklusive Sverige, intar ett avvaktande förhållningssätt.

⁵⁶ <http://vz.lt/sektorai/transportas-logistika/2016/09/27/seimas-apibreze-kas-ir-kaip-gali-pavezeti-keleivius>

⁵⁷ www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=120062

Tabell 3.4 Övergripande regleringsmönster

Priser	Förbättrade lösningar för att få in skatteuppgifter	Inkomsttak/tröskelvärden	Sänkta krav för tillträde till taximarknaden
• Priser som varierar utifrån utbud och efterfrågan inte tillåtet (Massachussets, aktuellt) • Transparens kring hur avgifter räknas ut innan resa (Estland, föreslaget, Finland 2018) • Avreglering av pris-sättning (Finland, 2018)	• Skatteuppgifter skickas direkt till myndigheter (Estland, föreslaget) • Digitala kvitton för mervärdesskatt (Estland, föreslaget) • Registrerade plattformar måste hålla inne skatter vid källan och skicka informationen till skattemyndigheterna (Belgien, föreslaget) • Överenskommelse om utbyte av data (Litauen, aktuellt) • Förmedlare måste ha finskt FO-nummer (Finland 2018)	• Avdragsrätt upp till 2 000 pund (Storbritannien, aktuellt, inte tillämpligt på Uber) • Skattesats om 10 procent och moms undantaget upp till ett tak på 5 000 euro per år (Belgien, föreslaget) • Franska regeringen avvisade ett förslag om fördelaktig behandling av inkomster inom delningsekonomin under 5 000 euro per år • Finland avvisade ett förslag om tillstånd för förare att tjäna upp till 10 000 euro utan taxitillstånd • Inkomster från icke-professionell aktivitet inom delningsekonomin beskattas med ett schablonbelopp upp till 10 procent upp till 10 000 euro per år (Italien, föreslaget)	• Tidigare begränsat antal tillstånd per år borttaget (Finland, 2018) • Plattformar måste registreras och godkännas av skattemyndigheten, inklusive utländska plattformar (Belgien, föreslaget) • Inget krav på tillstånd för att för att köra små fordon genom taxiliknande tjänster (Litauen, aktuellt) • Förmedlare är ansvariga för bakgrundskontroll och utbildning av förare (Litauen, aktuellt)

Diskussion

Delningsekonomin kan beskrivas som en förskjutning av tillit, från den traditionella mellanhanden till användarna av plattformen som verifierar, bedömer och betygsätter. Ju fler användare av plattformen, desto bättre fungerar denna nya form av självreglering.⁵⁸ Kritisk massa i form av antal användare av plattformen är därför en central konkurrensfördel. Detta kan påverka delningsekonomiaktörernas prissättningsmodeller på så sätt att de erbjuder låga fasta priser eller prenumerationskostnader. Man kan även säga att mellanhandens trovärdighet är av stor vikt. Delningsekonomi har alltid funnits, men tack vare ny teknik kan mellanhänder träda in på banan vilket i sin tur leder till betydligt större volymer gällande delade tjänster. När delningsekonomin framväxt sker på bekostnad av traditionell handel förskjuts tilliten till mellanhand och användare i stället för som tidigare bara mellanhand.

Slopade mellanhänder, eller användare på den digitala plattformen som *ersätter* den traditionella mellanhanden, innebär att risken flyttas till individen, konsumenten eller arbetstagaren. Vissa branscher är mer mogna för denna typ av tillits- och riskförskjutning än andra. Olika länder har olika grad av tillit till myndigheter och till varandra. Sverige rankas högt jämfört med andra länder i olika tillits-index. En sektors lämplighetsgrad för självreglering behöver fastställas utifrån skadan för individen om den självreglerande funktionen inte fungerar. Ett exempel skulle kunna vara om en förare inte skulle behöva taxilegitimation utan bedömas utifrån vad användarna av plattformen anser. Oavsett hur branschen identifieras utifrån lämplighetsgrad för självreglering behöver tydlighet kring ansvar och försäkring vid en eventuell olycka krävas på plattformen. Utredningen har identifierat att taxiförarlegitimation och kontrollfunktioner kan vara nödvändiga för just taxibranschen. Det betyder inte att utredningen föreslår att alla branscher där delningsekonomiaktörer verkar ska omfattas av denna kategorisering av självregleringens grad av lämplighet/olämplighet. Uppfattningen om mognadsgrad för självreglering kommer troligtvis variera i olika EU-länder och över tid, samtidigt som olika typer av försäkringslösningar kommer att introduceras. Skatteverket lyfter i en rapport om delningsekonomin

⁵⁸ Felländer, Ingram, Teigland, Sharing economy – Embracing change with caution, s. 47.

påverkan på skattesystemet fram svårigheten av kontroll inom delningsekonomin och svårigheter att skilja på beskattning av näring, tjänst eller kapital.⁵⁹

Historien visar att även om någon skulle vilja önska det, så är det svårt att skydda traditionella branscher från teknologisk utveckling. Av utredningens genomgång av EU-länders initiativ kring regelverket för samåkning och taxilikande tjänster, kan ett splittrat förhållningssätt urskiljas. Det finns länder som intar en restriktiv hållning och de som intar en liberal hållning samt de som intar en hållning däremellan. Nya lösningar skulle kunna ge konsumenterna billigare och mer skräddarsydda delningsekonomitjänster som också skulle kunna kombineras med ett balanserat och tydligt regelverk för att skydda individen, konsumenten och arbetstagaren.

⁵⁹ Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 4.

4 Marknadsöverblick taxi

4.1 Inledning

De texter som finns i avsnittet avseende taximarknaden bygger i stora delar på rapporter från olika marknadsaktörer av det skälet att det i flera avseenden saknas officiell statistik. Dessa rapporter är därför de bästa uppgifter som finns att tillgå. Ingen av dessa marknadsaktörer har en hundra procentig anslutning och deras roll är primärt att ta tillvara sina medlemmars intressen.

4.2 En kort återblick

4.2.1 Tiden före avregleringen 1990

Före 1990 var både priset för taxiresor och antalet taxifordon reglerade. Endast om tillståndsgivare ansåg att det fanns ett behov av taxifordon på marknaden gavs tillstånd. Bilarna fick endast ta körningar inom ett visst geografiskt område. Dessutom fanns kommenderingsplaner vilket innebar en försörjningsskyldighet av taxiresor under vissa tider. De som hade tillstånd att bedriva taxiverksamhet var helt enkelt skyldiga att se till att det fanns bilar tillgängliga även vid tider som kanske inte var de mest lönsamma.¹ Det var vidare obligatoriskt att tillhöra en beställningscentral.

År 1990 genomfördes en avreglering såtillvida att man tog bort prisreglering, reglering av antalet fordon på marknaden, kommenderingsplanerna och obligatoriet att tillhöra en beställningscentral.

Innan avregleringen 1990 kännetecknades taximarknaden av långa vänte- och framkörningstider.² Avregleringen genomfördes för att

¹ Hans Lind och Anders Wigren, *Ekonomisk debatt*, 1993, årgång 21, nr 6, s. 519.

² Kerstin Forssén, SCB, *Taxinäringen i tiden*, s. 64.

pressa priserna och för att det skulle bli lättare och gå snabbare att få tag på en taxi. De medel som använts fram till dess, med reglering av utbud och priser, ansågs vara otillfredsställande och en fri konkurrens och fri etableringsfrihet skulle i stället leda till ökad tillgång på fordon och dessutom pressade priser.³ Skyldigheten att tillhöra en beställningscentral togs bort eftersom man ville ha en friare marknad.⁴

4.2.2 Avregleringen 1990 och framåt

Avregleringen innebar att taximarknaden öppnades upp för nya företag samt en mer effektiv konkurrens. Det fick till följd att många nya företag kom in på marknaden samtidigt som andra inte klarade konkurrensen och försvann. Nya entreprenörer växte fram. Antalet taxifordon ökade vilket ledde till att väntetiderna för att få tag i en taxi minskade. Konkurrensen innebar också att löneformerna för förarna förändrades och att trycket på att hålla nere löneökningarna blev starkare. En utveckling efter avregleringen var att man övergick från att i huvudsak ha gett taxiförarna veckolön till att i stor utsträckning ge dem procentlöner.⁵

En kort tid efter avregleringen hade priserna för taxiresor ökat något medan väntetiderna hade gått ner.⁶ En oönskad utveckling efter avregleringen var emellertid att brottsligheten på marknaden ökade. Detta verkade bero på att lönsamheten i branschen hade gått ner.⁷ Det påstås vidare att en annan effekt av avregleringen är att en oligopolsituation uppkom på marknaden i stället för en ökad konkurrens.⁸

En tydlig negativ effekt var att ett antal oseriösa taxiföretag kom in på marknaden i syfte att vilseleda kunder för att ta ut oskäligen priser som heller inte betalade skatter och avgifter i enlighet med sina skyldigheter. Detta bidrog till att försämra branschens rykte.

³ Regeringens proposition, *om avreglering av yrkestrafiken*, 1987/88:78, s. 262 f.

⁴ Prop. 1987/88:50 s. 39.

⁵ Transportarbetaren, www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Hur-kunde-det-ga-sa-illa/Fore-och-efter-1990/

⁶ Hans Lind och Anders Wigren, s. 520.

⁷ A.a. s. 523.

⁸ Patrik Johansson, Agneta Marell och Kerstin Westin, *Taxi i världen – En jämförelse av taxis villkor och verksamhet i olika länder*, s. 12.

Många olika åtgärder har vidtagits för att komma tillrätta med dessa problem, som nu också minskat i omfattning.

Under alla omständigheter verkar det i dag finnas en överetablering av taxibilar i vissa storstadsregioner medan det finns för få, eller inga fordon alls, i vissa landsbygdsområden. De negativa konsekvenserna av överetablering är låg belägningsgrad för taxifordonen.

4.2.3 En internationell jämförelse

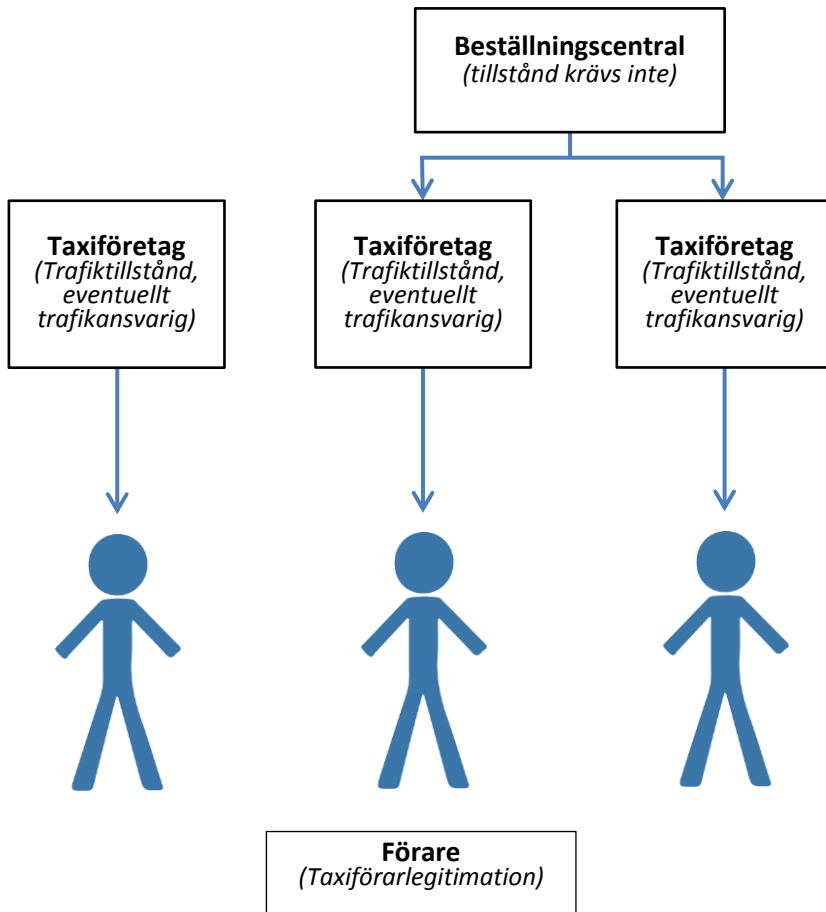
Vid en internationell jämförelse sägs den svenska marknaden vara en avreglerad marknad. Med detta avses det som genomfördes vid avregleringen det vill säga att pris och antal fordon inte är reglerade. Ett annat jämförbart land som också har sådana villkor på marknaden är Nya Zeeland. I övrigt är det ovanligt att pris för en resa och antalet fordon inte är reglerat. Samtidigt finns en långtgående reglering av den svenska taximarknaden, exempelvis avseende tillstånd, behörighet, återkallelse, taxameter- och fordonskrav (se kapitel 5).

4.3 Tre aktörer på marknaden

Taxibranschens aktörer kan i huvudsak delas in i följande tre kategorier. *Beställningscentralerna* är vanligt förekommande även om det i dagsläget är frivilligt att tillhöra en beställningscentral. De tar emot beställningar och fördelar kunder mellan taxiföretag. *Taxiföretagen* driver taxiverksamhet och utför taxitjänsterna. De måste ha taxitrafiktillstånd (se avsnitt 5.2). *Taxiförarna* kör fordonen. De måste ha taxiförarlegitimation eller har rätt att utöva yrket tillfälligt här i landet (se avsnitt 5.3). Marknaden illustreras i bild nedan. Alla taxiföretag tillhör inte beställningscentraler. De benämns ofta friåkare.

De mest namnkunniga aktörerna på marknaden är beställningscentralerna och det är också dessa som privatkunderna i de flesta fall kommer i kontakt med.

Figur 4.1 Taximarknaden



4.3.1 Beställningscentraler tar emot och fördelar uppdrag

Definition av begreppet beställningscentral

Det finns inte någon definition av begreppet beställningscentral i taxitrafiklagen (2012:211). Däremot finns en definition av begreppet i konkurrenslagen (2008:579) och i lagen (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan. Definitionen är likalydande i båda lagarna och anger att en beställningscentral är en gemensam eller fristående funktion som tar emot

beställningar och fördelar transportuppdrag mellan taxiföretag. Funktionen kan enligt lagen även utföra sådan verksamhet som har samband därmed.⁹

Med beställningscentral avses alltså i det här sammanhanget en aktör vilken en kund kontaktar för att få en taxi. Beställningscentralen kontaktar i sin tur ett taxiföretag, som ser till att bil hämtar kunden.

Termen beställningscentral förekommer även i lag (1997:735) om riksfärdtjänst och i lag (1997:736) om färdtjänst. Enligt dessa lagar får en tillståndsgivare till riksfärdtjänst och färdtjänst lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om uppgifterna behövs för att samordna resor.¹⁰ Termen beställningscentral definieras inte i dessa lagar och det finns inte heller någon hänvisning till någon annan författning om termens innebörd.

Detta betyder att det inte finns någon exakt definition av vad som avses med termen beställningscentral. Det kan dock konstateras att även om de mest namnkunniga beställningscentralerna är stora aktörer med starka varumärken, så ryms även mindre aktörer inom ramen för begreppet där det endast rör sig om ett antal taxiföretag som har gått samman och har ett gemensamt telefonnummer.

De olika beställningscentralerna

Exempel på beställningscentraler är Taxi Stockholm, Taxi Göteborg, 020, Taxikurir, med flera. Det finns cirka 350 beställningscentraler i Sverige enligt uppgift från Svenska Taxiförbundet. Det finns två huvudspår när det gäller ägar- eller medlemsbild bland beställningscentralerna. Det ena är att de styrs av de taxiföretag som är anslutna till beställningscentralen vilket i sin tur innebär att det finns en intressegemenskap mellan beställningscentralen och tjänsteutövarna. Det andra är att beställningscentralen ägs av ett bolag utan någon intressegemenskap med anslutna taxiföretag.

Ett exempel på en beställningscentral som styrs av sina taxiföretag är Taxi Stockholm. Beställningscentralen drivs i en ekonomisk förening och det är taxiföretagen som är medlemmar. Taxi Stockholms

⁹ 1 kap. 8 § konkurrenslagen (2008:579) och 2 § 2 stycket lag (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan.

¹⁰ 11 § lag (1997:735) om riksfärdtjänst och 14 § lag (1997:736) om färdtjänst.

transportintäkter uppgick år 2014 till 2 miljarder kronor.¹¹ Cirka 1 600 fordon är anslutna till Taxi Stockholm och varje dygn utförs knappt 22 000¹² köruppdrag genom beställningscentralen.

Taxi Göteborg är också en beställningscentral som i huvud- dragen är organiserad som Taxi Stockholm. Taxi Göteborg är Väst- sveriges största aktör på marknaden och utför cirka 5 000 resor per dygn.¹³

Taxi Kurir och 020¹⁴ är beställningscentraler som ingår i Cabonline Group.¹⁵ Gruppen är verksam både i Sverige och i Norge. Cabonline Group omsätter cirka 5 miljarder kronor och utför drygt 20 miljoner resor per år. Cirka 5 000 fordon är anslutna till gruppen.¹⁶ I de beställningscentraler som lyder under Cabonline Group har alltså taxiföretagen inte något ägarintresse.

Beställningscentralens uppdrag

Beställningscentralens huvudsakliga uppgift är som sagts ovan att ta emot beställningar av taxiresor och knyta ihop förare och passagerare.

När inte bara beställning sker till beställningscentralen utan om även bilarna är målade med beställningscentralens logga och fram- för allt betalningen går till beställningscentralen så måste rimligen beställningscentralens uppdrag bestå i försäljning av taxitjänst. I den situationen torde det i de allra flesta fall vara beställningscentralen som är avtalspart och därmed förpliktigad vid en eventuell reklamation.

Betalning av taxitjänsten

Vid kortbetalning eller fakturering av taxitjänsten går betalningen för resan i vissa fall direkt till beställningscentralen som sedan betalar taxiföretagen, ibland går betalningen till taxiföretagen.

¹¹ Taxi Stockholms hemsida, www.taxistockholm.se/sv/Om-oss/, den 21 november 2016.

¹² Antalet resor per år uppgår till 8 000 000 enligt uppgift på Taxi Stockholms hemsida, det vill säga knappt 22 000 resor per dygn.

¹³ Taxi Göteborgs hemsida, www.taxigoteborg.se/, den 21 november 2016.

¹⁴ Även Taxi Skåne, TopCab, Botkyrka Taxi och TaxiCard ingår i Cabonline Group.

¹⁵ Gruppen är under namnändring och ska i stället heta Cabonline Group.

¹⁶ Cabonlines AB:s hemsida, www.cabonline.com/om-oss/om-cabonline-group/, den 21 oktober 2016.

Det är inte ovanligt att kortterminalen i taxibilen tillhör beställningscentralen och att alla betalningar går till beställningscentralen.¹⁷ Därefter gör beställningscentralerna avräkningar och periodiska utbetalningar till åkarna. Situationen kan också vara den motsatta, nämligen att betalningen går till taxiföretaget som i stället gör periodiska betalningar till beställningscentralen.

När det gäller samhällsbetalda resor (det vill säga färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och så kallad kompletteringstrafik) är det den upphandlande aktören som betalar resan. Resan finansieras till viss del av egenavgifter, som ibland betalas kontant i fordonet men i de flesta fall faktureras. Skolskjutsar är helt avgiftsfria för passageraren och där finns därför inte någon egenavgift.

Beställningscentralerna kan kontrollera fordon och förare

De större beställningscentralerna har en överblick över de fordon som är knutna till verksamheten. De har kännedom om var fordonen befinner sig, under förutsättning att det finns täckning för navigationssystemet. Bilarnas placering kan läsas av så ofta som varje minut med hjälp av GPS-signaler.¹⁸

Beställningscentralerna kan vidare ansluta sig till Svenska taxiförbundets system Behörighetskontroll yrkesförare (BKY). Systemet ger aviseringar varje dygn om någon förare i verksamheten inte längre har kvar sin taxiförarlegitimation.¹⁹ Beställningscentralerna är inte skyldiga att ansluta sig till BKY.

Nya marknadsaktörer

Utöver de beställningscentraler som sedan länge varit etablerade på den svenska marknaden har nya aktörer gjort entré. En av dessa är Uber som kan liknas vid en beställningscentral. Bolaget kommer ursprungligen från USA men finns i ett stort antal länder världen över. I Sverige hade Uber fram till maj 2016 två typer av tjänster som är relevanta för taximarknaden, den ena var en traditionell taxi-

¹⁷ Observera dock att betalningen först passerar en inlöscentral.

¹⁸ Uppgift från Taxi Göteborg vid möte den 17 december 2015.

¹⁹ Svenska Taxiförbundets hemsida www.taxiforbundet.se/omoss/verksamhet/branschfraagor/serioes-taxi/bky-information.aspx, den 21 november 2016.

tjänst och den andra en tjänst som av dem benämndes som samåkning. Den senare gick under benämningen UberPOP och lades ned i maj 2016 efter ett antal fällande domar gällande olika former av överträdelser mot bestämmelserna i taxitrafiklagen (se vidare kapitel 5).²⁰

I den traditionella taxitjänsten tar taxiföretag/förare emot uppdrag via Ubers app. Det rör sig om taxiföretag och taxiförare som har taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation samt taxameterutrustning eller har beviljats dispens från kravet på taxameter. Beställning och koordinering mellan förare och passagerare sker via en app. En ungefärlig prisuppgift lämnas till passageraren vid beställningen och priset bestäms slutligt efter färden. Priset bestäms emellertid inte på samma sätt som ett pris beräknat i en taxameter. Detta innebär att föraren inte kan ställa in taxametern på ett sätt som är i enlighet med svenska regler.

När det gäller samåkningstjänsten UberPOP fanns inte något krav från Ubers sida på taxameter i fordonen. Beställning och betalning gick till på samma sätt som för den ovan beskrivna taxitjänsten.

4.3.2 Taxiföretag

Taxiföretag är de som driver taxiverksamheten. Den som är taxiföretag måste ha taxitrafiktillstånd. Det finns cirka 6 700 taxiföretag i Sverige.²¹ Vissa förare är också taxiföretag, vilket innebär att de själva äger taxifordonet även om en egenföretagare givetvis kan använda någon annans fordon. Merparten av taxiföretagen är kopplade till en beställningscentral; endast tjugo procent av taxiföretagen driver sin verksamhet utan att vara kopplade till någon beställningscentral.²²

När det gäller antalet fordon i taxiföretagen kan följande siffror från år 2015 noteras.²³

²⁰ Här ska anmärkas att de som fällt till ansvar för överträdelser av taxitrafiklagen är förare och inte företaget Uber.

²¹ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2016*, s. 16.

²² Ds 2013:66, *Redovisningscentraler för taxi*, s. 50.

²³ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2016*, s. 18.

- 4 471 av taxiföretag har 1 fordon
- 863 taxiföretag har 2 fordon
- 859 taxiföretag har 3–5 fordon
- 327 taxiföretag har 6–10 fordon
- 150 taxiföretag har 11–20 fordon
- 73 taxiföretag har fler än 20 fordon.

Det kan alltså konstateras att den stora merparten av taxiföretag är små och att cirka 67 procent av taxiföretagen endast har ett fordon i sin verksamhet.

Under år 2015 återkallades 794 taxitrafiktillstånd.²⁴ I statistiken anges att det avser samtliga återkallelsegrunder. Typiskt sett är inte återkallelser resultatet av misskötsamhet, utan en återkallelsegrund som är relativt frekvent är att företrädaren för taxiföretaget inte visat att han eller hon bedriver någon verksamhet längre.

4.3.3 Förare

För att få köra taxi krävs att föraren har en taxiförarlegitimation. Under år 2013 hade 86 000 personer taxiförarlegitimation. Det kan också nämnas att under samma år återkallades 205 taxiförarlegitimationer.²⁵

Den dominerande löneformen för taxiförare är procentlön. En viss andel av inkört belopp utgår då till föraren (vanligen mellan 35 och 40 procent). Om föraren inte har kört in tillräckligt ska garantilön utgå enligt kollektivavtal. Under 2012 uppgav hela 57 procent att de hade procentlön. Övriga förare hade månadslön (11 procent), timlön (9 procent) och timlön samt provision (5 procent).²⁶ Bland de som kör samhällsbetalda resor har fler månadslön medan motsatsen gäller för de som kör privatfinansierade resor. Garantilönen uppgår i Stock-

²⁴ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/Vag/Yrkestrafik/, den 15 november 2016.

²⁵ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/Vag/Yrkestrafik/, den 15 november 2016.

²⁶ Svenska Transportarbetareförbundet, *Taxibranschen i Sverige*, En rapport från Svenska Transportarbetareförbundet, s. 26.

holm till 19 151 kronor och 18 429 kronor i övriga riket.²⁷ Det finns uppgifter om att lönerna efter avregleringen har gått ned väsentligt.²⁸

Det görs från arbetstagarhåll gällande att förarna har mycket långa arbetsveckor. Den genomsnittliga arbetstiden har beräknats till 190 timmar i månaden. De som arbetar med samhällsbetalda resor arbetar minst antal timmar medan motsatsen gäller för de som endast arbetar med privata körningar.²⁹

4.4 Marknaden kan delas upp i tre verksamhetsgrenar

4.4.1 Taxiverksamhet mot privatkunder

Taxiverksamhet mot privatkunder kan indelas i de resor som är finansierade av privatpersoner och de som är finansierade av företag. Det är ungefär lika många företagsfinansierade resor som resor finansierade av privatpersoner. Totalt sett utgör resor med privatkunder cirka 50 procent av de totala intäkterna på taximarknaden.

4.4.2 Samhällsbetalda resor

Med samhällsbeställda transporter avses i det här sammanhanget sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och kompletteringstrafik. Denna del av marknaden omfattas av regelverket för offentlig upphandling och över landet står den för 50 procent av intäkterna.³⁰ Det kan dock konstateras att det på landsbygden i allmänhet är en större andel av det totala antalet taxiresor som är samhällsbetalda; ibland rör det sig om närmare hundra procent av resorna.³¹ På motsatt sätt gäller för storstäderna att en större andel av resorna är privatfinansierade.

²⁷ Transportarbetareförbundets hemsida, www.transport.se/dina-rattigheter/Ditt-kollektivavtal/630/, den 21 november 2016.

²⁸ Transportarbetaren, www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Nytt-loneavtal-klart-for-taxiforarna/

²⁹ *Taxibranschen i Sverige*, s. 29.

³⁰ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2014*, s. 15.

³¹ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2015*, s. 15.

År 2014 gjordes enbart inom färdtjänsten 11 miljoner resor. Kostnaderna för färdtjänsten och för riksfärdtjänsten³² uppgick samma år till cirka 3,5 miljarder kronor.³³ Den 31 december 2014 var det 318 000 personer som hade färdtjänststillstånd, vilket innebär att 33 av tusen personer hade rätt att åka färdtjänst.³⁴ Det är kommunerna eller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen som anordnar färdtjänstresor.

Varje dag åker cirka 290 000 grundskoleelever skolskjuts. Kostnaden för detta är cirka 2,5 miljarder kronor och det betalas av kommunerna.³⁵ Skolskjutsen är således gratis för eleverna. Det är kommunerna som anordnar resorna.

Sjukresor är resor till och från vårdinrättningar och det är landsting eller region som anordnar resorna.³⁶ Vid sjukresor betalas en egenavgift. Sjukvårdshuvudmannen bestämmer själv grunderna för resekostnadsersättningen och nivån på egenavgiften.³⁷

Kompletteringstrafik är sådan trafik som tillhandahålls personer som bor långt – eller i vart fall på visst avstånd – från ordinarie linjetrafik med exempelvis buss eller tåg. Passageraren betalar vanligen motsvarande avgift för denna resa som för en resa med ordinarie linjetrafik.³⁸

De samhällsbetalda resorna är alltså upphandlade kan innebära att det pris som betalas för resorna – det vill säga till taxiföretagen – understiger de priser en privatkund får betala vid en ”vanlig” taxiresa. De egenavgifter som eventuellt betalas för de samhällsbetalade resorna är en delfinansiering. Återstoden är skattefinansierad.

³² Med färdtjänst avses transport som kompletterar kollektivtrafiken, riksfärdtjänst avser i huvudsak resor mellan kommuner. Färdtjänst och riksfärdtjänst 2014, Statistik 2015:18, Trafikanalys, s. 11.

³³ Trafikanalys, *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2014*, Statistik 2015:18, s. 7 f.

³⁴ a.a. s. 17.

³⁵ <http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/skolskjuts.2919.html>, den 15 november 2016.

³⁶ Resorna regleras närmare i lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.

³⁷ <http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sjukresor.3206.html>, den 25 oktober 2016.

³⁸ SOU 2005:4, *Liberalisering, regler och marknader*, s. 250.

4.4.3 Hyrverksverksamhet

Hyrverksverksamhet var tidigare en särskild form av yrkestrafik som per definition inte utgjorde taxitrafik. I de bestämmelser som reglerade hyrverkstrafiken fanns inte krav på taxameter. När hyrverksverksamheten införlivades i taxitrafiken infördes en möjlighet till dispens från kravet på taxameterutrustning. Dispenserna innebär även att fordonen inte har taxiskylt eller prisinformationsdekal och således att de inte på utseendet kan identifieras som taxifordon.

Denna typ av verksamhet vänder sig i allmänhet till kunder som har särskilda krav på service ifråga om fordonets skick och chaufförens kunnande. Hyrverksverksamhet används exempelvis vid statsbesök.³⁹ Det kan också röra sig om företag som utnyttjar hyrbilar för att ersätta eller komplettera så kallade direktionsbilar eller utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare.⁴⁰ Betalningen sker inte i fordonen utan alla betalningar sker genom faktureringsring.

Omsättningen inom hyrverksbranschen uppgick under år 2012 till drygt 30 miljoner kronor.⁴¹

4.5 Fordonen

Per den siste december 2013 fanns det drygt 16 000 fordon i taxibilsbeståndet. I allmänhet är taxifordonen inte äldre än fem år. Vid årsskiftet 2013/2014 hade cirka 83 procent av fordonen ett registreringsdatum 2009 eller senare. Dessa fordon hade också en relativt stor andel som drevs på el, diesel/el, gas, el/etanol och bensin/el. Av de bilar som registrerades 2013 var mer än hälften miljöbilar.⁴² En förklaring till att antalet miljöfordon ökar är att dessa ges prioritet av vissa flygplatser och järnvägsstationer.⁴³

År 2007 körde en taxibil i genomsnitt 7 200 mil per år till skillnad från en personbil som körde 1 400 mil i genomsnitt.⁴⁴ Siffran är nu nio år gammal men kan ändå tjäna till ledning.

³⁹ Prop. 1987/88:78 s. 36.

⁴⁰ SOU 1996:93, *Ny trafiklagstiftning*, Betänkande av 1995 års trafikutredning, s. 325.

⁴¹ Uppgift från Freys Hyrverk.

⁴² Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2014*, En rapport från Svenska Taxiförbundet, s. 19, 21.

⁴³ A.a. s. 22.

⁴⁴ Kerstin Forssén, s. 70.

4.6 Taxameterutrustningen

Taxametern är den utrustning som används för att beräkna priset för resan, under förutsättning att priset inte är fast. Priset för en taxameter kan variera stort vilket i sin tur kan bero på om det är en begagnad eller ny samt vilka funktioner den har. Därtill kommer kostnader för installation, eventuellt underhåll samt årliga besiktningar.

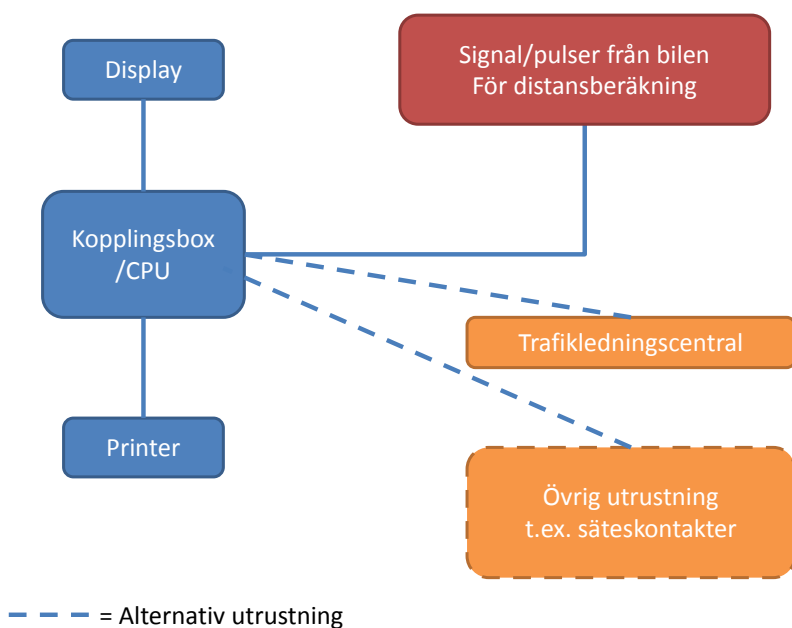
En taxameter används även som ett kontrollinstrument, både när det gäller intäkter och när det gäller kör- och vilotider.

Själva taxametern är en fysisk låda med en display där priset ska affischeras. Den måste enligt svenska regler vara kopplad till en tillsatsanordning, som utöver kvitto även ska kunna skriva ut olika former av rapporter. En sådan rapport är körpassrapporten. En taxameter och en tillsatsanordning är tillsammans en taxameterutrustning.

Till displayen är en enhet kallad central processing unit (CPU) kopplad. Denna enhet ligger dold i bilen. Denna, liksom displayen, är beståndsdelarna i taxametersystemet.

Nedan finns en illustration över taxametersystemet.

Figur 4.2 Taxametersystemet



Källa: Josefin Damberg, SP, Sveriges tekniska forskningsinstitut.

I januari 2015 hade cirka 9 procent av de fordon som omfattas av taxi- trafiklagstiftningen beviljats dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa var fordon som användes för samhällsbetalda transporter och resten var fordon som användes i hyrverksverksamhet.⁴⁵

4.7 Priset för resan

Priset är en kombination av en framkörningsavgift, den tid resan tar och hur lång resans sträcka är. Resans pris kan också vara fast.

Varje bil ska ha prisinformationsdekal med jämförpris. Med jämförpris avses priset för en resa på 10 kilometer som tar 15 minuter. Om jämförpriset överstiger 500 kronor måste taxiföretaget lämna beständigt bevis om högsta pris för färden redan när resan beställs (se avsnitt 5.6.2).

Jämförpriset för olika taxibolag kan variera stort. Det kan dock konstateras att dessa variationer har minskat väsentligt efter att regleringen om obligatorisk prisuppgift när jämförpriset överstiger 500 kronor infördes.

Transportstyrelsen har låtit genomföra en undersökning av bland annat jämförpriser. Den första undersökningen genomfördes före regleringen om obligatorisk prisuppgift. Resultatet blev följande.

Tabell 4.1 Jämförpriser mars 2014

	Lägsta	Högsta
Stockholm	299	1 499
Göteborg	247	695
Malmö	212	505

En uppföljning gjordes vilket gav följande resultat.⁴⁶

Tabell 4.2 Jämförpriser 2015

	Lägsta	Högsta
Stockholm	306	499
Göteborg	247	499
Malmö	247	499

⁴⁵ Pm Transportstyrelsen 2015-01-22.

⁴⁶ Uppföljande mätning angående prissättning och prisinformation vid taxiresor, september 2015, Intermetra Business & Market Research Group AB.

Det kan alltså konstateras att högsta priset satts så att taxiföretaget inte ska vara skyldigt att ge skriftligt bevis om högsta tillåtna pris för färden redan när resan beställs. Det innebär också att spannet mellan de lägsta och de högsta priserna har minskat väsentligt. Samtidigt kan det konstateras att det kan vara mycket stor skillnad i pris beroende på vilket taxiföretag som utför taxitjänsten.

4.8 Etableringen över landet är ojäm

Efter avregleringen 1990 har antalet fordon på marknaden ökat från 1 493 fordon per tusen invånare till cirka 1 675 fordon per tusen invånare år 2013.⁴⁷ Den ökade etableringen är dock ojämnt fördelad över landet. I storstadsregionerna (Stockholm, Göteborg och Malmö) förefaller det finnas en överetablering medan det inte finns tillräckligt med fordon i glesbygd.

I allmänhet är en större andel av taxiresorna privatfinansierade i de större orterna medan motsatsen gäller för de mindre orterna. I Stockholm uppgick antalet taxibilar till 6 148 år 2013 vilket är en ökning med nästan 60 procent från 1990 års nivå. På andra änden av axeln ligger Kronobergs län där antalet fordon per tusen invånare minskat från 1 722 år 1990 till 926 år 2013.⁴⁸ Den så kallade taxitätheten⁴⁹ är alltså ojämnt fördelad över landet.

Vidare kan man konstatera att i områden med en låg taxitäthet är antal personbilar per tusen invånare högre.

⁴⁷ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2014*, s. 19.

⁴⁸ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2014*, s. 20.

⁴⁹ Taxitäthet är en term som används av Svenska Taxiförbundet och som avser antalet taxifordon i förhållande till antalet invånare.

Tabell 4.3 Exempel på regional relation mellan taxitäthet och personbilstäthet

	Taxitäthet	Personbilstäthet
Stockholms län	2,9	398
Västra Götaland	1,5	459
Skåne län	1,3	472
Blekinge län	0,9	528
Sörmland	1,1	495
Gävleborg	1,0	523
Västerbotten	1,6	500
Nynäshamn	1,5	431
Tidaholm	1,0	563
Östra Göinge	0,8	542

Tabell 4.4 Exempel på relation mellan taxitäthet och personbilstäthet i de tre största städerna

	Taxitäthet	Personbilstäthet
Stockholms stad	3,2	368
Göteborgs stad	2,3	335
Malmö stad	2,1	359

Siffrorna är inte helt entydiga men talar för att ju större antal personbilar per 1 000 invånare desto färre antal taxifordon på samma befolkningensmängd.⁵⁰ Särskilt att notera är också att det är en hög taxitäthet inom storstadsregionerna, och särskilt inom tätorterna. Redan mindre orter inom samma län som storstäderna har relationen mellan antalet taxifordon och personbilar förändrats.

Taxiresor skulle kunna vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Det är en relativt vanlig situation att invånare inte har allmän kollektivtrafik omedelbart tillgänglig. Enligt siffror från år 2003 saknar cirka 1,2 miljoner personer tillgång till kollektivtrafik inom 1 000 meter från sin bostad. Samma antal personer har endast tillgång till kollektivtrafik ett par gånger i veckan. Dessa brister finns huvudsakligen i glesbebyggda områden, och det är där taxitätheten i allmänhet är som lägst. Den bristande tillgängligheten till trans-

⁵⁰ Siffrorna hämtade från SCB, www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Transporter-och-kommunikationer/Vagtrafik/Fordonsstatistik/#c_undefined, den 10 juni 2016.

porter kan bland annat påverka möjligheterna till arbete och utbildning.⁵¹ Här skulle taxi kunna ha betydelse vilket möjligen kräver att resorna är helt eller delvis samhällsfinansierade.

Upphandlingarna kan vara av direkt avgörande betydelse i mindre orter där det inte finns några egentliga industrier eller annat underlag som är tillräckligt för att taxiföretag ska kunna driva verksamhet. I upphandlingarna förekommer villkor som innebär att fordonen, under den tid de ställs till den upphandlade enhetens förfogande, inte får ta andra kunder. Detta kan få, och får ibland, till effekt att det under dessa tider över huvud taget inte finns några taxifordon att tillgå för privatkunder. Man kan argumentera för att en sådan upphandling rimmar illa med bestämmelserna i 2 kap. 14 § lag (2010:1065) om kollektivtrafik enligt vilken den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet.

4.9 Kostnader i taxiverksamhet

I taxiverksamhet finns i stora drag följande kostnader

- fordon inklusive service och försäkring
- drivmedel
- taxameterutrustning
- lönekostnader
- kostnader för anslutning till beställningscentral
- trängselskatter och broavgifter
- avgifter för att få besöka exempelvis järnvägsstationer och flygplatser
- samt andra kostnader som är förenade med att driva näringsverksamhet som internutbildning, administration, marknadsföring, skatter och avgifter.

⁵¹ Sveriges kommuner och landsting, *Allmän och särskild kollektivtrafik, analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning*, mars 2014, s. 34.

Utöver de kostnader som listats ovan kommer också kostnader för anslutning till en redovisningscentral tillkomma under år 2017–2018 för de aktörer som har fordon med taxameterutrustning.

Lönekostnaderna uppgick under mitten av 2000-talet till cirka en tredjedel av nettoomsättningen.⁵² Det finns inte skäl att tro att denna siffra har förändrats.

Svenska Taxiförbundet har uppgett att skatter och avgifter är en stor del av kostnaderna i taxiverksamhet.⁵³ En del av beskattningen är skatt på drivmedel. Svenska Taxiförbundet uppger vidare att vid en jämförelse med konsulter så är skatter och avgifter drygt tio procentenheter högre inom taxi.⁵⁴

4.10 Branschens lönsamhet

För näringslivet i stort är rörelsemarginalen mellan 5 och 8 procent. För taxibranschen är, enligt Svenska Taxiförbundet, motsvarande siffra 2,3 procent. Det har inte framkommit några avgörande skäl att ifrågasätta siffran. Samtidigt kan konstateras att det förekommer skatteundrandragande i branschen vilket i sig innebär att en försiktig bedömning bör göras av angiven rörelsemarginal. Oaktat det som nu sagts, finns mot bakgrund av den redovisade rörelsemarginalen, skäl att tro att känsligheten för intäktsbortfall och ökade kostnader är hög.⁵⁵

På upphandlingsområdet gäller likabehandlingsprincipen. Denna innebär att en upphandlande myndighet får dra fördel av att anbudsgivare har kostnadsfördelar.⁵⁶ Innebörden torde vara att de anbudsgivare som inte har kollektivavtal för sina chaufförer också kan lämna anbud med lägre pris. Lönsamheten blir därmed sannolikt lägre för de delar av taxibranschen som har förare som har kollektivavtal. På samma sätt kan de som använder förare med nystartsjobb också lägga längre anbud eftersom de inte behöver täcka hela lönekostnaden och arbetsgivaravgiften. Samtidigt ska det framhållas att löner styrs av en rad olika faktorer varav kollektivavtal är en. Priset

⁵² Kerstin Forssén, s. 71.

⁵³ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2015*, s. 6.

⁵⁴ A.a. s. 7.

⁵⁵ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2014*, s. 7.

⁵⁶ SOU 2015:78, *Upphandling och villkor enligt avtal*, s. 51.

i ett anbud styrs för övrigt i stort av de krav beställaren ställer upp för upphandlingen. Dessa krav kan vara kostnadsdrivande.

Den låga lönsamheten kan också ha ett samband med den överetablering som verkar finnas i storstadsregionerna. En effekt av överetableringen torde vara att många bilar står stilla under stor del av den tid de är i tjänst. Vid en större användning av bilarna skulle lönsamheten kunna öka.

Den låga lönsamheten står i stark kontrast till det faktum att priserna för konsumenterna har ökat efter avregleringen. Priserna för taxi har ökat betydligt mer än konsumentprisindex.⁵⁷

4.11 Förmodade effekter av låg lönsamhet

Kort efter avregleringen anfördes att överetableringen och låg lönsamhet gjorde att aktörerna frestades att fuska. Effekten av detta antogs vara snedvridning av konkurrensen och att det inte skulle gå att försörja sig för dem som följde skatte- och arbetstidsregler. Debattörer anförde i början på 1990-talet att för varje ny bil på marknaden så minskade antalet körningar och intäkter per timme.⁵⁸

I taxibranschen förekommer subventionerade anställningar i förhållandevis stor omfattning. Under åren 2007 till 2015 fick fler än 10 000 taxiförare nystartsjobb.⁵⁹ En sådan anställning innebär att arbetsgivaren inte är skyldig att betala arbetsgivaravgift och att en viss ersättning som ska motsvara lön betalas ut till den anställde under en viss period. Periodens längd beror på den anställdes ålder och hur länge föraren har varit arbetslös.⁶⁰

Man kan reflektera över att ju lägre lönsamhet, desto större incitament till att undvika kostnader. Det är därför av stor betydelse att noga överväga om regleringar som innebär att branschen åläggs ytterligare kostnader ska genomföras.

⁵⁷ <http://fof.se/tidning/2013/7/artikel/hogre-priser-pa-avreglerad-taximarknad>, den 21 november 2016.

⁵⁸ Hans Lind och Anders Wigren, s. 524.

⁵⁹ Grafik, Sveriges Radio, <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6158371>, publicerat den 6 maj 2015.

⁶⁰ Arbetsförmedlingens hemsida, www.arbetsformedlingen.se/For-arbetsgivare/Anställningsstod/Nystartsjobb.html, den 21 november 2016.

4.12 Det förekommer skatteundandragande i branschen

Det faktum att branschen har låg lönsamhet kan också leda till en önskan att undandra skatt. Samtidigt kan otillräckliga kontrollmöjligheter leda till skatteundandragande som i sin tur leder till låg lönsamhet för de som följer reglerna.

Vid färd med taxi ska priset registreras i taxameter. Föraren ska vid avfärd välja om taxameter ska sättas på fast eller rörligt pris.⁶¹ Polisen och Skatteverket uppger att det ganska ofta förekommer att chaufförer gör avsteg från de regler som handlar om hur registreringar ska ske i taxameter. Ett avsteg kan vara att taxameter ställs på ledig, trots att ett fast pris överenskommits. Ett annat problem kan vara att förare som har dispens från att köra med taxameter, tar uppdrag som inte innefattas i villkoren för dispensen.

Polisen genomförde år 2011 en kontroll i Stockholmsområdet där 124 fordon kontrollerades. Skatteverket har uppskattat att den kontrollen kunde leda till en upptaxering med sammanlagt 8,5 miljoner kronor samt skattetillägg om cirka 2,5 miljoner kronor.⁶²

Vid en granskning som Skatteverket genomförde avseende år 2010 kom det fram att av de granskade taxiföretagen fanns det en underredovisning av intäkter för cirka 30 procent. Det totala underredovisade beloppet uppgick enligt uppskattningen till 170 miljoner kronor vilket motsvarade cirka 150 000 kronor per taxiföretag.⁶³

Skatteverket har även gjort en undersökning av chaufförers redovisning av sina löner. Beställningscentraler har då lämnat uppgifter om knappt 8 000 chaufförer som inte är taxiföretag. Vid denna genomgång har Skatteverket fått uppgifter om de belopp chaufförerna kört in. Den lön som beräknats på grundval av det inkörda beloppet översteg deklarerat belopp för knappt 1 500 förare vilket motsvarade 19 procent av de kontrollerade förarna. Den totala differensen uppgick till knappt 68 miljoner kronor. Den genomsnittliga differensen var drygt 46 000 kronor.⁶⁴

⁶¹ Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik, TSFS 2013:41, 3 kap. 5 §.

⁶² Regeringens proposition, *Redovisningscentraler för taxi*, 2013/14:223 s. 16–17.

⁶³ Skatteverket, *Indikationer på skattefelet inom taxinäringen*, 2012-12-12.

⁶⁴ Skatteverket, *Indikationer på skattefelet inom taxinäringen*, 2012-12-12.

Med beaktande av det som nu sagts råder det alltså inte någon tvekan om att det finns ett problem med skatteundandragande i branschen. Detta är heller inte någon ny företeelse. Den problematiken redovisades redan i Branschsaneringsutredningen där det också konstaterades att det förelåg en låg lönsamhet i branschen.⁶⁵

⁶⁵ SOU 1997:111, *Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott*, s. 249.

5 Gällande rätt taxi

5.1 Taxitrafik

Avgränsningen

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

Som taxitrafik anses däremot inte

- transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats,
- transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av en sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna, eller
- transport med utryckningsfordon.²

Yrkesmässigt

Det anges inte i taxitrafiklagen vad som menas med begreppet *yrkesmässigt*. I ett rättsfall prövade Högsta domstolen frågan om hur begreppet yrkesmässigt ska tolkas när det gäller taxitrafik (se NJA 2004 s. 385). Det rörde sig om en enstaka körning och om det kunde

¹ 1 kap. 3 § taxitrafiklagen.

² 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238).

anses vara tillräckligt för att verksamheten skulle anses vara yrkesmässig.

Dåvarande bestämmelser fanns i 1 kap. 1 § och 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490). I bestämmelserna angavs att

- [d]enna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som
1. bedrivs med personbilar [---] och
 2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.
- Yrkesmässig trafik kan bedrivas som [---] 2. Taxitrafik – Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik.

I det angivna målet uttalade Högsta domstolen att definitionen i yrkestrafiklagen skulle uttolkas från förarbeten från 1930-talet och 1940-talet. I proposition 1930:121 uttalade föredragande departementschefen att det avgörande för avgränsningen borde vara den omfattning i vilken tillhandahållandet sker och att det inte borde betecknas som yrkesmässig trafik om en bilägare någon eller några gånger körde en granne, eller någon annan som inte ansågs vara någon som faller under begreppet allmänheten, även om betalningen var ett motiv för körningen (s. 86).

I proposition 1940:115 lade departementschefen (s. 39) vikt vid om fordonet systematiskt användes för förvärvsändamål. En rent tillfällig körning skulle inte anses vara hänförlig till yrkesmässig trafik även om ersättning erlagts. Majoriteten i Högsta domstolen drog slutsatsen att det inte är yrkesmässig trafik i lagens mening att vid ett enstaka tillfälle utföra en biltransport mot betalning, ens om det sker efter ett erbjudande till en obestämd allmänhet. För att det ska vara fråga om yrkesmässig trafik krävs enligt majoriteten i domstolen att bilen ställs till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål.³ Majoriteten framhöll dock att redan den första körningen måste kunna utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även i fortsättningen.

³ Här ska dock noteras att minoriteten ansåg att begreppet yrkesmässigt inte krävde att det skulle röra sig om flera tillfällen.

I SOU 2004:102⁴ (s. 49 f.) det vill säga vid tiden för den gamla yrkestrafiklagen, uttalades beträffande begreppet *ställs till allmänhetens förfogande* att det kan anmärkas att det avgörande för om yrkesmässig trafik föreligger är den omfattning i vilken fordonet ställs till förfogande. Rent tillfälliga körningar omfattas alltså inte enligt uttalande i det angivna arbetet. Körning för en eller ett fåtal kunder, där ett fordon på grund av ett avtal uteslutande används i trafik för en och samma uppdragsgivare anses dock vara yrkesmässig. Det kan till exempel vara sådana fall där ett taxiföretag enligt avtal utför transporter enbart för en kommun eller ett landsting.

Efter Högsta domstolens avgörande har bestämmelser om taxitrafik i stället införlivats i taxitrafiklagen. I förarbetena till bestämmelsen om definition av taxitrafik, nämligen dagens 1 kap. 3 § anges att paragrafen utgör en sammanslagning av delar av dåvarande 1 kap. 1 § och 3 § 2 yrkestrafiklagen, det vill säga de två bestämmelser som är återgivna ovan.⁵ Detta innebär att begreppet yrkesmässig trafik inte har förändrats genom införandet av taxitrafiklagen. Det tidigare rättsfallet är, vid avsaknad av annan praxis, alltså vägläggande. Detta framgår också vid genomläsning av underrättspraxis rörande så kallade UberPOPkörningar⁶. Svea hovrätt⁷ har anslutit sig till de uttalanden som Högsta domstolen gjorde i målet från 2004. Svea hovrätt angav att storleken på ersättningen inte var av någon avgörande betydelse utan att det i stället var omfattningen på tillhandahållandet som är avgörande. Hovrätten uttalade att eftersom föraren kört ett flertal personer under två dagars tid samt att körningarna skett efter kontakt med UberPOP så var kriteriet yrkesmässig uppfyllt. Svea hovrätt har därefter i två avgöranden⁸ gjort samma bedömning, det vill säga att UberPOP-körningar utgör olaga taxitrafik respektive brott mot taxi-

⁴ *Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen*.

⁵ Regeringens proposition, *Nya lagar för yrkestrafik och taxi*, 2011/12:80, s. 143. Se vidare avsnitt 7.1 i propositionen: Definitionen bör utgå från definitionen av yrkesmässig trafik och taxitrafik i den nuvarande yrkestrafiklagen. Det ska således vara fråga om trafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Promemorians förslag innehåller inte något krav på att taxitrafiken ska bedrivas yrkesmässigt. Regeringen delar dock Åklagarmyndighetens uppfattning att ett sådant rekvisit bör ingå i definitionen av taxitrafik. Se anförd proposition s. 118.

⁶ UberPOP sammankopplar förare och passagerare. UberPOP marknadsförs som en samåkningstjänst. Det sägs att passagerare som ansluter sig till UberPOP först måste vara kunder hos Ubers andra tjänster det vill säga i de Ubers taxitjänster.

⁷ Mål nr B 9078-15 den 23 mars 2016.

⁸ Svea hovrätts dom den 13 juni 2016 i mål B 2181-16 och dom den 14 juni 2016 i mål B 2032-16.

trafiklagen. I domarna har frågan om uppsåt berörts och hovrätten har uppgett att det är tillräckligt att föraren känner till (har uppsåt) de konkreta omständigheter som gör att gärningen är att bedöma som brott mot taxitrafiklagstiftningen. De har därför fällts till ansvar. Domstolen har även i båda målen fört resonemang om straffrättsvillfarelse. I ett av målen angav domstolen följande.

Enligt 24 kap. 9 § brottsbalken ska en gärning som någon begår i villfarelse rörande dess tillåtlighet (straffrättsvillfarelse) inte medföra ansvar för honom om villfarelsen på grund av att fel förekommit vid kungörandet av den straffrättsliga bestämmelsen eller av annan orsak var uppenbart ursäktlig. Huvudregeln är att missuppfattningar och okunnighet rörande straffbestämmelser inte fritar från ansvar. Bestämmelsen om ansvarsfrihet på grund av straffrättsvillfarelse är avsedd att tillämpas med stor restriktivitet och ansvarsfrihet kan inträda endast i rena undantagsfall. Var och en är skyldig att sätta sig in i de regler som gäller för honom i det dagliga livet, t.ex. när det gäller hans yrke, och kravet på aktsamhet ska ställas mycket högt (se prop. 1993/94:130 s. 53 och 74).⁹

Mot betalning

I det ovan angivna rättsfallet från Högsta domstolen finns inte någon diskussion eller närmare analys kring betalningen och dess storlek. Vinstsyfte verkar därför inte ha utgjort en grund för domstolens bedömning i fråga om yrkesmässig trafik. Vid sin bedömning kring begreppet yrkesmässigt redogjorde domstolen för vad som hade sagts i fråga om vinstsyfte i betänkandet SOU 1929:16 och i regeringens proposition 1930:121. I betänkandet hade föreslagits att definitionen av yrkesmässig trafik skulle kompletteras med ett krav på förvärvssyfte. Förslaget avvisades av regeringen med hänvisning till att Högsta domstolens praxis inte innebar något krav på förvärvssyfte. Regeringen uttalade att det inte borde betecknas som yrkesmässig trafik om en bilägare vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, vilken inte kunde sägas falla under begreppet allmänheten – även om det skulle vara uppenbart att också hänsyn till inkomsten varit ett motiv för tillhandahållandet.

⁹ Svea hovrätts dom den 14 juni 2016 i mål B 2032-16, s. 2–3.

I underrättspraxis rörande UberPOP-körningar i Stockholmsområdet¹⁰ har domstolen i allmänhet stannat vid att konstatera att det har utgått betalning. Någon diskussion finns inte kring huruvida storleken på betalningen överstiger kostnaderna för körningen. I ett avgörande (Stockholms tingsrätt, 2015-09-03, mål nr B 8250-15) uttalar dock domstolen att

[även] om den ersättning som [tilltalad] fick för körningen inte täckte hans kostnader, och inte motsvarar vad en taxi skulle ha kostat, måste [tilltalad] anses ha utfört transporten mot betalning på sätt som sägs i 1 kap. 1 § taxitrafiklagen.

Ställs till allmänhetens förfogande

I underrättspraxis rörande UberPOP kommer kriteriet *ställs till allmänhetens förfogande* upp. För att en passagerare skulle kunna nyttja UberPOP var de tvungna att ansluta sig till en applikation (app). Den invändningen har ofta framställts i mål som rör förare som utför en UberPOP-körning att passagerarna måste ha använt någon av Ubers övriga tjänster¹¹ innan de fick ansluta sig till UberPOP. Detta skulle, enligt de tilltalade, innebära att det rörde sig om en slutet krets och att fordonet därmed inte ställdes till allmänhetens förfogande. Domstolarna har i samtliga fall avfärdat denna invändning och har motiverat det med att det inte är en tillräckligt begränsad krets som får ansluta sig till appen samt att förare och passagerare heller inte känt varandra.

I det ovan angivna målet¹² om UberPOP anger hovrätten att i detta sammanhang avses med allmänheten personer som föraren inte tidigare är bekanta med. Vidare anger hovrätten att tjänsten har kommit att erbjudas till ett flertal personer som föraren inte tidigare

¹⁰ Stockholms tingsrätts domar: den 3 september 2015 i mål nr B 8250-15, den 22 september 2015 i mål nr B 8253-15, den 23 oktober 2015 i mål nr B 8085-15, den 3 november 2015 i mål nr B 10146-15, den 12 november 2015 i mål nr B 8452-15, den 8 december 2015 i mål nr B 14138-15, den 23 december 2015 i mål nr B 11853-15, den 21 januari 2016 i mål nr B 12399-15, den 25 januari 2016 i mål nr B 12625-15, den 26 januari 2016 i mål nr B 14140-15, den 1 februari 2016 i mål nr B 15342-15, den 5 februari 2016 i mål nr B 12332-15, den 8 februari 2016 i mål nr B 15939-15, den 9 februari 2016 i mål nr B 15191-15, den 11 februari 2016 i mål nr B 6654-15, den 12 februari 2016 i mål nr B 13303-15, den 16 februari 2016 i mål nr B 13312-15, den 19 februari 2016 i mål nr B 14897-15.

¹¹ Det vill säga någon av de andra tjänster Uber har i Sverige. Detta är traditionella taxi-tjänster, där bilarna körs med taxameter.

¹² Svea hovrätt, B 9078-15, 2016-03-32.

är bekant med. Hovrätten drar med stöd av detta slutsatsen att tjänsten erbjudits allmänheten och att det gäller oavsett hur många som har varit anslutna till nätverket.

5.2 Taxitrafiktillstånd

Den som driver taxiverksamhet måste ha ett taxitrafiktillstånd (utfärdas av Transportstyrelsen). Förutsättningen för att få ett taxitrafiktillstånd är att man är lämplig att bedriva sådan verksamhet. I den prövningen tar man ställning till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och att personen har ett gott anseende.¹³ Yrkeskunnande visas genom att den som vill ha ett tillstånd får göra ett skriftligt prov. Provet ska avse kunskaper om

- rättsregler
- företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag
- tekniska normer och driftsförhållanden
- trafiksäkerhet.¹⁴

Den som dömts för ett allvarligt brott – vilket även inbegriper ekonomisk brottslighet – anses inte ha gott anseende. Inte heller den som vid enstaka allvarliga överträdelser eller vid upprepade överträdelser av taxitrafiklagen eller regler i anslutning till lagen, föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter (exempelvis kör- och vilotider) eller överträdelser av bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen anses ha ett gott anseende.¹⁵

Om verksamheten bedrivs av ett bolag, en ekonomisk förening, en stiftelse eller annan juridisk person så måste det finnas någon som är trafikansvarig. Den personen har ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de föreskrifter som gäller för verksamheten och god branschsed samt att verksamheten bedrivs på ett trafiksäkert sätt.¹⁶ Om verksamheten bedrivs i ett aktiebolag är det den

¹³ 2 kap. 1, 5 §§ taxitrafiklagen.

¹⁴ 2 kap. 8 § taxitrafiklagen.

¹⁵ 2 kap. 11 § taxitrafiklagen.

¹⁶ 2 kap. 3 § taxitrafiklagen.

verkställande direktören som är trafikansvarig.¹⁷ Lämplighetsprövningen i juridiska personer avser den eller de trafikansvariga. Därutöver görs även en prövning av lämplighet, bortsett från yrkeskunnande, av sådana personer som har ett särskilt inflytande i den juridiska personen.

5.3 Yrkeskompetens taxiförare

5.3.1 Taxiförarlegitimation

Ett fordon får föras i taxitrafik av den som har taxiförarlegitimation (utfärdas av Transportstyrelsen).¹⁸ Förutsättningen för att få en sådan legitimation är att föraren

- fyllt 21 år
- att han eller hon har körkort med behörighet B sedan minst två år, eller körkort med behörighet D
- att han eller hon uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter
- att han eller hon bedöms lämplig att tjänstgöra som taxiförare med hänsyn till yrkeskompetens och laglydnad
- att han eller hon har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.¹⁹

För att pröva om sökanden uppfyller kraven i yrkeskunnande ska sökanden genomgå ett skriftligt prov.²⁰ Sökanden är även skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagningen eller annan liknande undersökning för att pröva om de medicinska kraven är uppfyllda.²¹ En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av exempelvis medicinska skäl.²² Om en ansökan avslås på grund av att kravet på laglydnad inte anses uppfyllt ska en olämplighetstid bestämmas för personen. Denna är som kortast 6 månader

¹⁷ 2 kap. 4 § taxitrafiklagen.

¹⁸ 3 kap. 1 § taxitrafiklagen.

¹⁹ 3 kap. 3 § taxitrafiklagen.

²⁰ 3 kap. 3 § 4 och 7 § taxitrafiklagen.

²¹ 3 kap. 4 § taxitrafiklagen.

²² 3 kap. 3 § fjärde stycket taxitrafiklagen.

och som längst 5 år.²³ En utfärdad taxiförarlegitimation ska förnyas senast efter 10 år.²⁴

Anledningen till att det finns krav på taxiförarlegitimation är att passageraren är utsatt i förhållande till taxiföraren. För att resenären ska vara trygg är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet avgörande.²⁵ Man behöver också ta hänsyn till att taxitransporter i stor utsträckning nyttjas av personer med svag ställning som ensamresande barn, synskadade eller personer som har annat funktionshinder, äldre, sjuka, etc. I förarbetena ansågs därför att exempelvis tillgreppsbrott skulle tillmätas stor betydelse vid lämplighetsbedömningen liksom av förklarliga skäl även sexualbrott.²⁶

5.3.2 Tillfällig yrkesutövning

Förutsättningar att få utöva yrket tillfälligt

Från våren 2016 får även taxiföraryrket utföras tillfälligt i Sverige enligt lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer och de föreskrifter som meddelats i anslutning till den lagen.²⁷ Bestämmelsen innebär att taxiförare vilka är etablerade utom Sverige men inom EES eller Schweiz får köra taxi tillfälligt här i landet om föraren har en motsvarande yrkeskvalifikation i det land där han eller hon är etablerad. Om yrket är reglerat i etableringslandet, får föraren utöva taxiföraryrket tillfälligt här i Sverige utan att uppfylla de svenska kraven under förutsättning att föraren uppfyller villkoren i etableringslandet. Om yrket inte är reglerat i etableringslandet, måste föraren ha utövat yrket minst ett år i etableringslandet, eller, om etableringslandet är Schweiz, i tio år. Däremot krävs alltså taxi-trafikstillstånd enligt svenska regler.

Tillfälligt

Vad som avses med tillfälligt får bedömas från fall till fall. Att avgöra om det rör sig om ett tillfälligt yrkesutövande eller en etablering är av stor vikt eftersom yrkesutövaren vid en etablering är underställd

²³ 3 kap. 8 § taxitrafiklagen.

²⁴ 3 kap. taxitrafiklagen.

²⁵ Regeringens proposition, *Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken*, 1993/94:168, s. 23.

²⁶ Prop. 1993/94:168 s. 41.

²⁷ 3 kap. 1 § p. 2 taxitrafiklagen.

de regler som gäller i Sverige, medan denne vid tillfällig yrkesutövning kan verka i enlighet med reglerna i etableringslandet. Bedömningen får göras utifrån kriterierna tjänstens varaktighet, frekvens, periodicitet och kontinuitet.²⁸ En taxiförare som får en tillsvidareanställning i Sverige ska sannolikt anses ha etablerat sig här i landet, och ska därmed inte anses utöva sitt yrke tillfälligt medan motsatsen torde gälla vid en tidsbegränsad anställning.²⁹

Tillsyn

Även de förare som tillfälligt utövar taxiföraryrket i Sverige kommer vara underställda Transportstyrelsens tillsyn.³⁰

5.4 Nekat eller återkallat tillstånd m.m.

5.4.1 Grundläggande regler

Både taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation kan återkallas under vissa förutsättningar.³¹ Om det visar sig att någon som har taxitrafiktillstånd är olämplig ska tillståndet återkallas. Om olämpligheten är av mindre allvarlig art kan Transportstyrelsen i stället besluta om varning. Taxitrafiktillstånd kan exempelvis återkallas om tillståndshavaren döms för brott eller om tillståndshavaren inte sköter sina åligganden gentemot det allmänna (exempelvis om han eller hon inte betalar sina skatter)³² och med införandet av redovisningscentraler införs även en regel som innebär att ett taxiföretag som vid upprepade tillfällen underlåter att överföra uppgifter från sin taxameterutrustning till redovisningscentral kan mista sitt tillstånd.³³

När beslut om återkallelse av taxitrafiktillstånd fattas ska också en olämplighetstid bestämmas. Olämplighetstiden är mellan 3 år och 5 år. Under den tiden är personen i fråga förhindrad att ansöka

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer, artikel 5 (2).

²⁹ Regeringens proposition, *Genomförande av det moderniserade yrkeskvalifikationsdirektivet*, 2015/16:44, s. 62 samt Lagrådsremiss, *Genomförande av det moderniserade yrkeskvalifikationsdirektivet*, s. 54.

³⁰ 4 kap. 16 § andra stycket taxitrafiklagen.

³¹ Transportstyrelsen är den myndighet som återkallar tillstånd, det kan sedermera överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

³² 4 kap. 2 § taxitrafiklagen.

³³ Ändring i 4 kap. 2 § p. 4 (2014:1022) taxitrafiklagen.

om tillstånd. Skulle så ändå ske ska ansökan avvisas. När olämplighetstiden är slut, ankommer det på tillståndshavaren att söka tillstånd och på nytt visa att han eller hon uppfyller de krav som ställs på den som ska ha taxitrafiktillstånd.

När det gäller taxiförarlegitimation så kan återkallelse ske om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden visat sig olämplig att tjänstgöra som taxiförare eller om de medicinska förutsättningarna inte längre uppfylls.³⁴ Återkallelse av taxiförarlegitimationen kan ske när det rör sig om sådana brott som rubbar förtroendet för förarens förmåga att ansvara för befordran av en passagerare.³⁵

5.4.2 Praxis om nekat eller återkallat taxitrafiktillstånd

Nedan beskrivs några rättsfall i fråga om taxitrafiktillstånd och när sådant nekats, återkallats eller varning meddelats.

En person med både taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation hade gjort sig skyldig till bidragsbrott vid fyrtio tillfällen och hade vid en körning underlåtit att visa sin taxiförarlegitimation. Bidragsbrotten avsåg att han hade arbetat i det närmaste heltid som taxiförare trots att han var halvtidsjukskriven och hade fått sjukpenning i den omfattningen. Kammarrätten uttalade att han genom brottsligheten och de förseelser han gjort sig skyldig till visat på ett beteende som rubbat hans förtroende för ansvar för befordran av passagerare och att han visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Både taxitrafiktillståndet och taxiförarlegitimationen återkallades därför.³⁶ Det kan noteras att kammarrätten uttalade att den svenska ordningen med både körkortsåterkallelse (eller som i det här fallet återkallelse av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation) och att personen döms för brott för samma förseelse, inte stod i strid med Europakonventionens förbud mot dubbelbestraffning.³⁷

En tillståndshavare hade underlåtit att betala mervärdes- och inkomstskatt för beskattningsåren 2009 och 2010 med mycket höga

³⁴ 4 kap. 6 § taxitrafiklagen.

³⁵ Regeringens proposition, *En reformerad yrkestrafiklagstiftning*, 1997/98:63, s. 91 f.

³⁶ Kammarrätten i Stockholm, dom den 8 juli 2014 i mål nr 2869-14.

³⁷ Se också rättsfallen RÅ 2000 ref. 65, HFD 2014 ref. 80, Högsta domstolens beslut den 9 juli 2015 i mål Ö 1266-14 samt Europadomstolens dom den 13 december 2005 i målet Nilsson mot Sverige, i mål nr 73661-01.

belopp. Dessutom fanns det fel i körpassrapporter samt i hur taxametrerna hade hanterats. Förvaltningsrätten kom fram till att taxitrafiktillståndet skulle återkallas, trots att skulderna vid den tidpunkten var betalade. Olämplighetstiden bestämdes till tre år.³⁸ I ett annat fall hade Transportstyrelsen återkallat taxitrafiktillståndet eftersom det fanns obetalda skulder hos Kronofogden vilka avsåg skatter och avgifter. Efter att beslutet överklagats hade skulderna betalats. Transportstyrelsen tillstyrkte ändring av det egna beslutet och förvaltningsrätten upphävde det.³⁹

Ett annat taxiföretag hade underlåtit att redovisa intäkter från körningar för taxeringsåren 2011 och 2012 med respektive cirka 200 000 kronor och 300 000 kronor. Företrädaren bedömdes olämplig och taxitrafiktillståndet återkallades. Olämplighetstiden bestämdes till tre år.⁴⁰

En taxiförare och innehavare av taxitrafiktillstånd hade gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik och hastighetsöverträdelse. Han hade tidigare meddelats varning vid två tillfällen. Vid ett av de tillfällena hade innehavaren av taxitrafiktillståndet misshandlat en annan taxichaufför. Taxitrafiktillståndet återkallades och olämplighetstiden bestämdes till tre år.⁴¹

En taxiförare, som dessutom hade taxitrafiktillstånd, hade gjort sig skyldig till misshandel i samband med taxitrafik samt upprepade trafikförseelser. Även om det inte kunde uteslutas att misshandeln föregåtts av viss provokation, ansågs en varning vara en åtgärd som inte var tillräckligt ingripande. Såväl taxitrafiktillståndet som taxiförarlegitimationen återkallades därför.⁴² Olämplighetstiden bestämdes till tre år.

Ett vanligt skäl till återkallelse är också att tillståndshavaren inte bedriver någon verksamhet.

³⁸ Förvaltningsrätten i Stockholm, dom den 28 februari 2013 i mål nr 5023-13.

³⁹ Förvaltningsrätten i Malmö, dom den 13 juni 2013 i mål nr 4322-13.

⁴⁰ Förvaltningsrätten i Göteborg, dom den 10 december 2013 i mål nr 12232-13.

⁴¹ Förvaltningsrätten i Malmö, dom den 7 juni 2013 i mål nr 3453-13.

⁴² Förvaltningsrätten i Stockholm, dom den 26 november 2013 i mål nr 9278 och 9279-13.

5.4.3 Praxis om nekad eller återkallad taxiförarlegitimation

Som angetts ovan kan brott som en taxiförare begått vara skäl för återkallelse av taxiförarlegitimationen. Vid bedömningen av om ett brott tyder på att en taxiförare är olämplig har det i praxis uttalats att man ska ta hänsyn, inte bara till hur allvarlig gärningen är, utan även till dess karaktär och omständigheterna när brottet begicks.⁴³

En person som vid ett flertal tillfällen dömts för stöld av normalgraden ansökte om taxiförarlegitimation. Ansökan avslogs och Transportstyrelsen beslutade att bestämma olämplighetstiden till 3 år.⁴⁴ En person som hade framfört dödshot mot sin f.d. hustru, den f.d. hustruns sambo och sin egen dotter, samt vid ett annat tillfälle uttalat hot mot f.d. hustrun att hon skulle skadas och hot mot sin tidigare svärfar att han skulle dödas fick sin förarlegitimation för taxi återkallad. Regeringsrätten uttalade att gärningarna var sådana att han skulle bedömas som olämplig att köra taxi. Olämplighetstiden bestämdes till 3 år.⁴⁵

I ett annat fall hade en sökande gjort sig skyldig till butiksstöld av en jacka värd cirka 1 900 kronor. Ansökan om taxiförarlegitimation avslogs.⁴⁶

Ett tredje fall rörde en sökande som gjort sig skyldig till grovt bokföringsbrott, medhjälp till brott mot uppbördslagen samt medhjälp till oredlig uppbördsredovisning. Regeringsrätten ansåg att brottsligheten var allvarlig men konstaterade att brottsligheten inte var av sådan karaktär att den kunde vara i strid med taxipassagerarnas trygghet. Brottsligheten utgjorde därför inte hinder att få taxiförarlegitimation.⁴⁷

⁴³ Se rättsfallet RÅ 2010 ref. 118.

⁴⁴ Se Kammarätten i Jönköping, dom den 2 december 2014 i mål 2774-14.

⁴⁵ Se rättsfallet RÅ 1995 ref. 44 I.

⁴⁶ Se rättsfallet RÅ 1995 ref. 44 II.

⁴⁷ Se rättsfallet RÅ 1995 ref. 44 III.

5.5 Straffbestämmelser

5.5.1 Inledning

Det finns ett antal straffbestämmelser i taxitrafiklagen och i annan relevant lagstiftning. Nedan redovisas de mest centrala straffbestämmelserna.

5.5.2 Färd utan taxitrafiktillstånd

Den som inte har taxitrafiktillstånd och kör i trafik som omfattas av taxitrafiklagstiftningen kan dömas till straff för detta. Det finns två olika straffbestämmelser avseende bristande tillstånd i taxitrafiklagen. Den som uppsåtligen bedriver taxitrafik utan tillstånd döms för *olaga taxitrafik* till böter eller fängelse i högst ett år.⁴⁸ Om det finns ett tillstånd att bedriva taxitrafik, men taxiföretaget bryter mot villkor i detta tillstånd, kan också straff utdömas, dock endast böter.⁴⁹

Den som uppsåtligen utan taxitrafiktillstånd utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten, döms, om gärningen inte är straffbar enligt den bestämmelse som redovisades ovan, för *otillåten taxitrafik* till böter.⁵⁰ Bestämmelsen innebär ett förbud mot enstaka körningar med så kallad svarttaxi och förbudet är sekundärt i förhållande till bestämmelsen om olaga taxitrafik. Det innebär att om det är bevisat att gärningsmannen bedrivit yrkesmässig trafik så ska han eller hon dömas för olaga taxitrafik. Är kravet på yrkesmässighet inte uppfyllt ska gärningen i stället bedömas som otillåten taxitrafik. Den nu aktuella bestämmelsen kan alltså tillämpas när det inte kan utredas om det har rört sig om flertalet körningar, eller att syftet har varit att bedriva yrkesmässig trafik.

Notera att enligt bestämmelsen om otillåten taxitrafik så utförs transporten *mot ersättning* till skillnad från bestämmelsen olaga taxitrafik där en körning utförts mot betalning. Med ersättning avses såväl ekonomisk ersättning som ersättning av annat slag, t.ex. värdesaker. Det är inte nödvändigt att gärningsmannen har tagit emot

⁴⁸ 5 kap. 1 § första stycket taxitrafiklagen.

⁴⁹ 5 kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen.

⁵⁰ 5 kap. 2 § taxitrafiklagen.

ersättningen. Det är tillräckligt att ersättning varit en förutsättning för körningen.

Eftersom straffbestämmelserna avser transporter som ska ha skett efter erbjudande om körning till allmänheten undantas transporter där någon kör en bekant eller en granne, även om det sker mot betalning.⁵¹

5.5.3 Avsaknad av taxiförarlegitimation

Den som uppsåtligen kör taxi utan att ha taxiförarlegitimation kan dömas till straff för det och påföljden är böter eller fängelse högst sex månader. Brottet är rubricerat som *brott mot taxitrafiklagen*. En person kan bli dömd för olaga taxitrafik alternativt otillåten taxitrafik och brott mot taxitrafiklagen samtidigt.

En tillståndshavare (det vill säga ett taxiföretag) som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte har taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.⁵²

5.5.4 Beställaransvar⁵³

Om taxitrafik bedrivs utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.⁵⁴

⁵¹ Regeringens proposition, *Åtgärder mot svarttaxi m.m.*, 2005/06:109 s. 15.

⁵² 5 kap. 4 § taxitrafiklagen.

⁵³ Regeringen lämnade den oktober 2015 i uppdrag åt Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken vilket bland annat innefattade om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. Uppdraget delredovisades den 9 mars 2016 samt den 14 oktober 2016. Regeringsbeslut den 1 oktober 2015, bl.a. i ärende N2015/06815/MRT.

⁵⁴ 5 kap. 3 § taxitrafiklagen.

5.6 Taxan, pris och betalning

5.6.1 Allmän inledning

I Sverige finns det inte någon reglering av prisets storlek vilket annars är det vanligaste i andra länder. Taxan är i allmänhet uppbyggd av tre komponenter nämligen

- startavgift
- resans längd
- hur lång tid resan tar.

Detta gör att det är relativt komplicerat för beställaren eller passagerare att få en uppfattning om resans pris innan en färd påbörjas. Det finns dock en skyldighet för taxiföretaget att se till att passagerare får information om den taxa som tillämpas och det ska ske innan färden påbörjas.⁵⁵ Ambitionen är att en passagerare enkelt ska kunna förstå taxans uppbyggnad samt enkelt kunna beräkna priset för resan.

5.6.2 Jämförpris

För taxiresor ska jämförpris presenteras. Med jämförpris för en taxiresa avses priset för en resa vars längd är 10 km och som tar 15 minuter. Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden och uppgiften ska lämnas redan när färden beställs. Detta betyder att om resan beställs via en beställningscentral, det vill säga inte via taxiföretaget, måste beställningscentralen lämna uppgiften. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren innan resan påbörjas. Prisuppgiften ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften ska lämnas på ett beständigt sätt. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.⁵⁶ Det är upp till tillståndshavaren att bestämma om det ska ske per sms, på papper eller på annat sätt.⁵⁷

⁵⁵ 2 kap. 17 § taxitrafiklagen.

⁵⁶ 2 kap. 17 § taxitrafiklagen.

⁵⁷ Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, 3. Taxiverksamheten som helhet, Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE, s. 39 f.

5.6.3 Prisinformation

Det finns också regler om att prisinformation ska fästas på fordonen.⁵⁸ Det finns särskilt framtagna dekaleringar för detta.

Figur 5.1 Prisinformation fordonets utsida

(Här anges taxiföretagets eller sammanslutningens namn)		
PRISINFORMATION		
När Vardag klockan...	Jämförpris 10 km som tar 15 min	Det högsta jämförpriset som tillämpas av detta taxifordon 348 kr
	252 kr	
	305 kr	
	348 kr	
Begär alltid taxameterkvitto!		
Grunderna för hur priset bestäms framgår av prisinformationen på insidan av taxifordonet!		
Följande avgifter tillämpas. • Väntetidsavgift • Stations-/terminalavgift • Avgift för särskild skyddsanordning för barn och skrymmande gods Fasta priser tillämpas. Storbilstaxa tillämpas vid körning med fler än 4 passagerare. Skriftlig information finns hos föraren.		

Figur 5.2 Prisinformation om priset för resan är fast

(Här anges taxiföretagets eller sammanslutningens namn)	
PRISINFORMATION	
Endast fast pris enligt prislista	
Begär alltid taxameterkvitto eller följesedel!	
Följande avgifter tillämpas. • Väntetidsavgift • Stations-/terminalavgift • Avgift för särskild skyddsanordning för barn och skrymmande gods Storbilstaxa tillämpas vid körning med fler än 4 passagerare. Skriftlig information finns hos föraren.	

I priset ska även mervärdesskatt redovisas.⁵⁹

⁵⁸ Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik (TSFS 2016:49) om ändring av TSFS 2013:41.

⁵⁹ 2 § prisinformationslagen (2004:347).

5.7 Taxameterutrustningen

5.7.1 Varför taxameterutrustning?

Taxameterutrustningen ska beräkna priset för resan och skriva ut kvitto, men den ska också förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring. Den ska dessutom ge myndigheter uppgifter för skattekontroll av verksamheten.⁶⁰ Detta inslag kommer bli ännu starkare när redovisningscentraler införs. Taxameterutrustningen är även ett kontrollinstrument för att kunden ska kunna vara säker på att han eller hon får betala rätt pris för resan.

5.7.2 När behövs taxameterutrustning?

Huvudregeln är att en taxi inte får användas i taxitrafik utan en taxameterutrustning som uppfyller vissa villkor. Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen medge undantag från reglerna om taxametertvång. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.⁶¹

5.7.3 Användning av taxameter

När körpasset påbörjas ska föraren registrera sin förarkod i taxameter och vid passets slut ska föraren även registrera det. Föraren ska registrera uppgifter om varje köruppdrag och körpass i taxameter i sådan omfattning att kvitton från taxameter och följesedlar samt körpassrapporter kan skrivas ut. Om köruppdraget utförs till fast pris eller beräknas på annat sätt än av taxameter ska priset registreras när köruppdraget påbörjas.⁶²

Det finns olika regler för hur taxameter ska ställas in beroende på om bilen är ledig, under köruppdrag eller om den avslutar ett köruppdrag eller om det är en körning mot fast pris.⁶³

Efter varje avslutat köruppdrag ska föraren erbjuda kunden ett kvitto från taxameterutrustningen om betalning ska ske omgående.

⁶⁰ Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, 3. Taxiverksamheten som helhet, Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE, s. 59.

⁶¹ 5 kap. 1–2 §§ taxitrafikförordningen.

⁶² Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik (TSFS 2013:41).

⁶³ 4 kap. taxitrafikförordningen samt TSFS 2013:41.

Vid fakturering ska i stället en följesedel lämnas. Dessa ska också kunna skrivas ut och visas upp för polisman eller bilinspektör vid kontroll.⁶⁴

Efter varje avslutat körpass ska en körpassrapport skrivas ut. Rapporter för de senaste två dygnen ska på begäran från polis eller bilinspektör skrivas ut och överlämnas för kontroll.⁶⁵

5.7.4 Mätinstrumentdirektivet (MID)

Mätinstrumentdirektivet⁶⁶ reglerar en lägstanivå för olika mätinstrument. Genom direktivet ska tillförsäkras att samma skydd gäller oavsett i vilket land inom EES man befinner sig. Detta innebär att det inte får finnas regler som är mindre långtgående än de regler direktivet anger. Enligt direktivet är det heller inte tillåtet för medlemsstaterna att ställa egna särkrav, förutom krav på till exempel tålighet mot kyla eller värme.⁶⁷

Direktivet reglerar olika driftsinställningar (ledig, upptagen, stoppad). Det finns konstruktionskrav och högsta tillåtna felmarginal regleras.

Direktivet har, såvitt gäller taxametrar, implementerats genom Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter (STAFS 2016:8) om taxametrar.⁶⁸ Tillsatsanordningar regleras i Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar.

5.8 Fordon

Ett fordon får inte användas i taxitrafik innan det har anmälts på korrekt sätt till Transportstyrelsen.⁶⁹ Fordonen ska också genomgå kontrollbesiktning varje år.⁷⁰

⁶⁴ 5 kap. 1–2 §§ TSFS 2013:41.

⁶⁵ 5 kap. 3–4 §§ TSFS 2013:41.

⁶⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/32/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av mätinstrument (omarbetning).

⁶⁷ Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Nya regler för mätinstrument, Info 06:3.

⁶⁸ SWEDAC föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:11) om taxametrar.

⁶⁹ 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen.

5.9 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Om ett fordon framförs i strid mot taxitrafiklagen, eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen, får en polisman eller tulltjänsteman hindra dess fortsatta färd. Polisman-
nen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket
transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller av-
lastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat
i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänste-
mannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.⁷¹

Om det har fattats ett beslut om hindrande av fortsatt färd enligt
taxitrafiklagen, och det kan antas att beslutet inte kommer följas, får
en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller
annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar, och registre-
ringsskyltar. Kan det av särskilda skäl antas att omhändertagande
inte är tillräckligt får även klampning ske av fordonet. Omhänder-
tagande eller klampning kan också ske om föraren utgör en påtaglig
fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats
enligt 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276). Åtgärderna ska
upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå
under längre tid än 24 timmar.⁷²

5.10 Vilotider

Det finns regler om vilotider för taxiförare i förordning (1994:1297)
om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. En förare måste
ha haft en dygnsvila på minst elva timmar de senaste 24 timmarna
innan han eller hon utför transporter. Dygnsvilan kan delas upp på
två viloperioder, men en måste vara minst åtta timmar lång.⁷³ Varje
förare ska ha en personlig tidbok där dygnsvilan antecknas. Om föra-
ren är anställd ska motsvarande anteckningar även föras hos arbets-
givaren.⁷⁴ Föraren ska ha med sig tidboken vid varje transport och
ska kunna lämna ifrån sig den om polis eller bilinspektör begär det.⁷⁵

⁷⁰ 6 kap. 10 § fordonsförordningen.

⁷¹ 5 kap. 7 § taxitrafiklagen.

⁷² 5 kap. 2, 8–9 §§ taxitrafiklagen.

⁷³ 3 § förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

⁷⁴ 5 § förordning om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

⁷⁵ 5–7 §§ förordning om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

Man kan använda en analog eller digital färdskrivare i stället för en personlig tidbok. Om den sammanlagda körtiden under varje 24-timmarsperiod aldrig är större än fyra timmar och trettio minuter behöver någon vilotid inte registreras.⁷⁶ Det finns även bestämmelser om arbetsgivarnas skyldighet att exempelvis tillhandahålla material till arbetstagarna och till myndigheterna.⁷⁷ Det finns straffbestämmelser i förordningen som träffar både arbetstagare och arbetsgivare.⁷⁸

5.11 Redovisningscentraler

Under år 2017 införs en skyldighet för taxifordon som har taxameterutrustning att ansluta sig till en redovisningscentral. Redovisningscentralernas ändamål är att ta emot och lagra och lämna ut information från taxameterutrustningar.⁷⁹ Lagringen ska ske under sju år från slutet på det kalenderår då överföringen av informationen från taxameterutrustningen ägde rum.⁸⁰ Om Skatteverket begär det så ska redovisningscentralen lämna ut lagrade uppgifter till Skatteverket och upplysning om uteblivna överföringar. Om överföringar har uteblivit ska redovisningscentralen även informera tillståndsmyndigheten om detta.⁸¹ På begäran av den som har tillstånd att driva taxitrafik ska lagrade uppgifter även lämnas ut till denne.⁸²

Den som vill driva en redovisningscentral måste ha tillstånd till detta. Bara den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig kan få ett tillstånd. Det krävs även att tillståndshavaren är bosatt eller har säte i EES.⁸³

De regler som avser redovisningscentralernas verksamhet träder i kraft den 1 januari 2017 medan de regler som avser taxiföretagens skyldigheter träder i kraft den 1 maj 2017.⁸⁴ Det är dock inte förrän en taxameter genomgått den årliga besiktningen som skyldigheten att fordon ska vara anslutna till en redovisningscentral inträder. Detta innebär att för de fordon vars taxameter besiktigas den

⁷⁶ 17 § Transportstyrelsens författningssamling (TSFS 2015:17).

⁷⁷ 10 § förordning om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

⁷⁸ 12 § förordning om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

⁷⁹ 2 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸⁰ 23 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸¹ 24 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸² 25 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸³ 3 och 8–11 §§, lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁸⁴ Regeringens proposition, *Senarelagd införande av redovisningscentraler för taxi*, 2015/16:16.

30 april 2017, så behöver kravet inte vara uppfyllt förrän nästa årliga besiktning ska göras den 30 april 2018. Det gäller så länge ingen omständighet inträffar som gör att besiktning av taxametern måste ske däremellan.

5.12 Vägtrafikregistret

Ett av vägtrafikregistrets ändamål är att innehålla uppgifter om den som ansöker om eller den som har eller har haft behörighet att köra taxi.⁸⁵ Taxifordon ska ha särskilda registreringsskyltar med följande utseende (taxiskyltar).⁸⁶



Vägtrafikregistret ska innehålla uppgifter om yrkeskompetens som taxiförare och rätten att bedriva taxitrafik.⁸⁷ I registret ska även beslut om varning eller återkallelse avseende taxitrafiktillstånd antecknas. Giltighetstid för taxiförarlegitimation, om legitimationen är förenad med villkor, om en legitimation är omhändertagen av polis, krav på läkarintyg, utländska domar med mera ska antecknas i registret.⁸⁸

Det finns även möjlighet för taxifordon att ha personliga taxiskyltar. Även dessa har gul botten.

⁸⁵ 5 §, första punkten B, lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

⁸⁶ 7 kap. 9–10 §§, förordning (2001:650) om vägtrafikregister.

⁸⁷ 6 § första stycket 3a lagen om vägtrafikregister.

⁸⁸ Bilaga 3 förordning om vägtrafikregister.

5.13 Transportstyrelsens tillgång till uppgifter om domar och andra avgöranden

Uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut till Transportstyrelsen om det avser en lämplighetsprövning i fråga om tillstånd till taxi- trafik eller taxiförarlegitimation.⁸⁹

Vid vissa brott ska Polismyndigheten underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som antecknats i belastningsregistret. Dessa brott är bland andra:

- mord, misshandel
- olaga hot, grov fridskränkning
- våldtäkt eller vissa andra sexualbrott
- stöld, förskingring, bedrägeri
- smugglingsbrott
- narkotikabrott
- brott mot taxitrafiklagen.⁹⁰

När Transportstyrelsen fått en underrättelse från Polismyndigheten om en anteckning i belastningsregistret ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med uppgifter om körkortsregistrering samt taxitrafikregistreringen.⁹¹

5.14 Undantag från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag

5.14.1 Inledning

Det finns bestämmelser om otillåten konkurrens vilka innebär att vissa konkurrensbegränsande samarbeten mellan företag är förbjudna.⁹² Förbudet gäller inte för avtal som

⁸⁹ 10 § första stycket 7 förordningen (1999:1134) om belastningsregister.

⁹⁰ 7 kap. 8 § körkortsförordningen (1998:980) och 5 kap. 2 § förordning om vägtrafikregister.

⁹¹ 5 kap. 6 förordning om vägtrafikregister.

⁹² 2 kap. 1 § konkurrenslagen (2008:579).

1. bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande
2. tillförsäkrar konsumenterna en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås
3. bara ålägger de berörda företagen begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i 1
4. inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga.⁹³

Utöver dessa regler finns två undantag som rör taximarknaden.

5.14.2 Gruppundantag som avses i lagen (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan

Undantaget omfattar avtal som ingåtts på annat sätt än muntligen mellan taxiföretag eller mellan taxiföretag och beställningscentral och som avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställningscentral eller på annat sätt. Bestämmelserna gäller under förutsättning att avtalet ingåtts i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar och att de samverkande taxiföretagen under ett räkenskapsår, och beräknat för hela den perioden, svarar för högst 35 procent av marknaden för de tjänster som avtalet avser.⁹⁴

Undantaget innebär även att taxiföretagen får ha gemensam marknadsföring, skyldighet för taxiföretag att utföra köruppdrag och ställa fordon till förfogande och skyldighet att under anslutningstiden inte konkurrera med den gemensamma transportverksamheten, med mera.⁹⁵

⁹³ 2 kap. 2 § konkurrenslagen.

⁹⁴ 1 § lagen (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan.

⁹⁵ 4 § lagen om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan.

5.14.3 Undantaget i 2 kap. 5 § konkurrenslagen

Undantag från bestämmelserna om förbud mot konkurrensbegränsande avtal finns också för vissa samarbeten mellan taxiföretag eller mellan beställningsföretag och taxiföretag. För att undantagsregeln ska kunna tillämpas krävs att samtliga förutsättningar i de tre punkterna nedan är uppfyllda. Förutsättningarna är vidare att det rör sig om ett skriftligt avtal samt att avtalet

1. avser gemensam transportverksamhet genom samverkan i en beställningscentral eller på något annat sätt i syfte att uppnå effektivitetsvinster eller andra sådana ekonomiska fördelar,
2. behövs för att tillgodose det samhälleliga intresset av tillgång till taxiservice, och
3. omfattar högst 40 taxifordon.

Detta undantag gäller inte

1. till den del samarbetet avser förfarande eller villkor som innebär eller omfattar
 - a) fastställande av gemensamma priser,
 - b) uppdelning av marknader,
 - c) en uppsägningstid för anslutet taxiföretag som överstiger sex månader från uppsägningstillfället eller, i fråga om en ekonomisk förening, villkor att uppsägningen inte får göras förrän tidigast efter sex månader eller längre tid från inträdet, eller
 - d) förbud för anslutet taxiföretag efter avtalstidens utgång konkurrera med den gemensamma transportverksamheten, och
2. till den del det är uppenbart att syftet med den gemensamma transportverksamheten eller intresset av tillgång till taxiservice enligt första stycket 1 och 2 kan tillgodoses utan att samarbetet avser sådant förfarande eller villkor som avses i 1.

Undantaget omfattar flera olika typsituationer och avser både horisontella och vertikala avtal. Skälet till att den här regeln infördes var för att trygga förekomsten av taxiservice på vissa orter. Undantaget avsåg antingen småstadsorter eller orter utanför storstäderna, som har ett relativt stort befolkningsunderlag där det finns en dominerande beställningscentral med hög eller mycket hög andel av marknaden.

5.15 Bokföring av intäkter

Varje körning av kund är enligt bokföringslagen (1999:1078) en affärshändelse.⁹⁶ Om det finns flera likartade affärshändelser under en och samma dag får en gemensam verifikation för dessa användas.⁹⁷ Varje körpassrapport är en sådan verifikation.⁹⁸ Av körpassrapporten framgår det antal kilometer som fordonet under dagen använts i taxitrafik, och hur många av dessa kilometer som är körningar för vilka en kund betalat eller ska betala. Därutöver framgår intäkter under körpasset, och uppdelning av betalningen i kontant eller kredit (faktura/kontokort). På körpassrapporten finns även ett identifikationsnummer för föraren vilket innebär att intäkterna också kan knytas till förare vilket innebär att även förarlöner kan kontrolleras.

5.16 Skatteregler

5.16.1 Näringsverksamhet

Inkomst av näringsverksamhet

En inkomst ska anses utgöra inkomst av näringsverksamhet om den har förvärvats i en verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och självständigt. Vid bedömningen av om en uppdragstagares verksamhet bedrivs självständigt ska det särskilt beaktas vad som avtalats med uppdragsgivaren, i vilken omfattning uppdragstagaren är beroende av uppdragsgivaren och i vilken omfattning uppdragstagaren är inordnad i uppdragsgivarens verksamhet.⁹⁹

Om någon bedriver olaga taxiverksamhet är detta inte skäl att personen inte ska betala skatt på inkomsten.¹⁰⁰

⁹⁶ Med affärshändelse avses varje förändring av sammansättningen av ett företags förmögenhet som beror på företagets ekonomiska relationer med omvärlden, såsom in- och utbetalningar, uppkomna fordringar och skulder samt egna tillskott till och uttag ur verksamheten av pengar, varor eller annat, se 1 kap. 2 § första stycket 6 bokföringslagen (1999:1078).

⁹⁷ BFNAR 2013:2, 6.1.

⁹⁸ En körpassrapport är en rapport som skrivs ut från taxameterutrustningen och som avser ett körpass, det vill säga den tid under vilken en taxiförare använder ett fordon i taxitrafik, TSFS 2013:41 2 kap. 1 §.

⁹⁹ 13 kap. 1 § Inkomstskattelagen (1999:1229).

¹⁰⁰ Se rättsfallet RÅ 2005 ref. 14.

F-skatt

F-skatt ska betalas av den som är godkänd för F-skatt.¹⁰¹ Skatteverket ska godkänna den som säger sig bedriva näringsverksamhet eller har för avsikt att bedriva näringsverksamhet i Sverige. Under vissa förutsättningar, exempelvis om den sökande inte bedöms komma att bedriva näringsverksamhet eller har misskött sina skatteåligganden, behöver Skatteverket inte godkänna ansökan.¹⁰²

En aktör som anlitar en tjänsteutövare, exempelvis en taxiförare, som inte har F-skatt, är ansvarig för att göra skatteavdrag, betala sociala avgifter och lämna kontrolluppgift till Skatteverket.¹⁰³

5.16.2 Inkomst av tjänst

Inkomstslaget

Inkomst av tjänst är sådan inkomst som inte ska räknas till inkomstslaget kapital eller näringsverksamhet.¹⁰⁴ De tre olika varianterna som räknas upp i bestämmelser som avgränsar inkomstslaget sägs att med tjänst avses:

- anställning
- uppdrag
- annan inkomstgivande verksamhet av varaktig eller tillfällig natur.

Vanliga ersättningar inom inkomstslaget är lön, pensioner, arvoden, förmåner och andra inkomster som uppbärs på grund av tjänst.¹⁰⁵

I princip alla inkomster som är sammanknutna med en anställning ska anses utgöra inkomst av tjänst. Även sjukpenning och föräldrapenning är inkomst av tjänst.

När det gäller hobbyverksamhet finns en särskild regel som avser avdrag inom inkomstslaget tjänst. Där anges att den som bedriver

¹⁰¹ 8 kap. 3 §, skatteförfarandelagen (2011:1244).

¹⁰² 9 kap. 1 §, skatteförfarandelagen.

¹⁰³ www.skatteverket.se/omoss/press/pressmeddelanden/riks/2014/2014/viktigtattkontrolleraomforetagarharskatt.5.3aa8c78a1466c5845874c4e.html?q=F-skatt, den 22 november 2016.

¹⁰⁴ 10 kap. 1 §, inkomstskattelagen.

¹⁰⁵ 11 kap. 1 §, inkomstskattelagen.

hobbyverksamhet inte får göra större avdrag för förvärvandet av inkomsten än den faktiska inkomsten.¹⁰⁶

Taxiförare, som inte bedriver näringsverksamhet, beskattas i inkomstslaget tjänst.

Preliminärskatt

En arbetsgivare ska göra avdrag för preliminärskatt. Preliminärskatten ska så långt möjligt motsvara den skatt som arbetstagaren slutligen kommer att behöva betala.¹⁰⁷ Kan det antas att inkomsten under året kommer understiga 1 000 kronor ska dock något skatteavdrag inte göras.¹⁰⁸

Kontrolluppgift

Den som betalar ut tjänsteinkomst ska också lämna kontrolluppgift till Skatteverket. Kontrolluppgiften ska tjäna till ledning för att bestämma underlaget för den skatt som ska tas ut.¹⁰⁹ Någon kontrolluppgift behöver dock inte lämnas om något skatteavdrag inte har gjorts och inkomsten inte överstiger 100 kronor alternativt 1 000 kronor om den inte motsvarar någon utgift i näringsverksamhet.¹¹⁰

Kontrolluppgiften ska bland annat innehålla värdet av ersättningen och den tid ersättningen avser, om den inte avser hela året.¹¹¹

Arbetsgivaravgifter

En arbetsgivare ska betala arbetsgivaravgifter på den ersättning som den anställde får.¹¹² Detta gäller även en person som är anställd i sitt eget aktiebolag. Om en förare också är den som innehar taxitrafiktillståndet, och verksamheten drivs i enskild firma, ska i stället egenavgifter betalas på vinsten i näringsverksamhet.

¹⁰⁶ 12 kap. 37 §, inkomstskattelagen.

¹⁰⁷ 8 kap. 1 och 4 §§, 10 kap. 2 §, skatteförfarandelagen.

¹⁰⁸ 10 kap. 4 §, skatteförfarandelagen.

¹⁰⁹ 14 kap. 1 § och 15 kap. 2 §, skatteförfarandelagen.

¹¹⁰ 15 kap. 8 §, skatteförfarandelagen.

¹¹¹ 15 kap. 9 §, skatteförfarandelagen.

¹¹² 2 kap. 1 och 4 §§, socialavgiftslagen (2000:980).

5.16.3 Mervärdesskatt

Mervärdesskatt ska betalas vid omsättning inom landet av varor eller tjänster som är skattepliktig och görs av en beskattningsbar person i denna egenskap.¹¹³ En transporttjänst som taxikörning är skattepliktig. Mervärdesskatten ska också framgå på kvittot.¹¹⁴ Skattesatsen för taxitjänster är 6 procent.

Om en förare regelbundet kör taxi i sin privata bil och verksamheten bedrivs självständigt ska mervärdesskatt redovisas.¹¹⁵ Detta är alltså oberoende av om inkomst av näringsverksamhet kan sägas föreligga.

5.16.4 Särskilt om Skatteverkets bedömning avseende förare som kör andra mot betalning i ett privat fordon¹¹⁶

Skatteverket har publicerat en bedömning av skattekonsekvenser när privatpersoner kör andra mot betalning i ett privat fordon. Myndigheten har bedömt att om:

- det endast finns en uppdragsgivare,
- uppdragsgivaren bestämmer priserna och hur verksamheten ska bedrivas, och
- taxitrafiktillstånd saknas,

så kan verksamheten formellt inte anses bedrivas yrkesmässigt. Det innebär att föraren anses vara uppdragstagare till uppdragsgivaren (ofta en verksamhetsutövare via plattform) vilket innebär att de intäkter föraren uppbär vid sådant uppdrag tillhör inkomstslaget tjänst. Dessa förare har även regelmässigt A-skatt. Effekten av det är att uppdragsgivaren ska betala sociala avgifter på förarnas inkomster samt att de är skyldiga att lämna kontrolluppgifter. I det fall uppdragsgivaren finns i ett annat land är de däremot inte skyldiga att göra preliminärskatteavdrag.

¹¹³ 1 kap. 1 § första stycket 1, mervärdesskattelagen (1994:200).

¹¹⁴ Bilaga punkt 12, SWEDACS föreskrift STAFS 2012:5.

¹¹⁵ www.skatteverket.se/omoss/nyheter/2015/nyheter/kordufolkmotbetalningidinprivatabil.html, den 22 november 2016.

¹¹⁶ www.skatteverket.se/omoss/nyheter/2015/nyheter/kordufolkmotbetalningidinprivatabil.html, den 22 november 2016.

När det gäller mervärdesskatt ska en tolkning göras utifrån mervärdesskattelagen och begreppet beskattningsbar person. Skatteverket anser att om föraren regelbundet kör andra mot betalning i ett privat fordon är han eller hon en så kallad beskattningsbar person. Det innebär att han eller hon ska redovisa mervärdesskatt på den ersättning passageraren betalar, även om ersättningen inte kommer föraren omedelbart till godo.

Det kan avslutningsvis konstateras att Skatteverkets slutsatser om inkomstskatt och mervärdesskatt kan innebära svårigheter för de individer som utför denna typ av tjänster att förstå sina åtaganden. Detta mot bakgrund av att en person kan beskattas i inkomstslaget tjänst samtidigt som han eller hon är beskattningsbar person i mervärdesskattehänseende.

5.16.5 Slutsatser

Den som driver näringsverksamhet ska betala skatt på inkomst av näringsverksamhet. Till följd av våra förslag rörande taximarknaden blir det beställningscentralerna och de som driver taxiverksamhet, det vill säga taxiföretagen, som uppbär inkomst av näringsverksamhet. Taxiföretagen kan vara organiserade i bolagsform eller som enskild firma. Om det drivs i bolagsform (eller annan form av juridisk person) är det bolaget eller den juridiska personen som ska betala skatten och om det drivs i form av enskild firma är det den fysiska personen som ska betala skatten. Då har den fysiska personen i allmänhet F-skatt.

För anställda förare ska arbetsgivaren lämna kontrolluppgift och betala arbetsgivaravgifter. En förare, som också är den som driver verksamheten i en enskild näringsverksamhet, ska i stället betala egenavgifter.

Den som säljer en taxitjänst, ska redovisa moms med 6 procent. Detta är typiskt sett beställningscentralen och/eller taxiföretaget.

Om en person brukar sitt privata fordon och kör för endast en uppdragsgivare kan detta (enligt uppgift från Skatteverket) regelmässigt inte anses utgöra inkomst av näringsverksamhet. Förarna ska därför ta upp den inkomst de uppbär som inkomst av tjänst. Detta gäller även om det inte finns något regelrätt anställningsförhållande mellan uppdragsgivaren och föraren.

6 Problembeskrivning och behovsinventering taxi

6.1 Inledning

6.1.1 Utredningsuppdraget

Den svenska taximarknaden kan delas upp på taxifordon som har taxameter, prisinformationsdekal och taxiskyltar och taxifordon utan denna utrustning. Utredningsuppdraget består i att göra en översyn av om möjligheter till dispens från taxameterkravet ska tas bort och om en ny form av taxi ska införas.

6.1.2 Ändamålet med kapitlet

Enligt direktivet ska utredningen:

- Utreda och eventuellt lämna förslag på obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
- Utreda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil, m.m.

Syftet med det här kapitlet är att kartlägga vilka problem som finns på dagens taximarknad som samtidigt är av intresse för att besvara direktivets frågeställningar i de ovan redovisade punkterna.

Därefter presenteras en kartläggning av vilka behov och intressen som är centrala och därmed vilka aspekter som ska vara vägledande vid en avvägning av hur frågeställningarna i de ovan redovisade punkterna ska besvaras.

Av samma skäl innehåller kapitlet även en sammanfattning av nackdelar och fördelar med traditionell taxis teknikanvändning samt förmodade nackdelar och fördelar med en ny form av taxi. När det

gäller den nya formen av taxi tas avstamp i att fordonen, på sätt som beskrivs i utredningsdirektivet, behöver vara försedda med någon form av teknisk utrustning för att resor ska kunna följas samt att fordonen bör vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral.

Avslutningsvis innehåller kapitlet en avvägning mellan de fördelar och nackdelar som framkommit med en slutsats där det framgår vilken väg utredningen väljer att ta.

6.2 Problem på taximarknaden

6.2.1 Det förekommer skatteundandragande

Som redovisats i betänkandet förekommer skatteundandragande på taximarknaden i relativt stor utsträckning (se avsnitt 4.12). Enligt huvudregeln är den som i näringsverksamhet säljer varor eller tjänster mot kontant betalning eller mot betalning med kontokort skyldig att använda kassaregister.¹ Taxifordon omfattas emellertid av ett undantag från skyldigheten att ha ett kassaregister.² Undantaget avser såväl fordon med taxameter som fordon med dispens.

Taxametern är vid rätt användning ett bra instrument för kontroll av intäkter. Som tidigare redovisats finns föreskrifter om hur en taxameter ska användas (se avsnitt 5.7). Det är emellertid relativt frekvent att den inte används i enlighet med uppställda krav. Ett exempel är att priset för en körning registreras som ett fast pris och att detta är mycket lägre än det faktiska priset. Uppgifter om priset och hur betalning gjorts registreras därför inte korrekt i taxametern. Ett annat exempel är att en taxameter är registrerad som ledig trots att det finns en betalande kund i bilen. En sådan situation kan vara att taxiföretaget fått en beställning men sedan uppger till beställningscentralen att kunden inte dykt upp. Betalningen registreras då heller inte i taxametern. Dessa typer av beteenden kan förmodas bero på att kontanthantering är vanligt förekommande i taxibranschen och därmed ett skäl till att skatteundandragandet förekommer i så stor utsträckning.

¹ 39 kap. 4 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

² 39 kap. 5 § första stycket p. 3, skatteförfarandelagen.

6.2.2 Underlaget som lämnas för bokföring kan ibland vara svårt att kontrollera

Enligt huvudregeln ska det finnas en verifikation för varje affärshändelse. Varje körning är en affärshändelse. För flera likartade affärshändelser får dock en gemensam verifikation användas som dokumentation. I ett företag där kassaregister används, och i det här fallet kan en taxameter jämföras med ett kassaregister, ska den gemensamma verifikationen bestå av tömningskvitton (det vill säga körpassrapporten) samt antingen kontrollremsor (uppgifter från de kvitton som ingår i körpassrapporten) eller journalminnen.

I körpassrapporterna redovisas ett antal uppgifter som exempelvis fördelningen mellan betalning i sedlar och mynt och betalning med betalkort. Även körningar som faktureras ska framgå. Det är inte ovanligt att taxiföretag i stället lämnar in andra former av underlag för sin intäktsredovisning. Detta innebär att det är svårare för Skatteverket att kontrollera intäkterna.

6.2.3 Det finns skillnader i kontrollerbarhet eftersom vissa aktörer har dispenser

Aktörer som har dispens från taxameterkravet är svårare att kontrollera än aktörer med taxameter. Detta kan i viss mån kompenseras om aktörerna tillhör beställningscentraler och dessa i sin tur har god kontroll över de intäkter som uppbärs av anslutna taxiföretag för uppdrag som förmedlats eller givits av beställningscentralen. Information om köruppdrag som utförts med dessa fordon kommer heller inte överföras till redovisningscentraler.

6.2.4 Dispenser från taxameterkravet skapar obalans

Under 2017 träder lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik i kraft. Genomförandet sker genom att redovisningscentralerna kan ansöka om tillstånd från den 1 januari 2017 och att fordon med taxameter ansluter sig till en redovisningscentral från den 1 maj 2017. Skyldigheten att ansluta sig till en redovisningscentral inträder dock först sedan den årliga besiktningen av taxa-

metern har skett. Detta innebär att samtliga aktörer ska vara anslutna till redovisningscentraler senast den 30 april 2018.

När systemet med redovisningscentraler har införts kommer det innebära att skillnaden i kontrollerbarhet mellan aktörer med och utan taxameter ökar. Att ta bort möjligheter till dispens skulle leda till att relevanta aktörer i högre utsträckning skulle vara kontrollerbara. På så sätt minskas obalansen mellan de aktörer som nu har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet. Obalansen gäller inte bara grad av kontrollerbarhet utan även kostnader förknippade med taxameterutrustningen. En annan aspekt på detta är att skillnaderna minskar även i förhållande till alla olika former av serviceverksamheter som lyder under reglerna om kassaregister.

6.2.5 Bättre möjligheter finns för koordinering av transporter

I direktivet anges som syfte för utredningen att anpassa dagens regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar, till exempel i form av de möjligheter som ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter. Det är av stor betydelse att främja nya möjligheter. Med koordinering avses i det här sammanhanget möjligheter att knyta samman passagerare eller beställare å ena sidan och de som utför taxitjänsterna å andra sidan.

6.2.6 Tekniska alternativ

Taxameterutrustningen är ett mätinstrument, men skapar också utskrifter som utgör räkenskapsinformation. Uppgifterna från taxameterutrustningen utgör också ett bra underlag för kontroll av den beskattningsbara inkomsten. Samtidigt finns andra tekniska lösningar som skulle kunna utgöra utrustning för kontroll av taxifordon samt dess rörelser. Ett argument mot att som ensam åtgärd ta bort möjligheten till taxameterundantag är om det skulle kunna finnas andra fullvärdiga alternativ.

Lagstiftningen är i dag utformad med ett obligatoriskt krav på taxameter; den lämnar alltså inte dörrarna öppna för användning av andra former av teknik. Detta begränsar marknaden och utesluter andra tekniska lösningar än taxametern för att uppfylla de skyddsändamål som kan finnas på taximarknaden.

6.2.7 Dispenssystemet skapar en osäker marknad

De dispenser Transportstyrelsen medger är tidsbegränsade. Detta innebär att aktörer med dispenser under som minst vartannat år och numera ofta efter redan ett år måste genomgå ett nytt ansökningsförfarande. I huvudsak gäller att för att en aktör ska få dispens från kravet på att ha taxameter så ska aktören ha synnerliga skäl för detta. Så som kravet har kommit att uttolkats så omfattar det aktörer som kör hyrverksverksamhet och samhällsbetalda transporter. Företrädare för hyrverksverksamheten gör gällande att om de skulle omfattas av skyldigheten att ha taxameter, taxiskylt samt prisinformationsdekal så finns det inte längre någon marknad för dem. Aktörer som vill agera på denna typ av marknad har med hänsyn till dispenssystemet osäkra förhållanden för sin affärsverksamhet. Bland annat med anledning av den pågående utredningen har Transportstyrelsen nu ändrat sin praxis såtillvida att dispensbeslut i stället ges för ett år i taget. Detta har ökat osäkerheten för aktörer med dispens.

6.2.8 Det är låg lönsamhet i branschen

Som konstaterats i kapitel 4 är det förhållandevis låg lönsamhet på taximarknaden. En förklaring till den låga lönsamheten kan vara stora kostnader för skatter, överetablering samt priser som är för låga i förhållande till kostnadsbilden. Kostnaden för en taxameter samt de kostnader som är förknippade med sådan utrustning är heller inte obetydliga.

WSP Analys och Strategi har intervjuat fyra av de fem största tillverkarna av taxametrar för att kartlägga kostnaderna för inköp och drift av en ny taxameter. Undersökningen visar att kostnaden för en taxameter varierar kraftigt med standard och funktion.³

Kalkylen bygger på kostnaden för en ny taxameter. Det finns dock begagnade taxametrar som har lägre inköpskostnader men troligen högre driftskostnader. Kostnaden för att köpa en ny taxameter varierar mellan 15 000 och 45 000 kronor. Den billigaste taxametern som kan överföra taxameteruppgifterna trådlöst till en redo-

³ WSP har samlat in prisuppgifter från företagen Structab, Halda, Taxisystem samt Nordic Auto El (f.d. Frogne).

visningscentral kostar 22 500 kronor.⁴ Kostnaden för att installera en taxameter i ett fordon uppgår till mellan 4 000 och 10 000 kronor. Till detta kommer en kostnad för besiktning och underhåll av taxametern på mellan 1 500 och 3 100 kronor per år. De beställningscentraler som WSP intervjuat uppskattar att en taxameter behöver bytas ut efter cirka 5 år.⁵ Däremot finns inte behov av de dyrare varianterna av taxameterutrustning utifrån de krav som föreskrifterna om taxametrar ställer.

Möjligen kan ny teknik leda till lägre kostnader för taxibranschen vilket är av betydelse på en marknad som är tyngd av kostnader.

6.3 Kartläggning av de relevanta intressena

6.3.1 Intressen inom taxibranschen

Lika tjänster ska vara lika kontrollerbara

Under 2017 kommer redovisningscentraler införas. Deras huvudsakliga uppgift är att ta emot, lagra och lämna ut taxameteruppgifter. Detta innebär en kostnad för de aktörer som har taxameter eftersom de nu behöver ansluta sig till en redovisningscentral. Kostnadens storlek uppskattades i utredningen som föregick lagstiftningen till 3 000 kronor per taxiföretag och år.⁶ Det innebär även att kontrollen avseende dessa aktörer blir bättre, eftersom det kommer att bli svårare att manipulera eller undanhålla den information som taxametern innehåller. Detta får till följd att skillnaden mellan aktörer som har taxameter och de som inte har taxameter blir större. Det utgör en konkurrensfördel för de senare som kan anses vara otillbörlig eftersom de inte är kontrollerbara i lika hög utsträckning.

⁴ Taxitrafiklagen kräver att uppgifterna ska överföras trådlöst till redovisningscentralen. Det behöver inte ske direkt från taxametern men överföring direkt från taxametern sparar administrativt arbete för taxiföretaget.

⁵ WSP har intervjuat sju beställningscentraler av olika storlek i olika delar av landet. Vissa taxametertillverkare intygar dock att en taxameter har en livslängd på minst 10 år.

⁶ Ds 2013:66, *Redovisningscentraler för taxitrafik*, s. 153.

Lika tjänster ska ha samma typ av tillstånd

Ett tillståndsförfarande kan kräva olika mycket beroende på hur hög nivå som krävs i olika avseenden för att få tillstånd. Som systemet är utformat i dagsläget finns två olika sorters tillstånd, taxiförarlegitimation för förarna och ett tillstånd för den som utövar taxiverksamhet (taxiföretaget). Det rör sig om två olika administrativa förfaranden med ansökningsavgifter. Tillståndsförfarandena innebär även att sökandena måste genomgå ett provförfarande.

Tillståndsförfaranden är inträdesbarriärer på marknaden i form av kostnader i tid och pengar. Det är väsentligt att dessa barriärer är likartade för aktörer som utför samma typ av tjänst; i vart fall om samma intressen finns avseende båda aktörerna. Om så inte är fallet uppkommer en konkurrensfördel för de aktörer som inte behöver uppfylla den högre nivån.

Det kan dock finnas olika tolkningar om vad som gör tjänster lika. Om en ny kategori av personbefordran har färre krav (användning av taxameter och tillhörighet till redovisningscentral) men också färre privilegier (kan inte ta köruppdrag genom att vinkas in från gatan eller taxiköer, och så vidare) kan man argumentera för att tjänsterna är tillräckligt olika och därmed för att acceptera andra kontrollregler eller olika former av tillstånd.

Befintlig teknik

Det finns aktörer med tekniklösningar som utan att vara taxameterutrustning innebär en viss kontroll av verksamheten. Om dessa tekniklösningar uppfyller de uppställda kraven är det en fördel om de också kan godtas som kontrollutrustning.

Det innebär en kostnad för taxiföretagen att byta kontrollutrustning. Det är inte endast inköp av teknisk utrustning utan även installation och besiktningsskostnader av dessa som har betydelse (se avsnittet ovan om taxametrar). Det är därför väsentligt att det finns en stabilitet i vilka teknikkrav som ställs. Samtidigt ska detta balanseras mot intresset av att det finns en öppenhet för innovation.

6.3.2 Samhällets intressen

Som redovisats ovan förekommer det skatteundandragande i taxi-branschen. Skatteundrandaget i taxibranschen utgör sannolikt en högre andel av branschens totala omsättning än i många andra branscher. Att aktörer inte betalar skatt är inte bara en nackdel för konkurrenter utan även ett stort problem för samhället.

Taxibranschen är vidare mycket betydelsefull för samhället i stort. Den utgör en stor och betydelsefull del för transport av personer; inte minst i fråga om det stora antalet samhällsbetalda resor. Till detta ska läggas turistnäringen. Under 2014 kom cirka 20 miljoner utländska besökare till Sverige.⁷ Det är därför mycket viktigt för samhället i stort att taxibranschen fungerar på ett bra sätt. Taxins flexibilitet gör den även till en viktig sista länk i ett holistiskt transportsystem som har stor betydelse för samhällsutvecklingen. Den påverkar både tillgång till köpkraft och arbetskraft och kan således bidra till att mindre orter kan knytas samman med större vilket kan göra dem mer konkurrenskraftiga.

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

6.3.3 Skatteverkets intressen

Skatteverket måste ha möjlighet att bedriva en god kontroll av att taxiföretagen och taxiförarna betalar rätt skatt. Detta innebär att information om körningar och vem som kör ska samlas in på ett säkert sätt, att Skatteverket snabbt ska få information om det behövs och att den information som skickas till Skatteverket ska vara enkel att behandla för myndigheten. Till detta ska naturligtvis läggas att informationen ska vara korrekt, det vill säga oförvanskad.

⁷ Tillväxtverkets hemsida, www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/turism/inkommandebesokareibis.4.3453fc5214836a9a472a81ed.html, hämtat den 27 maj 2016.

6.3.4 Transportstyrelsens intressen

Transportstyrelsen är den myndighet som hanterar tillståndsfrågor för taxi. Myndigheten har därför ett intresse av att få adekvat information och tydliga regler som kan tillämpas vid bedömning av om olika tillstånd ska ges eller vid ärenden om återkallelse, varning och liknande.

När det gäller information är det alltså av betydelse att myndigheten får del av domar eller andra beslut som kan vara relevanta vid bedömning av om exempelvis en taxiförare inte längre bör ha taxiförarlegitimation.

6.3.5 Passagerarnas intressen

Resans pris

En passagerare kan antingen välja att betala ett fast pris eller ett pris på löpande räkning. Det totala priset för en taxiresa på löpande räkning beror på storleken på startavgiften, resans längd och den tid resan tar. Vid en resa mellan två olika geografiska punkter kan olika färdsträckningar väljas. Taxametern, som besiktigas med jämna mellanrum, fyller funktionen att ge trygghet för konsumenten att priset är rätt räknat. Utan ett instrument i fordonet eller till passagerarens disposition, som beräknar priset under färden, är det rimligt att anta att priset behöver vara fast, det vill säga överenskommet innan resan påbörjas.

I den här delen kan konstateras att detta gäller de passagerare som åker en sedvanlig taxiresa. De som exempelvis åker färdtjänst betalar en fast egenavgift medan det är den offentlige aktören som betalar resans totala pris. Det förefaller inte lika nödvändigt att skydda den offentlige aktören i detta avseende. När det gäller passagerare som reser med hyrverkstrafik är resorna nästan uteslutande fakturerade och priserna fasta per resa eller per tidsenhet.

Säkerhet

Taxiresan är speciell såtillvida att passageraren är förhållandevis utlämnad till en främmande förare som har kontroll över fordonet. Detta förhållande är av särskilt stor betydelse när det gäller de samhällsbetalda resorna där det ofta rör sig om transport av personer

som har svårt att freda sig, till exempel barn, äldre och sjuka. Det är av stor betydelse att de personer som kör fordonen inte utövar våld eller andra typer av brott mot person.

Trafiksäkerhet är en annan aspekt att ta hänsyn till. Taxifordonen ska besiktigas oftare än privat använda fordon för att säkerställa att fordonet fungerar enligt gällande regelverk. Vidare är det av betydelse att körningarna sker på ett trafiksäkert och miljövänligt sätt. Av de skälen ingår dessa delar när föraren och taxiföretaget genomgår prov för att få respektive tillstånd.

Lagstiftaren har hanterat säkerhetsfrågorna genom regler om att domar ska skickas till Transportstyrelsen så att de ska kunna återkalla tillstånd om en aktör inte längre är lämplig.

Kvalitet

I andra länder är resans kvalitet central för reglering av taxi. En del i det är att föraren hittar till resmålet. I resans kvalitet finns även prisaspekten med. Ibland kan en del i kvaliteten även vara att förarna ska ha viss klädsel eller viss nivå av service. Bortsett från att det behöver finnas en viss nivå av kunskap om hur man hittar till ett resmål så finns enligt utredningens bedömning inte skäl att reglera kvalitet eller servicenivå utan detta bör i stället skötas av marknadskrafterna.

6.3.6 Reglering måste vara nödvändig och proportionerlig

Regleringar kan leda till att marknader fungerar bättre men de kan också leda till högt ställda krav som innebär inträdesbarriärer eller sämre fungerande marknader. Dessa barriärer måste dels bedömas utifrån nationella aktörer, dels utifrån aktörer som har en gränsöverskridande verksamhet.

När nya regler införs är det av stor vikt att regleringen är proportionerlig. Regleringen bör inte vara mer ingripande än nödvändigt eftersom man annars riskerar att skada eller störa redan fungerande marknader. Sådana störningar kan exempelvis bestå i att antalet aktörer begränsas eller att priser blir högre än nödvändigt.

Proportionalitet är inte minst av betydelse i ett EU-rättsligt perspektiv. Om begränsningar för tillhandahållande av tjänster och

etablering införs, måste en bedömning göras av om regleringen är proportionerlig och nödvändig. Om dessa villkor inte uppfylls kan regleringen vara i strid med nationens EU-rättsliga åtaganden.

6.4 Fördelar och nackdelar med taxameterutrustningen

6.4.1 Fördelar

Skatteverkets möjlighet till kontroller

Taxameteren är ett väl beprövat mätinstrument. Tekniken underlättar kontrollen av taxiföretagets intäktsredovisning. Detta förutsätter emellertid att den används i enlighet med gällande föreskrifter. Kontrollen kommer bli säkrare när taxametrarna framöver överför uppgifter till redovisningscentraler eftersom det innebär att det blir obligatoriskt att spara taxameteruppgifterna i digitalt format.

Taxameteren ska besiktigas årligen. Besiktningarna sker hos ackrediterade verkstäder och vid dessa besiktningar förs protokoll. Dessa protokoll kan också användas vid en eventuell revision av en taxi-verksamhet.

Informationen i taxameteren kan härledas till förare och tidpunkt vilket innebär att informationen kan användas för kontroll av att rätt uppgifter lämnats till ledning för beskattning av både förare och taxiföretag.

En fördel med taxameteren är alltså att den, vid rätt användning, skapar ett gott underlag för beskattning. Samtidigt bör man ta i beaktande att taxameteren inte alltid används på rätt sätt samt att det inte finns några krav på till exempel kryptering, elektronisk signering eller annan funktion som förhindrar att det i efterhand går att ändra de uppgifter som har registrerats. Detta är av särskild betydelse vid bedömning av om ett nytt system kan införas och ska då ställas i relation till eventuella argument om att ett nytt system inte ger en total kontroll på intäkterna.

Jämnare konkurrens

I dag har närmare vart tionde fordon dispens från kravet att ha taxameter. Genomförandet av redovisningscentralerna kommer innebära att Skatteverkets kontroll av de fordon som har taxameter blir bättre men samma reform kan också skapa bördor för taxiföretagen i form av kostnader för anslutning samt viss administration i samband med att taxiföretag ansluter sig till en redovisningscentral. Samtidigt bör framhållas att skattekontrollen i sig inte kommer bli mer betungande för taxiföretagen eftersom Skatteverket har bättre urvals- och kontrollmaterial och därför i högre utsträckning kan rikta sina kontroller mot de taxiföretag som inte uppfyller sina åtaganden. De ökade kostnaderna kan emellertid innebära att aktörer med dispens får ännu större konkurrensfördelar än i dag. För att undvika en sådan situation bör de aktörer som i dag har dispens från kravet på taxameterutrustning antingen förse sina fordon med en taxameter eller kontrolleras på ett annat sätt som är likvärdigt. En sådan kontroll kan grunda sig på såväl annan teknik som på ett annat regelverk. Med andra ord kan vissa funktioner ersättas med annan teknik och andra funktioner med ändringar i rapporteringskraven eller liknande.

Pristrygghet vid rörligt pris

Vid avtal om rörligt pris för en taxiresa utgör taxametern en trygghet för passageraren som löpande under färden kan se prisets utveckling samt känna förtroende för att priset är rätt räknat. Vid dessa situationer är taxametern en trygghet.

Enligt svenska regler måste en tillsatsanordning vara ansluten till taxametern. Detta innebär att kvitto kan skrivas ut och överlämnas till passageraren vid färdens slut. Det är en fördel att kunderna kan få tillgång till kvitto i fordonet. Däremot kan ett fullgott alternativ, som många kunder föredrar, vara att få ett elektroniskt kvitto skickat till en e-postadress eller ett telefonnummer. I länder som USA föredrar vissa företag att deras tjänstemän väljer taxialternativ med elektroniska kvitton, eftersom det blir lättare att sammanställa till exempel alla resor under en månad. Dessa kvitton förekommer heller inte lika enkelt.

6.4.2 Nackdelar

Systemet med dispenser innebär en osäkerhet

De aktörer som har dispens, eller som önskar få det, måste gå igenom ett ansökningsförfarande. Dispenserna är tidsbegränsade. Både det initiala ansökningsförfarandet och eventuella förnyelser innebär en osäkerhet. Ett system där relevanta aktörer inte är beroende av tidsbegränsade beslut skulle kunna bidra till en mer stabil marknad. Detta skulle i sin tur bidra till att beslutande myndighet, samt domstolar vid överprövning, avlastas från dessa periodiskt återkommande beslut.

Taxameterutrustningen är kostsam

Taxametern med kringutrustning är förhållandevis kostsam, även om kostnaden varierar beroende på ålder och prestanda (se avsnitt 6.2.8). Utöver inköpskostnader ska taxametern besiktigas varje år och då måste en avgift betalas. När regler om redovisningscentraler införs under år 2017 kommer kostnader tillkomma i form av anslutningsavgifter till redovisningscentral.

Taxameterutrustningen kan vara en onödig utrustning och kostnad i vissa verksamheter

Det är inte självklart att taxametern är nödvändig i alla grenar av en verksamhet som omfattas av taxitrafiklagstiftningen. Så kan exempelvis vara fallet när en aktör endast arbetar med fakturerade körningar eller körningar som är baserade på längre avtal. Taxametern fyller här inte någon funktion och passageraren har inget befogat intresse av att se hur priset löpande räknas upp. Om ett krav på obligatorisk taxameter införs kommer det innebära att aktörer som för närvarande har dispens måste skaffa taxameterutrustning, prisinformationsdekal och taxiskylt. Detta innebär ökade kostnader samt administrativa bördor för dem.

Ett exempel är resor i hyrverksverksamhet. De hyrverksföretag som utredningen har varit i kontakt med kör endast resor som är avtalade i förväg. Även priset är överenskommet på förhand och betalning sker endast mot faktura. Mot bakgrund av detta finns det inte något behov av taxameter för att kunden ska vara trygg med

att priset för resan är rätt räknat. Det kan också tilläggas att representanter för hyrverksverksamheten uppger att det inte finns någon marknad för dem om de omfattas av skyldigheten att ha taxameter i fordonet. Argumentet har uppfattats som ett argument som främst har med estetik att göra.

De aktörer som endast kör samhällsbetalda resor har likheter med hyrverksverksamhet på så sätt att passageraren inte är beroende av taxametern som ett instrument för att beräkna priset för resan. Passageraren betalar i stället en egenavgift (om det inte rör sig om skolskjuts som är kostnadsfri för passageraren) och för den finns det endast några olika tariffer. Det kan vidare tilläggas att den huvudsakliga avtalsparten har en relativt stark ställning och det kan i stället antas att parterna fritt kan avtala på vilket sätt de vill beräkna priset och om vilken modell för kontroll av detta de vill ha.

Obligatorisk taxameter utan alternativ skulle utgöra ett hinder för ny teknik och andra affärsformer än sådana där taxametern är anpassad till verksamheten

Om det införs ett obligatoriskt krav på taxameterutrustning utan möjlighet att driva taxiverksamhet där intäkter kontrolleras på annat sätt än med en taxameter, kan det innebära inläsningseffekter och ett hinder för utveckling av ny teknik och nya affärsformer.

6.5 Fördelar och nackdelar med en ny form av taxi utan skyldighet att ha taxameter

6.5.1 Fördelar med en ny form av taxi utan taxameter

Det är viktigt att främja innovation och nya affärsmodeller

Taxametern är en teknisk lösning i en låst form vilken huvudsakligen styrs av MID-direktivet. Sedan taxametrar infördes – även om också dessa har utvecklats – har det vuxit fram nya tekniska möjligheter och det är inte möjligt att i dag förutse den framtida utvecklingen. Det kan däremot konstateras att det är väsentligt att främja teknisk utveckling. En form av taxi som kontrolleras på annat sätt än med taxameter skulle innebära större valmöjlighet och beroende på hur reglerna utformas kan en sådan valmöjlighet främja innovation, vilket även kan leda till nya affärsmodeller.

Genom att införa en ny form av taxi skapas en mer stabil situation för aktörer som i dag har dispens

Om dagens dispensmöjlighet avskaffas och en ny form av taxi införs har de aktörer som i dag har dispens och som vill fortsätta att driva taxiverksamhet två alternativ; att inordna sig i den nya formen av taxi eller skaffa en taxameterutrustning. Dessa aktörer kommer inte längre vara beroende av tidsbegränsade beslut och får en bättre förutsebarhet för sin verksamhet i det avseendet. Flera kommentarer har skickats till utredningen från aktörer inom hyrverksbranschen som anser att det tar alldeles för långt tid att få dispens. Dispenserna beviljas oftast ett år i taget. Detta leder till att aktörer kan förlora chansen att lägga anbud för större kontrakt där det krävs att dispensen är i ordning.

Med en ny form av taxi där priset är bestämt på förhand ökar passagerarnas pristrygghet

Om jämförpriset för en taxiresa överstiger 500 kronor ska passageraren informeras skriftligen om detta. Bortsett från denna reglering kan konstateras att det slutliga priset för en resa med rörligt pris är mycket svårt att överblicka. Prisinformationsdekalerna kan ställas mot varandra såtillvida att passagerare kan se att ett visst jämförpris är högre än ett annat. Prisinformationsdekalen hjälper emellertid inte passageraren i någon nämnvärd utsträckning att göra en överslagsberäkning av resans slutliga pris.

Om taxi i den nya formen införs kommer beställningarna av taxiresor ske hos en beställningscentral och priset kommer vara fast eller ungefärligt. Det är utredningens bedömning att detta är något som passagerarna kommer se som en fördel.

Anslutning till beställningscentraler kan förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll

I dag finns inte någon skyldighet att tillhöra en beställningscentral. Om ett taxiföretag inte tillhör en beställningscentral finns i princip endast taxametern som kontrollinstrument för vilka intäkter taxiföretaget har uppburit. Körpassrapporterna utgör räkenskapsinformation för taxiverksamhet enligt bokföringslagen (1999:078). Som

redan antecknats är det inte ovanligt att taxiföretag har bristfällig bokföring och att körpassrapporten inte används som underlag för bokföringen. Om beställningscentraler lämnar strukturerade underlag avseende taxiföretagens intäkter underlättar det Skatteverkets kontroller av att taxiföretag och deras förare deklarerar rätt.

Om en ny form av taxi införs där samtliga fordon kontrolleras på ett likvärdigt sätt blir det en mer konkurrensneutral situation

Enligt befintlig reglering finns två typer av taxifordon; fordon som kontrolleras genom taxameter och fordon med dispens. Detta är en obalans genom en förhållandevis ingripande reglering för fordon med taxameter och en mindre ingripande reglering för fordon utan taxameter. Denna obalans kommer öka när redovisningscentralerna införs. Genom att ersätta dispenssystemet med en ny form av taxi med krav på att tillhöra en tillståndspliktig beställningscentral kan obalansen undanröjas.

Om dispenssystemet upphör och ökade kontrollmöjligheter införs kan förtroendet mellan aktörer öka

Det finns utöver det som redovisats ovan angående fel användning av taxameter, misstankar om att aktörer som har dispens tar andra uppdrag än vad dispensbeslutet ger dem rätt till. I utredningsarbetet har det inte kommit fram mer än anekdotiska belägg för detta men det faktum att sådana misstankar förekommer skapar en marknad med misstroende.

Om dispenssystemet upphör och det införs ett nytt system skulle samtliga aktörer inordna sig i ett kontrollsystem; antingen i form av en taxameter eller i en annan form av system. Den obalans som kan finnas i dag mellan aktörer med och utan dispens skulle därmed kunna elimineras. Detta skulle förhoppningsvis leda till att misstankar om obalans och fusk läks vilket skulle skapa ett större förtroende mellan marknadsaktörer.

Förbättrad personsäkerhet för taxiförarna

Om en ny form av taxi utan krav på taxameter införs kommer en sådan möjlighet sannolikt innebära att passageraren inte får betala kontant i fordonet för resan. Föraren kommer då inte behöva ha en kontantkassa i fordonet och skälet för att försöka råna en förare bortfaller.

6.5.2 Nackdelar med en ny form av taxi utan taxameter

Det är osäkert vilken teknisk lösning som kommer väljas, kostnader förenade med den samt hur den kommer fungera

Att använda taxametern som ett kontrollinstrument i taxiverksamhet är ett väl beprövat system. Taxametern har flera funktioner och fungerar som kontrollinstrument för vilotider och för kontroll av intäkter. Med hjälp av taxametern och tillsatsanordningen kan polisen vid kontroller omedelbart få tillgång till uppgifter för avstämning, inte bara av vilotider utan även av att priset i taxametern stämmer överens med det pris som anges på prisinformationsdekalen.

Enligt vad som framkommit i utredningen finns andra tekniska lösningar som innebär att skattekontrollen kan bli tillräckligt god och likvärdig den kontroll som sker med taxameter.

Vid avgörande om ett nytt system ska införas bör man emellertid beakta risken att tekniken som behövs kan bli förhållandevis dyr och tekniskt avancerad. Utrustningen kommer sannolikt också behöva uppdateras med ny mjukvara med jämna mellanrum vilket kan bli en kostnad utöver anskaffningskostnaden. Under sådana omständigheter bör man överväga om det är rimligt att införa ett nytt system när det finns ett system som fungerar. I denna del bör man även överväga om det är rimligt att införa ny lagstiftning när en så central del som hur teknikdelen ska lösas bygger på osäkerhet. Vidare kan man dra paralleller till införandet av redovisningscentraler där frågan om teknik är central och där införandet försenades delvis på grund av att teknikfrågan tog längre tid att lösa än förväntat. Dessa osäkerhetsaspekter behöver tas i beaktande innan genomförande beslutas.

Ändrade förutsättningar skapar merarbete och ändrade rutiner

En ny form av taxi kräver bland annat nya tillståndprocesser. När det gäller taxiförare och taxiföretag behöver tillståndprocesserna inte ändras. Däremot pekar direktivet på att taxiföretagen ska vara anslutna till tillståndspliktiga beställningscentraler. Detta kräver nya rutiner och vägledningar hos tillståndsmyndigheten.

Det är utredningens bedömning att om en ny form av taxi införs där taxiföretag måste vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral, så kommer flera befintliga beställningscentraler att välja att bli tillståndspliktiga beställningscentraler. Detta innebär att beställningscentraler som vill bli tillståndspliktiga måste gå igenom ett sådant ansökningsförfarande samt i övrigt se till att de uppfyller de krav som framgår i utredningens förslag.

Vidare så behöver marknadsaktörer – taxiföretag och/eller beställningscentraler – införskaffa den tekniska lösning som slutligen kommer ha funktionen som kontrollinstrument.

Det kommer vidare krävas arbete av den myndighet som ska avgöra vilka funktionskrav den tekniska lösningen ska uppfylla. Detta gäller även vilka krav som ska ställas på beställningscentralens tekniska utrustning för att ta emot, lagra och kontrollera informationen.

Vidare bör någon myndighet, sannolikt Skatteverket eller Transportstyrelsen, under sådana omständigheter föreskriva om vilken information som ska samlas in med hjälp av den tekniska utrustningen.

Det har inte framkommit några säkra indikationer på att de aktörer som i dag har dispens från taxameterkravet i någon större utsträckning undandrar sig beskattning. Att inrätta ett nytt system för att råda bot på underredovisning av skatteintäkter kan därför vara ett svagt argument för att införa ett nytt system om detta endast når de aktörer som i dag har dispens från taxameterkravet.

Det kan också konstateras att problem med bristfällig redovisning är särskilt besvärligt när det rör sig om taxiföretag som inte tillhör en beställningscentral, trots att de har en taxameter. Det kan ifrågasättas om ett nytt system skulle råda bot på de problem som finns med sådana taxiföretag.

De som har dispens i dag och som inte tillhör en beställningscentral skulle i ett nytt system, där dispenssystemet avskaffas och de två valen är att tillhöra en tillståndspliktig beställningscentral eller skaffa en taxameter, behöva inrätta sig enligt något av de två sätten.

Finns risk för koncentration av marknaden och minskad konkurrens?

Taximarknaden är förhållandevis koncentrerad med stora beställningscentraler som Taxi Stockholm och Taxi Kurir. De har starka varumärken och en dominans på taximarknaden. Enligt uppgift i betänkandet om redovisningscentraler är det endast tjugo procent av taxiföretagen som inte är anslutna till en beställningscentral.

Om nya regler införs kan man förmoda att redan befintliga beställningscentraler kommer vara sådana tillståndspliktiga beställningscentraler. Det finns då en risk att deras dominans på marknaden ökar. Detta kan vara en förlust för passagerare exempelvis genom mindre konkurrens när det gäller prissättning. Det kan emellertid inte uteslutas att det även blir andra aktörer som blir tillståndspliktiga beställningscentraler vilket i gengäld skulle leda till ökad konkurrens.

Befintliga aktörer är motvilliga till förändring

I utredningen har framkommit att det bland aktörer som i dag har dispens finns ett motstånd mot att införa en ny form av taxiverksamhet. Det framförs dessutom att en ny form av taxi kan riskera att sätta ändamålet bakom redovisningscentralerna ur spel.

Om nya regler införs är det av stor betydelse att skapa ett förtroende för det nya systemet.

6.6 Avvägning

6.6.1 Rimliga alternativ är att bevara nuvarande ordning eller att svara ja på direktivets första två punkter

För närvarande finns ett stort antal taxiföretag som bedriver sin verksamhet utan taxameter. Som redovisats ovan är inte taxameterns samtliga funktioner nödvändiga för dessa aktörer och att införa regler som innebär att de behöver ha en taxameter förefaller sett ur det perspektivet vara att överreglera.

Det är utredningens bedömning att svaret på utredningen antingen blir att behålla dagens ordning, eller att ta bort möjligheterna till dispens från taxameterkravet, och samtidigt införa ett nytt kontrollsystem för taxiverksamhet.

6.7 Slutsatser om vad som ska föreslås

6.7.1 Relevanta intressen kan uppfyllas och därför bör en alternativ form att utöva taxiverksamhet införas

Skattekontrollen kan bli minst lika god

Skattekontrollen kan bli minst lika god genom att taxifordonen ska tillhöra en tillståndspliktig beställningscentral och genom att fordonens rörelser följs, registreras och kontrolleras med hjälp av en annan teknisk lösning än taxametern.

De tillståndspliktiga beställningscentralernas verksamhet bör konstrueras på det sättet att de har en funktion som avtalspart i förhållande till passagerare och taxiföretag. Detta innebär att beställningscentralerna tar emot beställningsuppgiften samt passagerarnas betalningar för resorna. Beställningscentralens uppgift bör vidare vara att fördela uppdragen mellan taxiföretag och därefter redovisa likviden för de olika resorna. Genom en sådan konstruktion ges goda möjligheter till kontroll över uppdrag och betalningar. Det innebär även att beställningscentralen får kontroll över betalda kilometer.

Vidare kan beställningscentralen lagra information om fordonen, dess rörelser samt vilka förare som utfört vilka uppdrag. Detta kan ske genom att det finns viss teknik i fordonen, fast monterad eller mobil, samt teknik hos beställningscentralen för att ta emot information som sedermera lagras. Genom ett sådant system skulle Skatteverket ges möjlighet att få tillgång till kontrolldata vilken är relevant för att kontrollera beskattning i taxiföretag.

Övriga relevanta intressen kan också uppfyllas

Vid genomförande av ett nytt system finns inte skäl att ändra i några delar vad gäller tillstånd för taxiföretag eller yrkeskompetens för förare. Därmed tillförsäkras passageraren den trygghet som är relevant. Om ett system innebär att priset för resan är bestämt på förhand uppfylls vidare passagerarens/beställarens behov av pristrygghet.

Även i övrigt har utredningen dragit slutsatsen att det går att uppfylla övriga relevanta intressen.

Konkurrensneutralitet

Under förutsättning att kontrollen av intäkter i de båda kategorierna sammantaget blir likvärdig föreligger i det avseendet konkurrensneutralitet. Det är utredningens bedömning att detta går att uppnå.

6.7.2 Teknikens utformning är osäker

Den stora osäkerhetsfaktorn är hur omfattande och komplicerad en teknisk lösning som ska tjäna som instrument som samlar in information för kontroll behöver vara. Enligt vad som framkommit i utredningen finns tekniska lösningar som kan vara lika tillförlitliga som en taxameterutrustning. De närmare specifikationerna kan utredningen emellertid inte ta ställning till.

Däremot ska följande framhållas. Ett tekniskt system för kontroll av den skattepliktiga omsättningen måste dels försvåra för mindre seriösa taxiföretag att undanhålla intäkter från redovisningen, dels förbättra myndigheternas kontrollmöjligheter. För att uppnå dessa syften förutsätts att systemet registrerar de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna kontrollera att taxiföretag och taxiförare redovisar rätt intäkter som underlag för sin beskattning. Det är även av betydelse att polisen kan göra kontroller exempelvis när det gäller vilotider eller att taxiföretaget rätt har tagit emot uppdrag och dylikt.

Det är viktigt att uppgifterna bevaras säkert och att de på ett enkelt sätt kan göras tillgängliga för kontrollerande myndigheter. Systemet ska inte gå att manipulera och uppgifterna ska inte gå att förändra utan att det upptäcks vid en kontroll. Om det är förenat med svårigheter att undgå beskattning samtidigt som myndigheternas kontrollmöjligheter är goda får ett sådant tekniskt system också en preventiv effekt.

De flesta funktionskraven bör anges i föreskriftsform. Utredningen lämnar dock, på en mycket övergripande nivå, i kapitel 8 synpunkter på vad föreskrifterna kan innehålla. Den tekniska utvecklingen går emellertid hela tiden framåt. De detaljerade funktionskraven bör av det skälet framgå på annat sätt än genom lag. Det är därför heller inte lämpligt att här föregripa den närmare utformningen av dessa krav.

Föreskrifterna ska vara flexibla på så sätt att de så långt det går anger funktionskrav i stället för krav på utrustningens utformning och därigenom medger olika tekniska lösningar. Detta kan i sin tur främja den tekniska utvecklingen. Förutsättningen för att en tillverkares val ska godkännas är naturligtvis att denne kan visa att den valda lösningen uppfyller alla föreskrivna krav. Även från kostnadsynpunkt är det viktigt att föreskrifterna är sådana att de tillåter olika lösningar så länge de uppställda kraven på funktion och säkerhet uppfylls.

Endast från kontrollsynpunkt relevanta funktioner och information ska regleras och skyddas. Det är därför viktigt att de reglerade funktionerna definieras klart och att de inte blir fler än nödvändigt. Föreskrifter om certifiering ska endast avse de funktioner som detta krävs för, och det bör tillåtas att tillverkaren eller beställningscentralen kan koppla samman den certifierade utrustningen med exempelvis andra programvaror för att skapa en egen lösning som är anpassad till verksamheten. Detta bör tillåtas under förutsättning att de föreskrivna funktionerna hos beställningscentralens certifierade utrustning inte påverkas.

I efterföljande kapitel redovisas några exempel på teknisk utrustning.

6.7.3 Dispensmöjligheten bör avskaffas och en ny form av taxi bör införas

Sammantaget bedöms att en ny form av taxi med obligatorisk tillhörighet till beställningscentral är en god lösning på problem med underredovisning av intäkter som finns i taxibranschen. Genom tillhörighet till tillståndspliktig beställningscentral kommer skattekontrollen förbättras och marknaden bli mer renodlad. Taxiföretag kommer kunna inrätta sig efter de regler som gäller i respektive trafikslag utan att vara beroende av myndighetsbeslut med dispenser. Med förslaget saknas enligt utredningens bedömning skäl att behålla möjligheten till taxameterdispens varför möjligheten ska upphävas.

7 Tekniska möjligheter att kontrollera taxi

7.1 Inledning

Taxi såsom andra kontanthandelsbranscher behöver kunna kontrolleras lätt, effektivt och fullständigt. Kontrollen får inte vara så komplicerad, svårhanterlig eller kostsam att den försvårar för seriösa aktörer att följa reglerna eller utföra sin verksamhet. Det finns dock olika uppfattningar bland taxiföretag och andra intressenter om på vilket sätt taxi lämpligen bör kontrolleras. Med kontroll avses i det här avsnittet framför allt att kontrollera att moms och intäkter i verksamheten redovisas korrekt. Även möjlighet till kontroll av andra aspekter såsom vilotider beaktas.

Kontroll av taxi är inte enbart beroende av en viss teknik eller kontrollutrustning utan också av institutioner för styrning och kontroll hos myndigheterna, teknik, företagens verksamhetssystem och inte minst förarens användning av kontrollutrustningen och regelefterlevnad. I detta kapitel görs en kort redovisning av nödvändig kontrollinformation och en summering av för- och nackdelar med dagens taxameter. Därefter redovisas exempel på tekniker och lösningar som kan användas för att skapa kontrollutrustning för taxi och en beskrivning av hur det skulle kunna se ut om ny teknik och lärdomar från andra områden används. Dessa exempel behandlar:

- Generella typer av teknisk utrustning som ensam eller i kombination kan möta funktionskrav för insamling, överföring och lagring av nödvändig kontrollinformation.

- Befintliga alternativa kontrollutrustningar som används i dag för yrkesfordon, taxitjänster eller andra konsumentbranscher där individuella transaktioner måste kontrolleras för att säkerställa regelefterlevnad.
- Ett exempel på en helhetslösning som skulle kunna vara ett alternativ till dagens taxameter som kontrollutrustning.

Observera att denna redovisning inte är fullständig; nya innovationer skapas hela tiden och nya användningsområden utvecklas. Generellt sett kan utredningen dock konstatera att det finns ett flertal tekniska lösningar som erbjuder goda möjligheter att kontrollera taxi till en mindre kostnad än dagens taxameter vilka också har bättre möjligheter att anpassas till nya regler, affärsmodeller eller teknikinnovationer.

7.2 Faktorer av betydelse vid kontroll av taxiverksamhet

Det finns olika faktorer av betydelse vid en bedömning om ett visst verktyg bör användas. Dessa faktorer behöver vägas mot varandra. Parametrar av betydelse är kontrollutrustningens tillförlitlighet, effektivitet, kostnad och användbarhet. Det är även viktigt att specificera teknikneutrala funktionskrav och att vara flexibel nog i kravspecifikationen så att framtidens teknikutvecklingar främjas.

7.2.1 Kontrollutrustningens tillförlitlighet

Med detta avses att kontrollinstrumentet får in korrekta uppgifter som är tillförlitliga och oavvisliga samt att det inte går att manipulera den registrerade informationen i efterhand. Vidare är det viktigt att det är möjligt för den kontrollerande myndigheten att få tillgång till de uppgifter som samlas in.

7.2.2 Kontrollutrustningens effektivitet

En effektiv kontrollutrustning gör det lätt att göra stickprov, utföra analyser och visualisera resultat. Det är inte mängden data som är viktigast utan att utrustningen ger nyckeltal som indikerar om reglerna följs och tidigt varnar för missbruk. För taxibranschen ska det vara effektivt att använda kontrollutrustningen och den ska ta så lite tid som möjligt ifrån kärnverksamheten.

7.2.3 Kostnad för kontrollutrustningen

Man bör reflektera över en avvägning mellan särskilda lösningar för branschen, vilket leder till större kostnad per kontrollutrustning, och generella lösningar vilka på motsatt sätt leder till en lägre kostnad per kontrollinstrument. Med kostnad avses i det här sammanhanget inköpskostnad, kostnader för besiktning av utrustningen samt byte av utrustning på grund av uppdateringar eller fordonsbyte.

7.2.4 Flexibilitet och teknikneutralitet

Teknikinnovationer sker snabbt och det är i princip omöjligt att förutse vilken kontrollutrustning för taxibilar som är mest fördelaktig på längre sikt. Även nya affärsmodeller och värdekedjor skapar ständigt nya utmaningar och möjligheter för kontroll av olika taxiliknande marknadserbjudanden. Det är därför viktigt att kontrollalternativ till taxametern kan införas, eller bytas ut, relativt lätt. Med teknikneutralitet avses i det här sammanhanget att olika kontrollinstrument kan användas som inte behöver använda samma sorts teknik eller konfiguration, under förutsättning att de uppfyller samma funktionskrav. På så sätt kan den kontrollutrustning användas som passar affärsmodellen till skillnad från att affärsmodellen måste väljas utifrån en av reglering föreskriven kontrollutrustning. Det handlar också om att lagstiftningen ska vara teknikneutral så att inte teknikens utveckling medför krav på omskrivning av lagar och föreskrifter. Lagar och föreskrifter ska med andra ord vara formulerade på ett sådant sätt att det är funktionalitet som beskrivs i stället för teknik.

7.2.5 Användarvänlighet

Det är av betydelse att kontrollinstrumentet är enkelt att använda för samtliga aktörer. Ett kontrollinstrument som är svårt att använda kan leda till felaktig användning och därmed felaktig rapportering. Den tekniska lösningen bör även vara enkel och effektiv att använda vid kontroller. Taxiverksamhet kontrolleras av polis vilket ofta sker vid vägkanten. Polisen bör då på ett enkelt sätt få tillgång till relevant information. På samma sätt bör Skatteverket på ett enkelt och effektivt sätt få del av relevant kontrollinformation. Det bör om möjligt finnas olika parametrar som enkelt indikerar eventuella oegentligheter vilket kan föranleda en mer noggrann granskning. Det behöver därför genom föreskrifter ställas krav på hur kontrollinformationen ska samlas in, lagras och lämnas ut för att säkra att kontrollinformationen är korrekt. Det behöver också ställa krav på tillgänglighet; det vill säga att Skatteverket eller annan kontrollmyndighet kan få ut aktuell kontrollinformation.

Kontrollinstrumentet bör heller inte hindra aktörernas frihet och möjligheter att driva en effektiv verksamhet. Taxiföretag och beställningscentraler arbetar utifrån olika affärsmodeller. Kontrollutrustningen bör i minsta möjliga mån vara en begränsning för verksamheten. För taxiföretag innebär det bland annat att utrustningskrav som möjliggör till exempel koppling till flera beställningscentraler samtidigt är att föredra.

7.3 Taxametern

Taxametern är en anordning som tillsammans med en signalgenerator blir ett mätinstrument. Den mäter varaktighet och beräknar avstånd på basis av en signal som ges från en distanssignalgenerator. Den beräknar och visar också den färdavgift som ska betalas för transporten, baserad på den beräknade sträckan och den uppmätta färdtiden. Taxametern lagrar även kontrollinformation som behövs för att Skatteverket ska kunna utvärdera riktigheten av redovisning av underlag för moms och skatter, exempelvis kilometer per körning och kilometer totalt. Från år 2017 ska taxameteruppgifterna överföras till redovisningscentraler vilka lagrar och lämnar ut uppgifterna vid behov.

7.3.1 Fördelar med taxametern

Taxametern är ett kontrollinstrument som är väl beprövat och det sätt på vilket taxametern ska användas är reglerat. Taxametern lagrar kontrollinformation som är viktigt för att identifiera om det finns körningar vars betalning inte tagits upp till beskattning. Taxametern är ett komplext instrument som används dels för att sätta pris (en verksamhetsfunktion), dels som ett kontrollinstrument som lagrar kontrollinformation och innehåller ett antal verksamhetsfunktioner som är knutna till att utöva taxiverksamhet. Ett exempel på en sådan funktion är att ta betalt med koppling till en betalningsterminal. Antalet verksamhetsfunktioner har ökat de senaste åren.

Taxametrar och tillsatsanordningar ska ha genomgått bedömning av överensstämmelse enligt mätinstrumentdirektivet respektive vara certifierade. Efter installation ska de besiktigas årligen hos en ackrediterad verkstad.

7.3.2 Nackdelar med taxametern och dagens föreskrifter

Det är inte okomplicerat att kontrollera en taxameter. En risk med taxametern är att föraren inte använder den på rätt sätt, antingen medvetet eller på grund av missförstånd eller okunskap. Registrering av köruppdrag sker inte per automatik utan förutsätter att föraren korrekt registrerar exempelvis att han eller hon har ett pågående köruppdrag och hur priset ska beräknas. Flera synpunkter har inkommit till utredningen av representanter för taxiföretag, polisen och individuella förare, om att förekomsten av avstängda taxametrar ökar.

En taxameter är ett instrument som endast används av en bransch. De produceras därför i ett begränsat antal vilket gör att de blir relativt dyra att köpa och underhålla. Därtill ska läggas kostnad vid byte av fordon eller byte av utrustning. Om en del i taxameterutrustningen förändras behöver även certifieringen göras om.

Föreskrifterna som ställer krav på taxametern innehåller få krav som säkrar oavvislighet och dataintegritet. Det är fortfarande möjligt att manipulera en taxameter genom att till exempel rensa bort en del av posterna eller att undvika att ha den påslagen, och besikt-

ningar av taxametern kan utföras utan tillräcklig noggrannhet.¹ De nya reglerna som ställer krav på överföring av taxameteruppgifter till redovisningscentraler kommer förmodligen att minska risken att taxametern inte används eftersom det blir lättare att upptäcka underrapportering av data. Däremot kommer felrapportering på grund av manipulation av taxameterinformation troligtvis att fortsätta, eftersom kraven på informationssäkerheten inte är lika höga för en taxameter som den är för exempelvis kassaregister. Data från en taxameter kan först överföras till en dator, och manipuleras, innan den skickas till redovisningscentralen. Det går inte att göra med en kontrollenhet för kassa, där kvitton är hoplänkade med varandra och kedjan kan därför inte brytas utan att det upptäcks. Kontrolldata är även krypterad så att ingen annan än Skatteverket kan läsa den.

7.4 Teknikinnovationer med potential för kontroll av taxi

Det finns flera olika tekniker som efter viss anpassning, ensamma eller tillsammans, kan vara fullgoda eller bättre alternativ till dagens taxameter.

Ett flertal tekniker underlättar *trådlös kommunikation mellan enheter*. Kontrollenheter inom till exempel taxiföretag, beställningscentraler och myndigheter kan skicka och ta emot information utan dyrbara nätverk och kabel som underlättar installation och anpassning till nya föreskrifter. M2M-teknik (maskin till maskin teknik, som innebär att maskiner självständigt kan byta information och utföra tjänster utan mänsklig inblandning) är alltmer vanligt som stöd till system där maskiner kan både överföra information men även lösa problem eller underlätta effektiv resursanvändning.

För specifika funktioner och kontrollbehov finns en mängd befintliga tekniker. Innovationer inom elektronisk identifiering och signering eller "handshaking", ett sätt för maskiner att identifiera sig för varandra innebär att parter identifierar sig och godkänner kommunikation mellan varandra innan den börjar. Eftersom tekniken har utvecklats för att säkerställa tillförlitlighet och oavvislighet

¹ SOU 2004:102, s. 125.

för exempelvis *finansiella transaktioner* skapas spårbar och lagringsbar information som skulle kunna omfatta ekonomiska transaktioner i samband med en taxiresa, såsom pris och inbetald moms.

Det finns flera tekniker som kan utnyttjas för att elektroniskt *identifiera en specifik bil och flertalet kan även identifiera föraren*. AIS (automatiskt identifikationssystem) skickar en signal om var ett fordon är som alla kan se, både privatpersoner och myndigheter. Det används inom flygbranschen och under senare år även för båtar och skulle på ett enkelt sätt kunna överföras till fordon. En nackdel är att öppen tillgänglighet till positionsdata kan skapa integritetsproblem. Alternativt kan bilen utrustas med ytterligare tekniker såsom RFID (Radio Frequency Identification). I dag används RFID inom transportsystemet för taggar som underlättar betalning av vägtullar. I sin enklaste form kan en transponder skicka ett ID-nummer till sensorer vilket kan underlätta för polisen att på nära håll se vilken bil som används och i princip även kopplas till data om taxiföretaget samt realtidsinformation om förarens köruppdrag till specifika beställningscentraler. RFID är en väl beprövad och billig teknik som enkelt skulle kunna införas även i hyrverksbilar vars kunder kräver diskret kontrollutrustning. Antennteknik kommer även utnyttjas i större utsträckning i nästa generations digitala färdskrivare för lastbilar. Mönsterigenkänningskameror kan användas för att identifiera en bil via registreringsskylten. I Sverige finns positiv erfarenhet av att byta ett RFID-baserat system för trängsel-skatter, som krävde en transponder i varje bil, mot en mönsterigenkänningskamera som fotograferar registreringsskylten. På samma sätt kan sensorer för värme eller tryck ge information om användning av bilen under viss tid. Mönsterigenkänningskameror eller sensorer för värme eller tryck kan även användas för att identifiera förarna eller passagerarna i bilen.

Moderna bilar styrs av ett LAN-baserat datorsystem med flera hopkopplade och inbyggda datorer. Tack vare teknikutveckling inom "sakernas internet"² kan dessa i vissa fall nu, och med stor sannolikhet i framtiden, kommunicera med omvärlden. I dag används dessa möjligheter för att underlätta diagnostik och service, men även

² Enligt Sveriges innovationsmyndighet Vinnova är "internet of things ett samlingsbegrepp för den utveckling som innebär att maskiner, fordon, gods, hushållsapparater, kläder och andra saker, förses med små inbyggda sensorer och datorer. 50 miljarder enheter beräknas vara uppkopplade i världen år 2020". (se www.vinnova.se)

för en mängd andra funktioner. Det öppnar för möjligheten att utnyttja befintliga bildatorer för säker identifiering av bilen samt även bilens alla rörelser.

Positioneringsteknik i realtid skapar helt nya möjligheter att identifiera och lokalisera ett specifikt köruppdrag och i princip även att kontrollera att föraren har valt den billigaste körvägen. Positioneringsteknik kan även användas för att generera kontrolluppgifter genom att kunna se körmönster, något som är vanligt förekommande inom moderna taxiföretag som en del av deras interna verksamhetskontroll. Med GPS-teknik kan man få en precis angivelse av var ett fordon befinner sig vid en viss tidpunkt och i länder med välutvecklad infrastruktur för information och kommunikationsteknik fungerar detta nästintill felfritt. Detta är en mogen teknik som används i många utrustningar såsom mobiltelefoner och utnyttjas av mobilapplikationer. Däremot krävs ytterligare teknik för att säkerställa identifikation av bilen eller föraren.

7.5 Alternativa befintliga lösningar för kontroll av taxi, yrkesfordon och konsumentmarknaden

Nedan beskrivs några exempel på lösningar för kontroll av taxi som utnyttjar flera sorters teknik i samband med nya verksamhetssystem.

7.5.1 Mobilapplikationsbaserade verksamhetssystem

Vissa marknadsaktörer, vilka kan liknas vid de traditionella beställningscentralerna, styr taxiverksamhet som bedrivs genom dem via mobilapplikationer kopplade till ett verksamhetssystem hos företaget som erbjuder taxitjänster. Kunden beställer via en mobilapplikation ("app"). Beställningscentralen beställer sedan köruppdraget via förarens app. Därefter betalar kunden beställningscentralen via den app som kunden är kopplad till. Relevant information lagras i beställningscentralens verksamhetssystem, även kallad "backend"-system. Som beskrivs i kapitel 4 kan beställningscentraler med utnyttjande av GPS-teknik eller andra funktioner lokalisera fordonen och lagra detaljerad information om köruppdragen. Detta har väckt

frågan om inte applikationsbaserade system skulle kunna användas för insamling och lagring av kontrollinformation.

Den snabba marknadsutvecklingen av mobilapplikationer och verksamhetssystem för beställning av taxi gör att det blir enkel för både kunder och förare att börja använda ett sådant system. Systemet utnyttjar befintlig utrustning och teknik som smartphones, vilket innebär att marginalkostnaden för att ansluta sig till systemet blir nära noll.

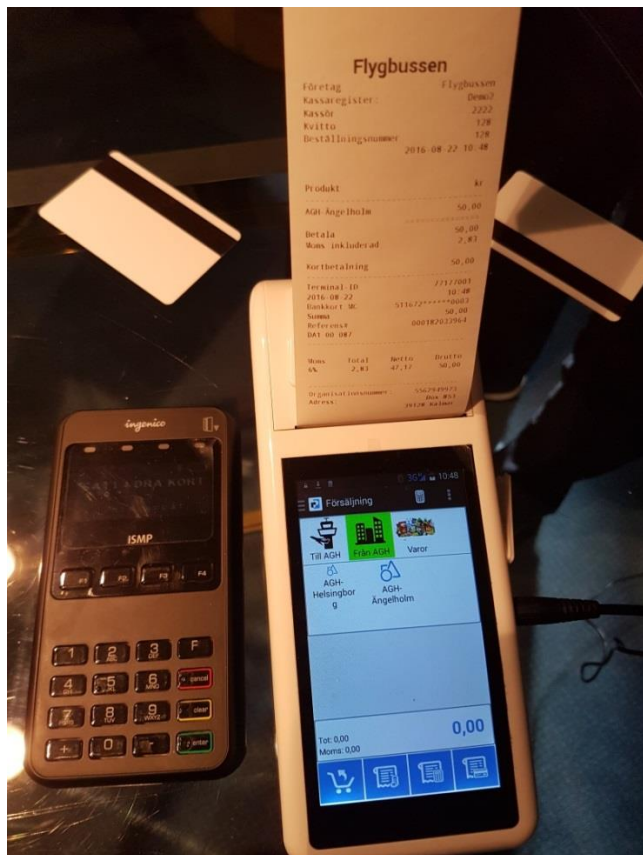
En mobilapplikation och information lagrad hos beställningscentralen kan dock i nuvarande form inte användas som kontrollsystem. De nya aktörernas system i form av appar för förare och passagerare lagrar i dagsläget inte den information som är nödvändig för Skatteverket. Vissa sorters kontrollinformation kan relativt lätt och säkert skapas och lagras med ett sådant system, exempelvis information om finansiella transaktioner kopplade till de körningar som föraren har accepterat via beställningscentralen. Andra sorters kontrollinformation blir inte lika tillförlitlig eller tillgänglig eftersom apparna är framtagna för verksamheten och inte för att kunna genomföra kontroller eller lagra kontrollinformation. Detta kan illustreras med att taxametern exempelvis lagrar körsträckan i kilometer som sedan används för att uppskatta möjligheten att bilen har använts till annat än betalda taxiresor. Någon sådan information går inte att få via de ovan beskrivna apparna. Det är inte heller möjligt att på ett säkert sätt identifiera föraren, även om föreskrifter som kräver elektronisk identifiering skulle kunna integreras.

En annan svårighet med att använda dagens beställnings- och betalsystem med mobilapplikationer är att det kan vara svårt för myndigheter att få tillgång till nödvändig information om taxiföretaget är kopplat till flera beställningscentraler samtidigt. Utan en kontrollenhet i bilen som kan samla alla körningarna blir det till exempel svårt att få samlad information om ett körpass.

7.5.2 Kassaregister med kontrollenhet³

En lösning med ett kassaregister kopplat till en kontrollenhet har potential att ersätta speciallösningar eller dispens/undantag på taxi-marknaden. Bussbranschen är nu på väg in i den generella lösningen med kassaregister med kontrollenhet som drar nytta av den ständigt pågående teknikutvecklingen. Eftersom det rör sig om stora volymer för en redan mogen bransch kan bussbranschen införa små kassor med kontrollenheter som inte är kostsamma.

Figur 7.1 Ett exempel på kassaregister kopplat till en mobiltelefon



Källa: Farnes, 2016.

³ Just nu pågår en översyn hos Skatteverket med avsikt att tillåta serverbaserade kontrollenheter.

Tidigare var kassaregister inte tillförlitliga som kontrollsystem då de var lätta att manipulera. Nya lagar och föreskrifter (2009) har tagit fram krav på certifierade kontrollenheter till kassor. Målet med en ny reglering av kassaregister och kontrollenheter har uppnåtts och branscher inom vilka det tidigare förekom relativt mycket oredovisade inkomster, som frisörer och restauranger, har minskat.⁴ Initialt hade de branscherna farhågor om kostnadsökningar men kassaregister, inklusive kontrollenheter, har inte blivit lika kostsamma som befarat. I dag kan kassaregister och kontrollenhet införskaffas för cirka 10 000 kronor.

Kassaregisterlösningar har flera fördelar:

- Relativt låg kostnad, lägre än dagens taxameter.
- Det finns i dag enkla lösningar för en eller flera kassor, och en lösning för flera kassor kan delas av olika aktörer.
- Kontrollenheten är enbart en kontrollenhet och har inga andra funktioner som till exempel verksamhetsfunktioner. Den låga komplexitetsgraden gör den till en standardprodukt vilken är lämplig för massproduktion med lägre enhetskostnader och priser som följd.
- Kassaregistret varken kan eller får användas om kontrollenheten inte är tillkopplad, vilket gör det omöjligt att undanhålla information om systemet används. Liksom med taxametern går det däremot alltid att lura systemet om kontrollenheten stängs av.
- Alla kvitton genererar kontrolldata som är krypterade och sammankopplade vilket ger en tydlig spårbarhet till kassan och hög dataintegritet. Det går exempelvis inte att ta bort ett kvitto utan att det syns.
- Det finns effektiv kontrollinformation i form av räknare som till exempel indikerar antal returer och räknarnas värde kan snabbt signalerar om det finns ett behov av kontroll.

⁴ Skatteverket, *Krav på kassaregister: effektutvärdering*, Rapport 2013:2.

Kassaregister med en kontrollenhet har även några nackdelar eller svårigheter vid införandet:

- Det har krävts att Skatteverket bygger upp ett system för att kunna ge ut krypteringsnycklar till tillverkarna.
- Om mycket data ska läsas ut, tar det i vissa fall tid att läsa ut kontrolldata från kontrollenheten, vilket skulle kunna försvåra poliskontroller vid vägganten.
- Läsning av kontrolldata behöver i dagsläget ske på den plats kontrollenheten finns.

Det finns i dag inga exempel på att själva kontrollsystemet har manipulerats i kassaregister som används i andra konsumentbranscher. Dock kan systemet kringgåås eftersom man kan underlåta att använda det eller förstöra kontrollenheter.

7.5.3 Kontroll av färdtjänstbilar: exempel från SAMTRANS

Samtrans arbetar med samhällsbetalda transporter som skolskjutsar och färdtjänst enligt avtal med offentliga aktörer. Samtrans, vars taxi-fordon oftast har dispens från taxameterkrav, har skapat ett system för egenkontroll, för att säkra sin verksamhetskvalitet och kunna kontrollera att krav i avtal som handlar om tillgänglighet, säkerhet och servicenivåer uppnås.

Samtrans kontrollsystem består av en central trafikledning, en app för föraren, en app för kunden och en "fordonsbox" i bilen. En fordonsbox är ett system i form av en liten box som pluggas in i bilens system via OBD-kontakten⁵ eller på annat sätt. Fordonsboxen har en GPS och kan ha olika sensorer som till exempel en GYRO som kan mäta bilens rörelse som acceleration med mera.

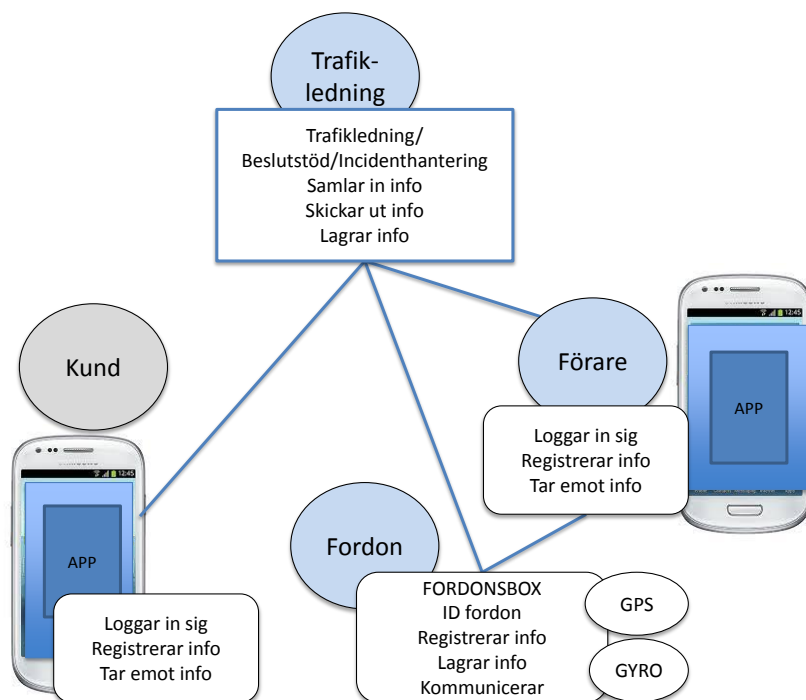
Centralen styr beställningarna och samlar information för att guida och leda trafiken. Beställningsbekräftelser och information om när bilen kommer skickas till kundens app. Föraren loggar in

⁵ OBD står för "ombordsdiagnostik" och moderna bilar har styrsystem utrustad med standardkontakter där diagnostikutrustningar kan kopplas för att nå information om bilens operation eller för att uppdatera programvarorna i bilens datorer.

sig när hon eller han påbörjar sitt arbetspass och lämnar även information om vilken bil som används.

Samtrans utvecklar även möjligheten att identifiera passageraren när han eller hon kliver in i bilen med trådlös kommunikation, RFID-teknik.

Figur 7.2 Skiss över Samtrans eget kontrollsystem för färdtjänstbilar



Källa: Farnes, 2016.

Enbart information från GPS och olika sensorer samlas in för att säkra att företaget lever upp till gällande avtal. Det är ingen fullständig "övervakning" av föraren. Föraren skriver på ett avtal och godkänner att systemet finns och vad det gör.

Flera andra teknikinnovationer utnyttjar bilens OBD-uttag för att erbjuda funktioner och tjänster till bilförarna. Ett exempel är Telia Sense, en hårdvara som kopplas till OBD-uttaget som bilägaren når med en mobilapp. Telia Sense kan då ge bilisten bättre kontroll över bilen med exempelvis positionslarm och information om resehistorik, besiktningsspåminnelser med mera.

7.5.4 Digitala färdskrivare

Digitala färdskrivare har ersatt en äldre analog lösning för att kontrollera kör- och vilotider för yrkestrafik. En lastbil behöver nedladdningsutrustning som kan ta emot information från förarkortet och färdskrivaren och programvaran som används för att visualisera/presentera information enligt föreskrifterna. Den består av den digitala färdskrivaren, krypterade rörelsegivarna, tachonet, utrustning för kalibrering, nerladdning och datalagring samt dataanalysverktyg. Förare, verkstäder, företag och myndigheter når systemet via kort. En lastbilsförare kan köra olika fordon under en dag och allt lagras på hans kort. En lastbil kan köras av flera förare och alla fordonens körningar lagras i färdskrivaren.

Digitala färdskrivare är en lösning för bland annat EU som berör mer än sex miljoner lastbilar. Sedan den 1 maj 2006 måste fordon över 3,5 ton vara utrustade med en digital färdskrivare och även här går teknikutveckling fort. Systemen är mer pålitliga än tidigare, lättare att använda och informationen är lättare att analysera. Informationen från förarkorten och färdskrivaren laddas ner regelbundet och sparas i minst ett år.

Den digitala färdskrivaren använder sig av krypteringssystem för att signera och separera kontrolldata för förare och för att säkra oavvislighet och integritet.

Fördelar med digitala färdskrivare är sammanfattningsvis:

- All nödvändig kontrolldata lagras; systemet är därför relativt lättanpassat till den kontrollinformationen som Skatteverket och Transportstyrelsen behöver.
- Överenskommelse om att använda digitala färdskrivare i hela EU ger en stor marknad med mycket konkurrens bland leverantörer som pressar priserna.
- Kontrolldata är mycket välskyddad, minst lika säker som skyddet med en taxameter.⁶
- Kontrolldata har hög oavvislighet och integritet.

⁶ Det finns i dagsläget inget exempel på att fordonsenheten i lastbilarna har manipulerats. Det finns däremot flera exempel på manipulation av rörelsegivaren, den delen av färdskrivaren som ger signaler till fordonsenheten.

Liksom införandet av en kassaregisterlösning kräver dock ett alternativ med färdskrivare ett nytt system så att Transportstyrelsen ska kunna ge ut krypteringsnycklar till tillverkarna och smarta kort till användarna.⁷ De digitala färdskrivarna kan skadas, förarkorten kan tappas bort eller blir stulna. Kontrolldata torde behöva anpassas för att få in de uppgifter som Skatteverket behöver. Då behövs en ny programvara vilket skulle kräva en uppbyggnad av ett nationellt system för kryptering.

7.5.5 Omborddator: exempel från Nederländerna

Samtliga taxibilar i Nederländerna behöver enligt ny lagstiftning som ska vara fullt genomförd den 1 juli 2016 ha något som kallas "on board computer" (nedan omborddator). Denna uppfyller många av de ändamål taxametern gör i Sverige. Omborddatorn registrerar antalet kilometer, bilens samtliga färder och färdsträckor, arbetstider och vilotider.

I omborddatorn finns ett chip. Utöver detta ska både taxiföretaget och föraren logga in sig med smartkort som är utfärdat för respektive taxiföretag och förare. När föraren påbörjar sitt pass checkar han eller hon in i datorn genom att föra in sitt personliga smartkort. Andra som har smartkort vilka fungerar i omborddatorn är den verkstad som installerar omborddatorn och de inspektörer som kontrollerar taxiverksamheten. Vid en tillsynskontroll kan inspektörerna få tillgång till olika typer av information som omborddatorn registrerar. Om det inte finns en möjlighet till trådlös tömning laddas informationen upp med en USB-sticka. Ibland kan det krävas ett tillstånd till husrannsakan för att inspektören ska få tillgång till informationen.

Enligt intervjuer med myndigheter med ansvar för certifiering och införande av omborddatorn i Nederländerna har systemet drabbats av barnsjukdomar och införandet försenades flera gånger. Detta är nästan ofrånkomligt vid införandet av ett nytt storskaligt och omfattande system. En del svårigheter var kopplade till tekniken själv, andra till användarnas behov av att lära sig att använda tekniken på

⁷ Transportstyrelsen har byggt upp det nationella systemet för färdskrivare som baseras på EU-gemensamma bestämmelser.

rätt sätt slutligen till behovet av nya rutiner för till exempel registrering av ID-kort. Systemet har dock kunnat införas och blir alltmer accepterat av taxibranschen eftersom det efter omständigheterna fungerar väl och upplevs som ett effektivt sätt att hindra olagliga körningar. Eftersom Nederländernas reglering av taxi och taxameterutrustningar inte var lika välutvecklad som Sveriges kan man ifrågasätta tillämpbarheten för svenska förhållanden. Med andra ord är den nederländska omborddatorn en ännu mer sofistikerad vidareutveckling av en kontrollutrustning som liknar den svenska taxameteren.

7.6 Scenario: en helhetslösning för kontroll av taxi

Utredningen har anlitat en teknisk konsult⁸ med syfte att utvärdera om det kan finnas möjligheter att kontrollera taxi på annat sätt än med hjälp av taxameter. Den grundläggande förutsättningen är att kontrollen ska vara i vart fall lika säker som den med taxameter som överför uppgifter till en redovisningscentral. Nedan redovisas konsultens skiss till teknisk lösning. Den är inte tänkt att tjäna som utgångspunkt för hur myndigheterna ska arbeta vidare utan som ett sätt att åskådliggöra möjligheter. Inte minst understryker scenariot behovet av att förstå hur föreskrifter, teknik (ensam eller i kombination) och verksamhetssystem påverkar varandra.

Utredningen har i samråd med konsulten och berörda myndigheter angett följande förutsättningar för en möjlig lösning:

- En taxiresa beställs av kunden via en mobilapplikation ("app") som registrerar betalmetod hos en beställningscentral.
- Betalning görs till beställningscentralen och endast via appen.
- Kunden/passageraren har beställt taxiresan och mottagit ett bevis med uppgift om pris innan resan påbörjas.

⁸ Farnes, 2016.

7.6.1 Tekniska utrustningar

Kunden använder en mobiltelefon med en app som är knuten till en beställningscentral. Passageraren skickar och mottar information via appen och betalningen sker via appen till beställningscentralen.

Föraren har en mobiltelefon och använder sig av en app som är knuten till en beställningscentral för att ta emot köruppdrag. Appen är också kopplad till en kontrollbox i bilen. Föraren har ett elektronisk ID kort (nationellt ID). Detta används för att logga in i appen, identifiera föraren och kan användas för att signera kontrollinformation kopplat till föraren.

Fordonet har en kontrollbox som innehåller ett elektroniskt ID för bilen samt en app/ett program som kan kommunicera trådlöst, en GPS som registrerar var fordonet befinner sig vid olika tidpunkter och ett minne som lagrar kontrolldata. Detta ID kan läsas trådlöst av förarens app eller taxiföretagens verksamhetssystem. Kontrollboxen i fordonet behöver fästas säkert i eller på fordonet på ett lämpligt ställe och plomberas på ett lämpligt sätt, gärna elektroniskt.

Figur 7.3 Exempel på en kontrollbox i ett fordon



Källa: Farnes, 2016.

Kontrollboxen innehåller kontrollinformation om alla körningar vilket gör att taxiföretagen kan samla in denna information periodiskt och lagra den på ett säkert sätt. Med säkert avses i det här sammanhanget att den är tillgänglig, att informationen inte går att nå för obehöriga, att den är korrekt, att den inte kan manipuleras och att den är spårbar. Kontrollinformationen i fordonens kontrollbox är tillgänglig för Skatteverket på begäran.

Utöver detta har kontrollboxen applikationer och teknik som trådlöst kommunicerar med beställningscentralen, kontrollmyndigheter och föraren via beställningscentralens app. Kontrollboxen registrerar kontrollinformation från förarens app, från sin egen GPS och eventuellt från en sensor i bilen som registrerar om en passagerare kliver in i bilen. Kontrollboxen kan också vara trådlöst kopplad till beställningscentralen som kan motta och samla in informationen. Vid kontroller ska polisen kunna koppla upp sig till kontrollboxen när fordonet stoppas vid väg och kunna läsa ut kontrollinformationen.

Fordonet kan ha en sensor som registrerar om det finns en passagerare i bilen. En sensor kan fungera på olika sätt. Det kan vara något som registrerar att någon sätter sig i ett säte, det kan vara mönsterigenkänning baserat på en typ av kamera som passar för detta. Endast informationen om att en passagerare finns i bilen och tidpunkt lagras som kontrollinformation.

Beställningscentralen har ett kontrollsystem motsvarande en redovisningscentral som samlar in och lagrar nödvändig kontrollinformation, om förare och fordonet och körningar samt positioner (GPS). Varje förare och fordon beräknar och lagrar nyckeldata som indikerar om mer noggrann kontroll behövs. Beställningscentralen tar betalt för taxiresorna och registrerar alla betalningar enligt gällande regelverk. Beställningscentralen kan bara fördela köruppdrag till förare som är inloggade i systemet som sitter i fordon som är registrerat i systemet och som har en kontrollbox som fungerar och skickar ut GPS-signaler.

Taxiföretaget har en app för att skriva fordonets ID i fordonets kontrollbox och för att samla in och lagra kontrolldata från varje fordonets kontrollbox. *Kontrollmyndigheterna får tillgång till kontrollinformation* i beställningscentralernas kontrollsystem (motsvarande redovisningscentraler) och fordonets kontrollbox.

7.6.2 Institutioner och ansvarsfördelning

Scenariot visar ett exempel på en teknisk lösning men för att understryka behovet av samspelet mellan teknik och regelverk redovisas även ett exempel av vad lösningen skulle innebära för användarna och myndigheter.

Taxiföretaget ansvarar för att alla fordon har en kontrollbox samt att ett elektroniskt ID installeras, det vill säga information som unikt identifierar fordonet. Det bör också finnas information om taxiföretaget inklusive vem som ansvarar för fordonet.

Beställningscentralen tillhandahåller ett verksamhetssystem för att kunna ta emot beställningar och räkna ut ett fast pris i förväg. Beställningscentralen har även ett elektroniskt betalningssystem för inbetalningar från kunden och utbetalning till förarna samt ett verksamhetssystem för insamling och lagring av kontrollinformation. Det behöver finnas krav på verksamhetssystemets funktioner så att det kan tillhandahålla nödvändig kontrollinformation. Verksamhetssystemet ska registrera nödvändig kontrollinformation och skicka detta kontinuerligt till kontrollsystemet. Kontrollsystemet måste kontinuerligt kunna ta emot kontrollinformation från verksamhetssystemet. Kontrollsystemet måste kunna lagra kontrollinformationen på ett säkert sätt. Kontrollsystemet ska kunna signera kontrollinformation och exempelvis tidsstämpla den. Kontrollsystemet behöver lagra identifierad och signerad kontrollinformation på följande punkter:

- Vilka förare som utfört specifika köruppdrag.
- Information om resorna (GPS-position och eventuellt tider).
- Moms och intäkter per taxiresa.
- Nyckeltal för att upptäcka oegentligheter hos föraren.
- Nyckeltal för att upptäcka oegentligheter hos taxiföretaget.

Kunden eller *passageraren* behöver använda beställningscentralens app för att beställa och betala sin körning och eventuellt acceptera körningen innan körningen startar. Om en passagerare önskar ”vinka in” en taxi eller kliva in i en taxi som väntar i en kö behöver passageraren före start beställa resan via beställningscentralen och få en fast prisuppgift.

Skatteverket ska kunna specificera i föreskrifter vilken kontrollinformation de ställer krav på och på vilket sätt. Den information Skatteverket behöver för att göra vederbörliga kontroller är uppgifter om taxiföretaget, fordonet, körpassen, köruppdrag, den förare som kört varje körpass och uppgifter om kilometer och belopp (se mer om dessa uppgifter i kap. 8.3.2).

Skatteverket ska kunna ta del av beställningscentralens kontrollinformation kontinuerligt eller på begäran. Överföring av information kan ske trådlöst. Skatteverket ska kunna ta del av taxiföretagens kontrollinformation kontinuerligt eller på begäran.

Transportstyrelsen ska kunna specificera i föreskrifter vilken kontrollinformation de ställer krav på och på vilket sätt. *Transportstyrelsen* ska kunna ta del av beställningscentralens kontrollinformation kontinuerligt eller på begäran. Transportstyrelsen ska kunna ta del av taxiföretagens kontrollinformation kontinuerligt eller på begäran.

Polisen ska med hjälp av fordonets kontrollbox kunna kontrollera förarens identitet, att föraren har taxiförarlegitimation, information om taxiföretaget och nödvändig tillstånd samt körinformationen. För detta krävs en utveckling av polisens kontrollutrustning. Minimumlösning är en läsare som kan läsa ett trådlöst chip (RFID eller liknande). Polisen ska kunna ta del av både beställningscentralens och taxiföretagens kontrollinformation kontinuerligt eller på begäran.

7.6.3 Kontroll av körpasset

Nedan beskrivs hur kontroll av en taxiförarens körpass skulle kunna ske med förutsättningarna ovan. När ett nytt körpass ska påbörjas kopplas appen till beställningscentralen och en del av beställningscentralens verksamhetssystem och kontrollsystem. Föraren loggar in i appen med sitt elektroniska ID varje gång ett körpass påbörjas. Appen börjar omedelbart kommunicera med fordonets kontrollbox och registrerar fordonens identitet igenom att läsa av fordonets ID från fordonets kontrollbox. Appen skickar sedan information om förare och fordon till beställningscentralen. Appen skickar också information om position (GPS) som den får från fordonets kontrollbox till beställningscentralen. Det är även tänkbart att appen kan

blockera förmedling av köruppdrag om inte telefonens GPS är påslagen och används.

Systemet är nu redo att registrera köruppdrag. Appen mottar beställningar av taxiresa från beställningscentralen. Föraren godkänner körningen till beställningscentralen. När passageraren har klivit in i bilen och taxiresan påbörjas, trycker föraren på en startknapp i appen. Positionsinformation skickas till beställningscentralen. På liknande sätt meddelar föraren när en körning är avslutad och positionsinformation skickas till beställningscentralen.

Föraren registrerar i appen när hon eller han *startar och avslutar* en paus/rast och information om vilotid samt position (GPS) skickas till beställningscentralen. På liknande sätt meddelar föraren när hon eller han avslutar sitt körpass.

7.7 Slutsatser

Även om det är i princip omöjligt att förhindra alla typer av regelbrott inom taxinäringen på detta sätt anser utredningen att kontroll av taxi kan göras lättare och billigare genom rätt kombination av regler, verksamhetssystem och teknik.

Tekniken utvecklas snabbt och det finns redan i dag flera mogna tekniker som ensamma eller i kombination skulle kunna uppfylla alla nödvändiga krav för kontroll av taxi. Alla alternativ skulle kunna anpassas till taxis unika kontrollbehov. Det är utredningens bedömning att möjligheten att skapa alternativ till taxametern som är minst lika effektivt, tillförlitligt och oavvisligt är mycket stor.

Utredningen ser ett fortsatt behov för kontrollutrustning i bilen, vilken fysiskt eller med fördel elektroniskt plomberad. Det kan finnas möjligheter att i framtiden även tillåta överföring och lagring av all kontrollinformation utan en fast enhet i bilen. I det fallet behövs fortfarande utrustning för att registrera information, sensorer, som till exempel GPS och GYRO. De alternativa utrustningarna som krävs kan med befintlig teknik göras mycket diskreta; med en storlek mindre än en tändsticksask finns ingen anledning att behöva dispens för att uppfylla vissa kunders krav på osynlig kontrollutrustning.

Byte, besiktning, montering och plombering av kontrollutrustning är minst lika viktigt att beakta som kostnaden för inköp. Här är det särskilt positivt att teknikinnovationer gör det möjligt att inom en snar framtid utveckla kontrollsysteem som utnyttjar befintliga utrustningar som finns och kommer att finnas i bilar. Det minskar kostnaderna för taxiföretag att följa reglerna. Att utveckla enkla och icke kostsamma kontrollsysteem, där kontrolldata genereras, lagras och kan läsas av utan behov av speciella taxiskyltar och synbara tekniklösningar skulle även underlätta införandet av andra sorters taxitjänster, till exempel om möjlighet till begränsad körning utan taxitrafiktillstånd skulle införas. Detta för att det går att se, i realtid, precis hur bilen används, av vem och i vilket sammanhang om kontrolldata är kopplad till ett registreringsnummer eller ett förarkort.

Utredningen bedömer att kontrollsysteem bör minska möjligheten för föraren att använda utrustningen på ett sätt som förvanskar kontrollinformationen. Det kan åstadkommas genom en kombination av teknik som eliminerar möjligheterna att ta bort poster i den insamlade kontrollinformationen och verksamhetssystem som försäkrar att köruppdraget inte kan påbörjas innan beställningen har registrerats på ett korrekt sätt.

8 Förslag om nya villkor för taxi

8.1 Taxameterundantag

Förslag: Möjligheten till undantag från kravet att ett taxifordon får användas i taxitrafiken endast om det är försett med taxameterutrustning tas bort.

Ungefär tio procent av de aktörer som har taxitrafiktillstånd har dispens från kravet att ha taxameter. Detta innebär också att fordonen inte behöver vara försedda med taxiskylt eller prisinformationsdekal. Dispensbesluten gäller som längst under två år även om praxis på senare tid har inneburit att dispens har lämnats under som längst ett år.

Det förekommer att Polismyndigheten har sådan utrustning som automatiskt läser av registreringsskyltar och därmed kan se vilka fordon som är registrerade för taxitrafik. Detta är emellertid inte något som är implementerat över hela landet.

Under år 2017 införs skyldighet för taxiföretag med taxifordon som har taxameterutrustning att anslutna sig till en redovisningscentral. Innebörden av en sådan anslutning är att uppgifter som lagras i taxametern överförs till redovisningscentralen i vart fall veckovis. Överföringen ska ske trådlöst och redovisningscentralen ska lagra informationen under sju år från utgången av det år då uppgifterna överfördes. De lagrade uppgifterna ska på begäran lämnas ut till Skatteverket för att taxiföretagen och taxiförarna ska kunna granskas.

För att reformen med redovisningscentraler ska få full genomslagskraft och för att aktörer på marknaden ska behandlas lika, bör möjligheten till dispens från kravet att ha taxameter tas bort (se avsnitt 6.2.4 och 6.7.3).

8.2 Nya villkor för taxi för en mer effektiv skattekontroll

Förslag: Nya villkor ska gälla för taxi genom att:

- Det införs bestämmelser om tillståndspliktiga beställningscentraler i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik. Lagens beteckning ändras till lag om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik. Förordningen ska få ändrad beteckning till förordning om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik.
- Det införs bestämmelser i taxitrafiklagen (2012:211) om särskild utrustning för taxifordon. Taxifordon som har en sådan utrustning behöver inte ha taxameterutrustning men måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik.
- Beställningscentralerna ska ta emot beställningar och betalningar samt fördela taxiuppdrag till taxiföretag och ha till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i taxitrafiklagen.
- Beställningscentralernas insamling av aktuella uppgifter ska ske med hjälp av teknisk utrustning i beställningscentralen samt med den särskilda utrustningen för taxifordon.

Nya bestämmelser i taxitrafiklagen för tillståndshavare för taxitrafik

Möjligheter att bedriva taxitrafik utan att ha taxameterutrustning införs. Bestämmelser om de skyldigheter som avser taxiföretag bör införas i taxitrafiklagen. I taxitrafiklagen införs ett nytt kapitel avseende taxiföretagen bland annat ifråga om

- skyldighet att ansluta taxifordon till en eller flera beställningscentraler

- att taxiföretagen inte får ta emot beställningar och betalningar vilket innebär att taxiföretaget inte längre kan anses utgöra avtalspart
- att anslutning till en beställningscentral ska anmälas till vägtrafikregistret.

I stort kommer emellertid samma regler gälla för taxiföretagen som tidigare.

Beställningscentraler för taxitrafik

Tillståndspliktiga beställningscentraler ska införas. Huvudsakligen kommer dessa bestämmelser införas i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och i förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Utredningen har valt namnet beställningscentraler för taxitrafik. Under utredningens gång har argument framförts för att välja ett annat namn, exempelvis ordercentraler för taxitrafik. Skälet för ett annat namn är huvudsakligen att det kan skapa förvirring att använda benämningen beställningscentraler eftersom det redan är ett vedertaget begrepp på taximarknaden. Det kan leda till risk för sammanblandning av befintliga beställningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik enligt förslaget.

Utredningen har emellertid gjort bedömningen att namnet beställningscentral ger en god bild av vad verksamheten ska bestå i gentemot beställarna och väljer trots nu redovisade argument att använda det begreppet.

En mer effektiv skattekontroll

Vid genomförande av det nya systemet kommer uppgifter för kontroll av samtliga taxiföretag, det vill säga även de som i dag har dispens från kravet på taxameterutrustning, att lagras av en tredje part; nämligen redovisningscentraler eller beställningscentraler. När Skatteverket vill genomföra kontroller av taxiföretag samt taxiförare kommer myndigheten på ett enklare sätt få tillgång till relevanta uppgifter från alla taxiföretag. Samtliga uppgifter som lagras hos

redovisningscentraler och beställningscentraler ska finnas i ett sådant filformat och lämnas ut på ett sådant sätt att det är ändamålsenligt för Skatteverket. Detta bör innebära en mer effektiv skattekontroll vilket torde leda till resursbesparingar hos Skatteverket samt en god preventiv effekt hos taxiföretagen och taxiförarna.

När reformen med redovisningscentraler genomförs kommer skillnaderna i kontrollerbarhet att öka mellan taxiverksamhet med fordon som har taxameterutrustning och fordon som har dispens. Genom att beställningscentralen lagrar uppgifter som centralen samlat in, bland annat med den särskilda utrustningen för taxifordon undanröjs dessa skillnader.

I lagstiftningen ska framgå att fordonet ska vara anslutet till en beställningscentral. Med anslutet avses i detta sammanhang att taxifordonet i fråga verkar under en eller flera beställningscentraler. Detta behöver inte innebära att fordonet har en teknisk anslutning till beställningscentralen, även om så sannolikt kommer bli fallet genom den särskilda utrustningen för taxifordon (se avsnitt 8.7). Det finns inte något som hindrar att taxifordonet är anslutet till flera beställningscentraler. Genom att taxifordon kan vara anslutna till flera olika beställningscentraler ökar flexibiliteten för taxiföretagen.

8.3 Allmänna utgångspunkter för teknisk utrustning och insamling av uppgifter

Den tekniska utrustningen som ska samla in uppgifter för kontroll kan delas upp på utrustningen hos beställningscentralen och utrustningen i taxifordonen. Utrustningen i taxifordonet benämns särskild utrustning för taxifordon (se förslag till 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211)). Beställningscentralens utrustning kan i sin tur på en teoretisk nivå delas upp i olika beståndsdelar där det finns en del som avser insamling av uppgifter och en del som avser lagring och utlämnande av uppgifter. Vilka uppgifter som ska samlas in med hjälp av särskild utrustning för taxifordon och vad som ska samlas in av beställningscentralens tekniska utrustning kan inte besvaras inom ramen för den här utredningen och det bedöms heller inte lämpligt. Det är i stället något som bör utvecklas i föreskrifter av myndigheter. Vad som kan sägas redan nu är emellertid att utrustningen totalt sett ska vara lika säker eller säkrare än en

taxameterutrustning vilken är kopplad till en redovisningscentral. Vid motsatta förhållanden finns en risk att mindre seriösa taxiföretagare väljer att tillhöra det nya systemet för att kunna undanhålla intäkter från beskattning. Höga krav måste därmed ställas på den särskilda utrustningen för taxifordon samt den utrustning beställningscentralen använder för att samla in och lagra berörda uppgifter.

I den del av betänkandet som redovisar några tekniska möjligheter avseende kontroll av taxi (kapitel 7), finns några tekniska lösningar som kan tjäna som utgångspunkt för en bedömning av hur taxi kan kontrolleras på ett alternativt sätt. Det är dock inte heller lämpligt att i lagstiftning ställa upp de närmare tekniska specifikationer som ska gälla för kontrollutrustningen. Dels kan kraven komma att ändras allt eftersom framsteg görs på teknikområdet, dels har myndigheter med specialkompetens bättre förutsättningar att avgöra vad som är en ändamålsenlig teknisk lösning utifrån olika relevanta intressen.

I korthet kan systemet såvitt gäller insamling, lagring och utlämnande av uppgifter beskrivas på följande sätt. Beställningscentralerna ska samla in uppgifter för kontroll av taxiföretag och taxiförare. Insamlingen kan ske via uppgifter som kommer beställningscentralen till del från beställare, genom uppgifter som beställningscentralen skapar och genom uppgifter som härrör från särskild utrustning för taxifordon. En schematisk och mycket översiktlig beskrivning av detta kan då vara följande.

1. En beställare kontaktar beställningscentralen. Beställningscentralen avtalar med beställaren om färd och pris. Beställningscentralen samlar in uppgifter om färd och pris. Uppgifterna lagras av beställningscentralen.
2. Beställningscentralen beställer resa hos ett taxiföretag och avtalar om färd och pris. Beställningscentralen samlar in uppgifter om färd och pris. Uppgifterna lagras av beställningscentralen.
3. Taxifordonet genomför uppdraget. Den särskilda utrustningen för taxifordon registrerar längden på färdens sträckning och tidpunkt. Beställningscentralen samlar in uppgifter från den särskilda utrustningen för taxifordonet och lagrar den.

4. Beställaren betalar för taxitjänsten. Beställningscentralen samlar in och lagrar uppgifter om betalningen.
5. Beställningscentralen betalar taxiföretaget för taxitjänsten. Beställningscentralen samlar in och lagrar uppgifter om fakturering och utbetalning till taxiföretaget.

Den tekniska utrustningen totalt sett, det vill säga den särskilda utrustningen för taxifordon, tillsammans med den tekniska utrustning som finns i beställningscentralens verksamhet, ska samla in de uppgifter som krävs för att Skatteverket och Polismyndigheten, inklusive bilinspektör, ska kunna fullgöra sin kontroll.

8.4 Beställningscentralen ska samla in och lagra uppgifter

Förslag: Beställningscentralerna ska samla in och lagra sådana uppgifter om taxiföretag och taxiförare som behövs för att Skatteverket, Polismyndigheten eller bilinspektör ska kunna fullgöra sina respektive kontroller.

Uppgifterna ska lagras under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och taxiföretaget inträffade.

Principiella utgångspunkter

Två frågeställningar är aktuella och det är dels vilka uppgifter som ska samlas in, dels hur tillförlitliga dessa måste vara. Vid avgörande av vilka uppgifter som ska samlas in bör en proportionalitetsbedömning göras mellan behovet av uppgifterna mot kostnaden i tid och pengar för att samla in dem.

Vid en analys av hur tillförlitliga uppgifterna behöver vara kan följande frågeställningar vara av intresse:

- Hur stor är risken för att taxiföretaget får kunder som kan tänka sig att betala ”svart” och går det att öka upptäcktsrisken avseende oredovisade inkomster om krav på teknik ställs på så sätt att tillförlitligheten hos uppgifterna blir hög?

- Hur stora är kostnaderna för en teknisk utrustning som inte är tillförlitlig och som ger ostrukturerade uppgifter jämfört med en teknisk utrustning som ger mycket tillförlitliga och strukturerade uppgifter?
- Om förutsättningarna för en effektiv kontroll är sämre för taxi med särskild utrustning för taxifordon än för taxameterfordon, vilken är då risken för att aktörer söker sig till det regelsystem som ger myndigheterna sämre förutsättningar för kontroll?

Insamling av uppgifter

De uppgifter som samlas in ska tjäna som underlag för Skatteverkets och Polismyndighetens kontroll av taxiföretaget och taxiföraren. Detta betyder att uppgifter behöver samlas in om taxiföretaget, om föraren och om taxifordonens användning. Ett taxiföretag kan enligt utredningens förslag ansluta sina fordon till flera olika beställningscentraler så länge dessa tillåter det. Det är en avtalsrättslig fråga som marknaden själv får reglera. En beställningscentral ska endast samla in och lagra uppgifter om de uppdrag som beställningscentralen givit taxiföretaget. Detta betyder att om ett taxifordon är anslutet till flera beställningscentraler så kan uppgifter om de intäkter som fordonet genererat behöva hämtas in av kontrollerande myndigheter från flera beställningscentraler.

Uppgifter som Skatteverket behöver för sin kontroll

De uppgifter som registreras i en taxameter är bland annat uppgifter om taxiföretaget, fordonet, föraren, körpassen och köruppgifterna. Skatteverket har behov av att uppgifter samlas in i dessa olika delar för att kunna besluta om rätt skatt och avgifter för taxiföretag och taxiförare.

De uppgifter som ska samlas in av en beställningscentral kan delas upp i delar som härrör från tre olika typer av transaktioner eller källor.

1. Fordonet: De uppgifter om fordonet som samlas in med hjälp av särskild utrustning för taxifordon.
2. Beställningar och betalningar från taxikunden till beställningscentralen: Dessa uppgifter samlar beställningscentralen in genom sin egen verksamhet. Insamlingen sker med hjälp av den utrustning som finns i beställningscentralens verksamhet. Här ska framhållas att det inte finns skäl att samla in personuppgifter om beställarna utan uppgifterna ska avgränsas så att de endast avser sådan information som Skatteverket behöver för sin kontroll av taxiföretagen och taxiförarna.
3. Uppdrag och betalningar från beställningscentralen till taxiföretagen: Även dessa uppgifter samlar beställningscentralen in med hjälp av sin egen utrustning (det vill säga samma utrustning som under punkten 2). I denna del bör uppgift om vilken taxiförare som utfört uppdraget alltid finnas med.

Taxiföretagens samtliga intäkter från uppdrag inom den nya kategorin kommer således att utbetalas av en eller flera beställningscentraler. För dessa taxiföretag kommer det inte längre att finnas några körpassrapporter i bokföringen som det finns i dag för taxiföretag med taxameterutrustning. Fakturorna eller avräkningarna mellan taxiföretagen och beställningscentralerna behöver därför i vart fall delvis i stället innehålla sådana uppgifter som i dag finns i körpassrapporterna. Det behöver däremot inte innebära att samtliga uppgifter som finns i en körpassrapport måste finnas med.

En taxikunds betalning till en beställningscentral för en taxiresa utgör, enligt 1 kap. 2 § 6 bokföringslagen (1999:1078), en affärshändelse för beställningscentralen. Av 5 kap. 6 § första stycket bokföringslagen följer att det ska finnas en verifikation för varje affärshändelse. Enligt 1 kap. 2 § 7 BFL utgör en verifikation de uppgifter som dokumenterar en affärshändelse eller en justering som gjorts i bokföringen. Enligt 7 kap. 1 § första stycket samma lag ska en verifikation innehålla uppgift om när den sammanställts, när affärshändelsen har inträffat, vad denna avser, vilket belopp den gäller och vilken motpart den gäller. En taxikund ska få ett kvitto av beställningscentralen för betalningen av taxiresan och detta kvitto utgör för beställningscentralen uppgifter från affärshändelsen och behöver, enligt bokföringslagen, endast innehålla de uppgifter som

ska finnas i en verifikation enligt 7 kap. 1 § bokföringslagen. När det gäller avräkningar som görs mellan en beställningscentral och ett taxiföretag får en gemensam verifikation för likartade affärshändelser användas (se 5 kap. 6 § tredje stycket första meningen bokföringslagen).

De uppgifter som enligt bokföringslagen ska finnas i en verifikation är inte tillräckligt detaljerade för att Skatteverket ska kunna genomföra en effektiv kontroll av taxibranschen. Detta innebär att krav behöver ställas på att beställningscentralen ska samla in och lagra ytterligare uppgifter än de som kommer att finnas i dess bokföring. I bokföringslagen ställs inte heller några krav på att räkenskapsinformation ska sparas elektroniskt eller att uppgifter ska kunna lämnas ut elektroniskt och på ett strukturerat sätt till Skatteverket. Även i detta avseende behövs alltså krav på beställningscentralerna som går utöver de krav som bokföringslagen ställer upp. I det här sammanhanget kan det även framhållas att bokföringslagens regler om hur uppgifter ska lagras och lämnas ut är otillräckliga. Gällande beställningscentralens skyldighet att lämna ut uppgifterna se avsnitt 8.15.

Uppgifter som Polismyndigheten (polisman eller bilinspektör) behöver för sin kontroll

Polisman eller bilinspektör vid polisen kan företa flygande kontroller av fordon samt därmed tillhörande utrustning som exempelvis taxametrar, med stöd av 1 kap. 1 § och 2 kap. 10 § fordonslagen (2002:574). En bilinspektör får, liksom en polisman, stoppa ett fordon för en kontroll med stöd av 3 kap. 2 § fordonslagen. En bilinspektör har däremot inte befogenhet att bruka våld. I anledning av en sådan flygande kontroll får en polisman eller bilinspektör besluta om förelägganden eller körförbud för ett fordon enligt 3 kap. 6 § fordonslagen.

Vid kontroll av taxifordon inom den nya kategorin behöver kontroll kunna genomföras av att uppdraget är rätt mottaget av taxiföretaget, det vill säga att det är en beställningscentral som har anlitat taxiföretaget. Polis och bilinspektör behöver sannolikt även tillgång till uppgifter för kontroll av taxiförarens vilotider. Vilka ytterligare behov av uppgifter som finns för dem får bli en fråga för föreskrivande myndighet.

Uppgifterna ska lagras under sju år

Av 7 kap. 2 § bokföringslagen (1999:1078) framgår att räkenskapsmaterial ska bevaras fram till och med sju år efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades. De uppgifter som lagras i beställningscentralerna ska sparas och jämföras med intäktsredovisningar och sparat bokföringsmaterial. Den tid under vilken uppgifterna lagras bör därför bestämmas till den tid under vilken eftertaxering är möjlig.

Den tidpunkt från vilken sjuårsperioden ska räknas är från det att affärshändelsen mellan beställningscentralen och taxiföretaget inträffade. Med detta avses då beställningscentralen skickar en likvidavräkning eller då taxiföretaget fakturerar beställningscentralen. I vissa fall kan detta ha betydelse om en körning utförs i december månad och detta faktureras först under nästföljande kalenderår.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 23 a § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.5 Informationssäkerhet och certifiering

Förslag: Insamling, lagring och utlämnande av insamlade uppgifter ska ske under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet. Transportstyrelsen ska bemyndigas att föreskriva om de närmare kraven avseende utrustningen. Den tekniska utrustningen som ska användas i beställningscentralens verksamhet ska vara certifierad.

Det ska ställas krav på informationssäkerhet i fråga om den tekniska utrustningen som finns i beställningscentralen. Kraven som ställs på informationssäkerhet hos beställningscentralens utrustning som lagrar och lämnar ut information bör motsvara de krav som ställs på utrustning i en redovisningscentral. Hos en beställningscentral finns emellertid behov av ytterligare utrustning jämfört med en redovisningscentral. Vad gäller sådan ytterligare utrustning kan det vara lämpligt att ställa vissa funktionskrav på denna för att nå upp till en rimlig nivå av informationssäkerhet. Tillförlitligheten i uppgifter

om vilket fordon och vilken förare som använts för respektive utfört köruppdrag måste vara hög, för att uppgifterna ska ha ett högt värde som underlag för kontroll. Det kan innebära att det kan vara befogat att kräva att beställningscentralen inte kan förmedla ett uppdrag till ett fordon förrän såväl fordonets som förarens identitet har samlats in på ett säkert sätt. Med den teknik som finns i dag skulle detta exempelvis kunna innebära att en förare måste identifiera sig med elektroniskt id samt att fordonets identitet samlas in elektroniskt från fordonet.

Med informationssäkerhet avses i det här fallet hur information inhämtad, lagrad och tillgängliggjord i beställningscentral för myndighets räkning ska skyddas så dess konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet inte kan påverkas av yttre faktor med mindre än att det är spårbart. Informationssäkerheten är av stor betydelse för att uppgifterna ska kunna utgöra ett gott underlag för berörda myndigheters kontrollverksamhet. Det är även av betydelse både för att sådana uppgifter som kan betraktas som affärshemligheter samt sådana uppgifter som kan betraktas som känsliga i övrigt om de sprids, inte ska komma fel mottagare till handa.

Utrustning som ska finnas hos beställningscentralen för insamling, lagring och utlämnande av uppgifter ska vara certifierad. Att utrustningen uppfyller de i lag och föreskrift uppställda kraven är en förutsättning för att en beställningscentral ska få tillstånd att driva verksamhet. Transportstyrelsen är den myndighet som ska hantera tillståndsfrågor (se föreslagen 2 § i förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik samt avsnitt 8.22). Det är lämpligt att den myndighet som beviljar tillstånd att driva beställningscentral också beslutar om de föreskrifter som sedermera blir en del av prövningen för att ge tillstånd; det vill säga i det här fallet föreskrifter om de krav som ska ställas på den tekniska utrustningen i beställningscentralens verksamhet.

Det kan också konstateras att utrustningen i en beställningscentral bör uppfylla samma säkerhetskrav som utrustningen i en redovisningscentral. Transportstyrelsen har föreskrivningsrätt avseende utrustningen i en redovisningscentral. Det kan antas att det går att göra samordningsvinster om samma myndighet hanterar föreskrifter om utrustning av samma art. Sammantaget anses det därför lämpligt att Transportstyrelsen föreskriver om de krav som utrustningen i beställningscentralen ska uppfylla.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 9 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, samt 6 och 18 §§ förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.6 Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka uppgifter beställningscentralen ska samla in, på vilket sätt det ska ske samt hur de ska lämnas ut

Förslag: Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska samlas in av en beställningscentral för taxitrafik samt på vilket sätt dessa uppgifter ska samlas in. Transportstyrelsen bör bemyndigas att föreskriva om vilka uppgifter som ska samlas in av beställningscentralen. I föreskriftsarbetet ska Transportstyrelsen bereda Skatteverket och Polismyndigheten tillfälle att yttra sig. Transportstyrelsen ska vidare bemyndigas att föreskriva om på vilket sätt uppgifterna ska samlas in samt utlämnande av sådana uppgifter.

De uppgifter som ska samlas in ska huvudsakligen användas av Skatteverket. Det kan därför förefalla lämpligt att Skatteverket också ges bemyndigande att föreskriva om vilka dessa uppgifter ska vara.

I fråga om vilka uppgifter som ska överföras från en taxameterutrustning till en redovisningscentral är det Transportstyrelsen som har föreskrivningsrätt. Det kan förefalla naturligt att jämföra beställningscentralerna med redovisningscentralerna och reglera dem på samma sätt. Samtidigt finns det väsentliga skillnader mellan redovisningscentralerna och beställningscentralerna. En sådan skillnad är att överföringen av taxameteruppgifter är på förhand definierad i sitt omfång eftersom det är reglerat vilka uppgifter en taxameterutrustning ska kunna registrera. Därefter har dessa uppgifter avgränsats i föreskriftsarbetet. I fråga om beställningscentraler blir det i stället fråga om att från ett nolläge skapa en katalog av uppgifter som bör samlas in.

En annan skillnad mot redovisningscentraler gäller krav på särskild utrustning för taxifordon. I fråga om redovisningscentralerna finns redan taxameterutrustningen som inte enbart är ett instrument för skattekontroll. Enligt förslaget ska i stället en annan teknisk utrustning utvecklas vars huvudsakliga syfte är att samla in uppgifter för Skatteverkets skattekontroll. Här bör även framhållas att det inte föreslås några regler som kan jämföras med regler om uteblivna överföringar från taxameterutrustning till en redovisningscentral vilket innebär att denna koppling i tillsynen över taxiföretagen saknas när det gäller beställningscentraler och taxifordon.

Samtidigt bör det förhållandet beaktas att de uppgifter som ska samlas in hänger samman med den tekniska utrustningen och hur den ska användas. Detta gäller såväl den tekniska utrustning som finns i beställningscentralen som den särskilda utrustningen för taxifordon. Den tekniska utrustningen i beställningscentralens verksamhet kommer vara intimt förknippad med den särskilda utrustningen för taxifordon. Vid en ändring i föreskrift som avser vilka uppgifter som ska samlas in, torde följdändringar ske i en föreskrift som avser på vilket sätt uppgifterna ska samlas in. Det medför att det är en fördel om samma myndighet får föreskrivningsrätt i båda delarna. I detta sammanhang kan det lyftas fram att frågan om motsvarande typ av bemyndigande var föremål för utredningen i fråga om redovisningscentraler för taxitrafik. Det slutliga avgörandet blev att Transportstyrelsen fick ett sammanhållet bemyndigande avseende båda delarna; det vill säga såväl vilka uppgifter som skulle överföras från taxameterutrustningen som på vilket sätt de skulle överföras. Det bör även framhållas att ett sammanhållet bemyndigande blir mer överskådligt att följa.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 31 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik samt 19, 20 a–20 b §§ i förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.7 Särskild utrustning för taxifordon samt anslutning till beställningscentral

Förslag: Den som driver taxiverksamhet med fordon som inte har taxameterutrustning är skyldig att ansluta fordonet till en eller flera beställningscentraler för taxitrafik samt förse fordonet med särskild utrustning för taxifordon.

Taxiföretaget ska till Transportstyrelsen anmäla vilken eller vilka beställningscentraler som ett taxifordon är anslutet till.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om en sådan anmälan.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på särskild utrustning för taxifordon, teknisk kontroll av densamma och användning av särskild utrustning för taxitrafik. Transportstyrelsen ska bemyndigas i nämnda hänseende och får även meddela föreskrifter om att utrustningen ska vara certifierad.

Som beskrivits ovan ska beställningscentralernas ha en roll som ett led i skattekontrollen av taxiföretagen och taxiförarna. Ett led i kontrollen av taxiföretag och taxiförare är att granska taxifordonens användning. I dagsläget bedöms det som uteslutet att kunna göra det utan att det finns någon form av teknisk utrustning i fordonet som exempelvis registrerar längden på körsträckor. Taxifordon som inte har taxameterutrustning måste därför ha särskild utrustning för taxifordon.

Uppgifter från denna utrustning, ska tillsammans med andra uppgifter om taxiverksamheten, samlas in och lagras hos en beställningscentral för taxitrafik. I den delen får beställningscentralen en roll som är likartad en redovisningscentralens roll. Skälet för det är att de uppgifter som behövs för kontroll av taxiverksamhet utan taxameterutrustning bör kunna vara lika lätta att åtkomma och lika tillförlitliga som uppgifter som härrör från taxiverksamhet med taxameterutrustning vilken överför uppgifter till en redovisningscentral. Fordon med särskild utrustning för taxifordon bör därför vara anslutna till tillståndspliktiga beställningscentraler.

För att underlätta berörda myndigheters möjlighet att få tillgång till insamlade och lagrade uppgifter om taxiverksamheten, ska taxiföretaget till Transportstyrelsen anmäla till vilken eller vilka beställningscentraler taxiföretagets fordon med särskild utrustning för taxitrafik är anslutet.

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

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 2 b kap. 1–3 §§ taxitrafiklagen (2012:211), 5 kap. 1 § och 8 kap. 2 a § taxitrafikförordningen (2012:238) samt 13 och 20 §§ förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.8 Kontroll av särskild utrustning för taxifordon samt straff

Förslag: Det ska införas bestämmelser om kontroll av särskild utrustning för taxifordon. Vägkontroll ska få ske för att kontrollera att den särskilda utrustningen för taxifordon uppfyller de krav som ställs med stöd av 2 b kap. 3 § taxitrafiklagen samt 8 kap. 2 a § taxitrafikförordningen.

En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot det som har föreskrivits i taxitrafikförordningen om särskild utrustning för taxifordon eller om användning och kontroll av sådan utrustning eller i strid mot föreskrifter som har meddelats i dessa hänseenden med stöd av 8 kap. 2 a § döms till penningböter.

För att säkerställa att utrustningen uppfyller de krav som ställs i förordning eller föreskrift ska polisman eller bilinspektör få kontrollera utrustningen. På motsvarande sätt som när det gäller taxameterutrustning kan det finnas behov av att vägkontroll får genomföras även av särskild utrustning för taxifordon. Vilka aspekter i fråga om utrustning som sådan kontroll ska omfatta kan inte bedömas för närvarande utan blir beroende av på vilket sätt utrustningen är beskaffad.

Det är väsentligt att det finns en sanktion att rikta mot användaren av särskild utrustning för taxifordon om utrustningen inte används på föreskrivet sätt på samma sätt som när det gäller taxameterutrustning. Det ska därför vara straffbart om ett taxiföretag eller en taxiförare inte följer föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon. Det finns inte skäl att föreskriva om annan påföljd än vad gäller taxameterutrustning varför påföljden ska vara penningböter.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 5 kap. 4 § och 7 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) samt 1 kap. 1 § punkten 3 och 2 kap. 14 § andra stycket fordonslagen (2002:574).

8.9 Privat användning av taxifordon

Bedömning: Det bör inte införas någon regel som förhindrar privat användning av taxifordon med särskild utrustning för taxifordon.

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

Om taxifordon får användas privat kan det vara förenat med en risk att fordonet används i svarttaxiverksamhet vilket i sin tur kan vara svårt att kontrollera. Med nu föreslagen reform kommer Skatteverket att få kontrollinstrument som bidrar till en mer effektiv skattekontroll. Detta torde innebära att risken för att undkomma en korrekt beskattning minskar. Det är dessutom viktigt att optimera användningen av befintliga resurser. Det är inte kostnadseffektivt för den som bedriver taxiverksamhet att bara kunna använda fordonet inom arbetstid. Det är heller inte önskvärt ur ett miljöperspektiv att införa en regel som förhindrar privat användning av taxifordon och därigenom bidra till att fler antal fordon måste användas. Trots risken att fordonen används i svarttaxiverksamhet anser därför utredningen att det inte finns tillräckliga skäl för att hindra privat användning av dem.

8.10 Omhändertagande av registreringsskylt

Förslag: Bestämmelsen om omhändertagande av registreringsskylt ändras så att lydelsen avseende fordon med dispens från taxameterkravet tas bort.

Samtliga fordon som omfattas av taxitrafiklagstiftningen kommer enligt förslaget ha taxiskylt eller personlig fordonsskylt. Genom dessa ändringar kan samtliga fordon som omfattas av taxitrafiklag-

stiftningen få sin skylt omhändertagen. Det finns redan en bestämmelse om att taxiskylten kan omhändertas om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrifter. På motsvarande bör en taxiskylt kunna omhändertas om den särskilda utrustningen för taxifordon inte uppfyller de uppställda kraven.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211).

8.11 Beställningscentralens verksamhet

Förslag: I en beställningscentral för taxitrafiks verksamhet ingår att ta emot beställningar och betalningar, att fördela transportuppdrag mellan taxiföretag och att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).

Beställningar och betalningar får bara ske till beställningscentralen. Taxiföretag eller taxiförare får inte medverka vid betalning.

Beställningscentralerna kommer att ha en funktion som är likartad redovisningscentralernas funktion. Beställningscentralernas skyldigheter bör vara att samla in och lagra uppgifter om de taxiföretag som har fordon vilka är anslutna till beställningscentralen. Detta ska bland annat ske med hjälp av särskild utrustning för taxifordon, under förutsättning att det föreskrivs om sådan utrustning. Utöver utrustning i fordonen kommer beställningscentralen behöva ha någon form av mottagande utrustning för att ta emot de uppgifter som överförs eller på annat sätt kommer till beställningscentralen från den särskilda utrustningen för taxifordon. Dessa frågor utvecklas mer i avsnitt 8.3–8.2.

Det är utredningens bedömning att när Skatteverket i framtiden kontrollerar taxiföretag som är anslutna till en beställningscentral, så kommer kontrollen av verksamhet som bedrivs med fordon som har särskild utrustning för taxifordon att kunna ske på ett mer ända-

målsenligt sätt än vad som är fallet i dag. Genom insamling och lagring av uppgifter av en tredje part i förhållande till taxiföretaget som dessutom är vandelsprövad bör skattekontrollen förbättras eftersom det torde finnas mindre anledning att ifrågasätta uppgifterna. Genom att uppgifterna skickas i en form som är föreskriven torde kontrollen även bli mer effektiv.

De föreslagna reglerna innebär att samtliga beställningar och betalningar ska ske till beställningscentralen vilket bör leda till förbättrade möjligheter för skattekontroll.

Utredningen bedömer att betalning i fordonen i sig utgör en risk för svarttaxiverksamhet. Enligt uppgifter i utredningen är ett sätt att undanhålla intäkter att taxiföretag har flera betalterminaler i ett fordon. Den ena betalterminalen är kopplad till ett konto vars inkomster sedermera redovisas och deklarerar på ett korrekt sätt. Den andra betalterminalen är däremot kopplad till annat konto och betalningar till det kontot redovisas och deklarerar inte. Likaså kan hantering av kontanter i fordonen innebära en risk att föraren uppges att den utförda körningen inte ägde rum och i stället behåller de kontanta medlen som lämnats som betalning. För att undvika sådana situationer ska förare eller taxiföretag över huvud taget inte få hantera betalningar. Detta kan för vissa aktörer innebära praktiska svårigheter men det är utredningens bedömning att det skapar en tydlig rågång mellan de två olika alternativen för taxireglering. Föreslagen regel bör därför innebära att risken för skatteundandragande minskar. Samtidigt kan konstateras att den framtida teknikutvecklingen sannolikt kommer öppna för att betalningar kan komma att ske i fordonen.

När en taxiresa beställs träffar beställaren och beställningscentralen en överenskommelse om vilka villkor som ska gälla för resan. Därefter ska beställaren betala till beställningscentralen. Detta innebär att det är beställningscentralen som svarar för fullgörelse av prestationen även om det i praktiken är ett taxiföretag som utför tjänsten. Det är därför utredningens bedömning att beställningscentralen säljer en taxitjänst.

Det kan antas att den stora merparten av betalningar kommer ske med kontokort som registrerats hos beställningscentralen. Enligt huvudregeln gäller då bestämmelser om kassaregister (se 39 kap. 4 § skatteförfarandelagen (2011:1244)). Här bör emellertid undantag från krav på från krav på kassaregister för distansavtal övervägas.

Distansavtal definieras som ett avtal som ingås mellan säljare och köpare utan fysisk kontakt och där säljaren har en särskild organisation för att sälja på distans (se 1 kap. 2 § lag (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler). Ett avtal anses ingånget när en överenskommelse har träffats om köp av en vara eller tjänst. Om beställning sker via en app kommer detta förfarande dock anses utgöra ett distansavtal vilket leder till ett undantag från kassaregisterkravet (se 39 kap. 5 § första stycket 4 skatteförfarandelagen).

Vid en eventuell reklamation är det mot beställningscentralen passageraren får vända sig. I jämförelse med när en passagerare anlitar ett taxiföretag som inte är anslutet till en beställningscentral kommer det vara tydligare för passageraren vart han eller hon ska vända sig vid frågor och/eller reklamationer. Om passageraren stoppar en taxi på gatan är det inte särskilt sannolikt att passageraren i efterhand har kontroll över vilket taxiföretag som utförde transporten, och det är heller inte särskilt troligt att stöta på samma taxiföretag vid ett annat tillfälle. Detta får i vart fall antas gälla i större städer. I den delen kan därför konsumenternas ställning stärkas. Vid beställning via en beställningscentral, beställer passageraren genom ett och samma varumärke, vilket kan tala för att det är lättare att reklamera. Det innebär troligen att beställningscentralen har incitament att se till att tjänsten utövas väl eftersom det i en sådan organisation är större sannolikhet att passageraren kommer tillbaka. Det är utredningens bedömning att de föreslagna reglerna stärker kundens position.

I detta sammanhang bör även frågor om bestämmelser rörande konkurrens lyftas fram. I avsnitt 5.14 har dessa frågor utvecklats närmare. De nya bestämmelserna om taxi och beställningscentraler för taxitrafik föranleder inte några ändringar i berörda konkurrensbestämmelser.

Om en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik uppfyller villkoren i 2 kap. 5 § konkurrenslagen, bör bestämmelsen omfatta även en sådan beställningscentral.

Angående gruppundantaget så borde definitionen i 2 § andra stycket lag (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan inte utesluta den här typen av beställningscentraler och därmed omfattas de av gruppundantaget om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda. Till detta ska tilläggas att även om beställningscentralerna (såväl befintliga beställnings-

centraler som tillståndspliktiga) inte uppfyller förutsättningarna för vare sig 2 kap. 5 § konkurrenslagen eller gruppundantaget så innebär det inte att de per definition är förbjudna, de kan fortfarande vara tillåtna utifrån det generella undantaget i 2 kap. 2 § konkurrenslagen. För beställningscentraler för taxitrafik gäller därmed, precis som för dagens beställningscentraler, att om de inte omfattas av något av undantagen (till exempel genom att de växer sig allt för stora) så kan de bryta mot förbudet mot samarbeten som begränsar konkurrensen enligt 2 kap. 1 § konkurrenslagen.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 2 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik samt 2 b kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211).

8.12 Priset för resan och bevis om priset

Förslag: Innan resan påbörjas ska en överenskommelse om ett fast pris för resan träffas. Med fast pris avses ett pris i nominellt belopp för en specifik resa eller för viss tid. Beställningscentralen får skyldighet att innan färden påbörjas se till att beställaren får ett skriftligt bevis om priset och den överenskomna färden eller tiden.

Ett ändamål med en taxameter är att försäkra kunden om att priset beräknas på ett korrekt sätt. Enligt förslaget ska det inte finnas något instrument i fordonet som räknar upp priset löpande under färden. Genom att införa regler om fast pris stärks beställarens ställning och behov av ett tekniskt instrument (som taxameterutrustningen) som kontinuerligt räknar upp priset saknas. Därmed saknas även behov av prisinformationsdekal i dessa fordon.

Det kan tas för troligt att de som ansluter sig till en viss beställningscentral kommer registrera ett betalkort. Det kan innebära att kunder rör sig mindre mellan olika marknadsaktörer. Samtidigt går utvecklingen mot gemensamma appar för beställningar och detta kan undanröja sådana eventuella hinder.

Ur ett konsumentssäkerhetsperspektiv är det väsentligt att det finns en dokumentation av avtalsinnehållets centrala delar. Dessa består i priset för resan och resans start och slutpunkt. En bekräftelse avseende resans pris och färdsträckning ska därför skickas till kunden. Detta kan ske till en mobiltelefon, per e-post eller annat liknande sätt. Rör det sig om en bokning som avser viss tid ska detta dokumenteras i stället för resans start och slutpunkt. Med skriftligt kan avses bevis på papper eller sms, fax och e-post.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 2 b kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211).

8.13 Sedlar och mynt

Förslag: Beställningscentralerna ska inte vara skyldiga att ta emot betalningar i sedlar eller mynt.

Det finns inte några tungt vägande skäl att reglera om betalningen av tjänsten ska ske med sedlar och mynt, betalkort eller på annat sätt. Det kan tas för visst att beställningscentralerna inte kommer vilja hantera kontanta betalningar och att detta dessutom är opraktiskt för beställarna. Det kan därför antas att merparten betalningar kommer vara betalningar med betalkort eller via fakturering.

Enligt 5 kap. 1 § lagen (1988:1385) om Sveriges riksbank är sedlar och mynt lagliga betalningsmedel. Detta har i rättspraxis uttolkats så att det finns en skyldighet att ta emot betalning med sedlar eller mynt. I vissa fall kan parterna avtala om ett undantag från angiven bestämmelse. I fråga om beställningscentralers avtal med privatkunder bör det inte finnas några hinder att avtala om att betalning inte får ske med sedlar och mynt. När det rör sig om en offentlig-rättsligt reglerad avgift torde det dock krävas att det görs ett undantag i lag. I ett rättsfall från Högsta förvaltningsdomstolen¹ kom domstolen till slutsatsen att ett landstingsbeslut som innebar att patienter inte kunde betala patientavgift med sedlar och mynt på

¹ HFD 2015 ref. 49.

mer än två platser i landstinget inte levde upp till riksbankslagens krav. Beslutet upphävdes därför. Det förefaller opraktiskt att beställningscentraler ska vara skyldiga att ta emot sedlar och mynt. Därför bör en bestämmelse införas i enlighet med vad som föreslås ovan. Om en upphandlande enhet kräver betalning i fordonet för en samhällsbetald resa måste fordonet ha taxameterutrustning.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 2 b kap. 4 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

8.14 Samhällsbetalda resor

Förslag: Med samhällsbetalda resor ska avses sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst samt kompletteringstrafik. En definition införs i taxitrafiklagens inledande kapitel. Bestämmelser som föreslås om fast pris, i förväg fastställd färd eller tid samt skriftligt bevis avseende pris och färd eller tid, ska inte tillämpas i fråga om samhällsbetalda resor.

Skolresor är helt finansierade av offentliga medel medan övriga samhällsbetalda resor delvis finansieras av den egenavgift passageraren betalar och till återstoden av den offentlige aktör som har beställt resan. Mot bakgrund av den offentlige aktörens starka marknadsställning finns inte skäl att för den aktörens skydd besluta att priset ska vara fast.

Egenavgiftens storlek kan variera beroende på resans längd. Det rör sig emellertid om några få tariffer som passageraren i allmänhet har möjlighet att få kännedom om på förhand. Inte heller passagerarens intresse motiverar därför en reglering om fast pris eller bevis om priset.

Det kan också noteras att resorna, exempelvis i färdtjänst, kan delas mellan olika passagerare. För ett effektivt utnyttjande av resurser bör det finnas möjlighet att längs med en färdsträckning som redan påbörjats plocka upp ytterligare passagerare. Under sådana

resor är det inte lämpligt med ett krav att resans pris är bestämt på förhand.

För att kunna göra en avgränsning av när det rör sig om undantagssituationer från exempelvis regler om bevis om priset så bör en definition av begreppet samhällsbetalda resor införas.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 1 kap. 6 § samt 2 b kap. 5 § tredje stycket taxitrafiklagen (2012:211).

8.15 Rätt att få ut lagrad information

Förslag: En beställningscentral ska på begäran av Skatteverket lämna ut sådana uppgifter som beställningscentralen är skyldig att lagra. Om uppgifterna inte lämnas ut inom en vecka från begäran får Skatteverket förelägga beställningscentralen att lämna ut uppgifterna. Föreläggandet får förenas med vite.

Beställningscentralen ska även på begäran av bilinspektör eller polisman lämna ut sådana uppgifter som är nödvändiga för att kunna genomföra kontroll av att taxitrafik bedrivs i enlighet med bestämmelserna 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211) samt bestämmelser vilka ansluter till det.

För att Skatteverket ska kunna genomföra sina kontroller av taxiföretag bör de från beställningscentralen på begäran få ut uppgifter som lagrats om taxiföretagen samt om taxiförarna. När det gäller redovisningscentraler för taxitrafik har den tid inom vilken uppgifterna ska lämnas ut bestämts till en vecka och det finns inte skäl att avvika från detta när det gäller beställningscentraler för taxitrafik. För att bestämmelsen ska få tyngd krävs att Skatteverket kan förelägga beställningscentralen att lämna ut uppgifter och att detta föreläggande får förenas med vite.

Bilinspektör eller polis bör även få rätt att begära ut uppgifter som är nödvändiga för deras kontrollverksamhet. Så kan exempelvis vara fallet när en kontroll genomförs vid vägkant. Det bör då gå att kontrollera att taxifordonet inte har taxiuppdrag som inte kommer från en beställningscentral för taxitrafik samt att de regler som framgår i övrigt av 2 b kap. i taxitrafiklagen är uppfyllda.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 24 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.16 Taxiföretagens rätt att få del av den lagrade informationen

Förslag: Taxiföretagen ska ha rätt att få del av de uppgifter beställningscentralen lagrar om den egna verksamheten.

Genom den regel som nu införs förändras inte de skyldigheter taxiföretagen har med stöd av bokföringslagen (1999:1078) och därmed sammanhängande författningar. Taxiföretagens grundläggande skyldigheter att bevara räkenskapsmaterial kvarstår därför. Taxiföretagen ska inte vara beroende av en möjlighet att få ut de uppgifter som lagras om den egna verksamheten. I vissa situationer kan det emellertid vara av betydelse för taxiföretaget att få del av de lagrade uppgifterna för att de ska kunna fullgöra sin bokförings- och deklarationsskyldighet. Så kan vara fallet om bokföringen förkommit exempelvis vid brand eller annan olyckshändelse. Det kan röra sig om hela eller delar av det material som krävs för att fullgöra sina skyldigheter i detta hänseende. Det bör också i övrigt vara en rimlig regel att taxiföretaget ska kunna begära ut de uppgifter om sin egen verksamhet som myndigheterna kan få ut. Även om taxiföretaget med hjälp av de utlämnade uppgifterna kan fullgöra sin deklarationsskyldighet kan taxiföretaget genom att vara oaktsamt ha begått ett bokföringsbrott.

Den föreslagna regeln är endast tänkt att användas i undantagsfall. Det införs emellertid inte någon rätt för beställningscentralen att pröva huruvida taxiföretagen har tillräckliga skäl för att begära ut uppgifterna. Huruvida beställningscentralen kan kräva att få betalt för det arbete detta kan förorsaka är en fråga som får regleras genom avtal mellan parterna.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 25 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.17 Överföring av uppgifter vid dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd

Förslag: Om verksamheten upphör på grund av dödsfall eller konkurs ska de lagrade uppgifterna, senast sex veckor efter att tillståndet upphörde, överföras till annan beställningscentral som taxiföretaget anvisar. Detsamma ska gälla om tillståndet återkallas. Om det inte går att få någon sådan anvisning ska i stället uppgifterna överföras till den beställningscentral som dödsboet eller konkursboet anvisar, eller vid återkallat tillstånd, som verksamhetsansvarig i beställningscentralen anvisar.

Den beställningscentral som tar emot uppgifterna ska lagra dem under så lång tid att den sammanlagda lagringstiden inte understiger vad som hade gällt om uppgifterna inte hade överförts.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om överföringar av insamlade uppgifter vid dödsfall och konkurs.

Hos beställningscentralen kommer att finnas en stor mängd lagrade uppgifter om taxiföretagen samt taxiförarna. Uppgifterna kommer att vara mycket betydelsefulla för Skatteverket som ska kunna utföra skattekontroll av verksamheten samt dess förare. När ett tillstånd att bedriva beställningscentral har upphört eller återkallats, måste taxiföretagen tämligen omgående avtala med en ny beställningscentral om att den beställningscentralen i stället ska lagra uppgifterna. Uppgifterna ska därför överföras till annan beställningscentral som taxiföretaget anvisar. Det kan finnas sådana situationer där det inte går att få någon anvisning från taxiföretaget. Om taxiföretaget har försatts i konkurs bör konkursförvaltaren kunna göra en sådan anvisning. Går det inte att få någon anvisning, exempelvis för att konkursboet är upplöst, så ska i stället verksamhetsansvarig i beställningscentralen anvisa en annan beställningscentral.

Lagringstiden avseende de insamlade uppgifterna är sju år. Den sammanlagda lagringstiden ska inte understiga sju år om uppgifterna behöver överföras till annan beställningscentral.

Utredningen har övervägt om en redovisningscentral för taxitrafik ska få lagra uppgifter som en beställningscentral för taxitrafik har samlat in. Den stora skillnaden mellan beställningscentralerna

och redovisningscentralerna är att beställningscentralen även är en avtalspart i förhållande till beställaren av en taxiresa, samt avtalspart i förhållande till anlitade taxiföretag. För övrigt kan det hållas för visst att det i vart fall delvis kommer vara samma aktörer som verkar som beställningscentraler och som redovisningscentraler. Den utrustning som lagrar uppgifterna hos en beställningscentral kommer såvitt nu kan bedömas behöva uppfylla samma informationssäkerhetskrav som den tekniska utrustningen hos en redovisningscentral. Däremot kommer antagligen uppgifter som lagras i en beställningscentral ha en annan omfattning och ställas upp i ett annat format. Detta innebär att funktionskraven kan skilja sig åt mellan de två typerna av centraler. Följden av det är att det inte utan vissa åtgärder går att lagra uppgifter som en beställningscentral samlat in hos en redovisningscentral. Därför är det nödvändigt att ställa krav på att endast en beställningscentral ska få lagra information som samlats in av en beställningscentral. Det kan däremot framhållas att kraven för att få tillstånd att bedriva en beställningscentral föreslås vara så lika de krav som ställs på en redovisningscentral att en aktör som redan har tillstånd att bedriva redovisningscentral har stora möjligheter att få tillstånd att bedriva beställningscentral för taxitrafik.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 17 §, 22 § andra stycket och 23 a § andra stycket lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.18 Sekretess för lagrade uppgifter

Förslag: Beställningscentralen och den som tillhör eller har tillhört personalen får inte obehörigen röja insamlade och lagrade uppgifter som samlats in med stöd av lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

De uppgifter som kommer samlas in och lagras av beställningscentralerna kommer innehålla taxiföretagens ekonomidata. Sådana uppgifter kan vara av intresse för konkurrenter. Uppgifterna kan

vara av känslig natur eftersom de innehåller uppgifter som rör taxi-företagens affärs- eller driftsförhållanden. Det finns därför starka skäl för en regel om tystnadsplikt.

Förutsättningen för att tystnadsplikt ska gälla är att det kan antas att den finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 28 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.19 Behandling av uppgifter i beskattningsdatabasen

Förslag: Det bör vara tillåtet för Skatteverket att hantera uppgifter från en redovisningscentral eller beställningscentral för taxitrafik i beskattningsdatabasen.

Genom en sådan ändring som utredningen föreslår kan Skatteverket behandla de lagrade uppgifterna på ett mer ändamålsenligt sätt vilket ger reformen bättre genomslag.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 2 § förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet.

8.20 Tillståndskrav för beställningscentraler

Förslag: Tillstånd ska krävas.

Tillstånd att driva en beställningscentral ska endast ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva sådan verksamhet.

Vid prövningen ska, ifråga om kravet på gott anseende, sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas. Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott. Inte heller av den som har meddelats återkallelse eller upprepade gånger meddelats varning.

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

För tillstånd ska det krävas att den tekniska utrustning som ska användas för insamling, lagring och utlämnande av insamlade uppgifter ska finnas inom EES.

För ett tillstånd att driva beställningscentral ska det krävas att insamling, lagring och utlämnande av insamlade uppgifter sker under sådana förhållanden som är ägande att upprätthålla de insamlade uppgifternas säkerhet.

Ett tillstånd att driva beställningscentral ska gälla tills vidare.

En beställningscentral får inte ha taxitrafiktillstånd.

Tillstånd och lämplighet

Eftersom beställningscentralerna kommer att utgöra ett led i systemet för skattekontroll, finns det mycket goda skäl för att ställa krav på att den som driver en beställningscentral är lämplig för att driva sådan verksamhet. Eftersom beställningscentralerna i skattekontrollen kommer att ha en roll som är likartad redovisningscentralernas roll, bör inriktningen på lämplighetsbedömningen vara densamma i de båda centralerna.

Enligt gällande ordning kan en juridisk person inte vara dömd för brott eller ha ålagts näringsförbud. En juridisk person kan däremot ha skatteskulder eller annan problematik som är av betydelse

för förmågan att driva en beställningscentral. En annan sådan problematik kan vara ett likvidationsförfarande. Lämplighetskrav förekommer på transportområdet, exempelvis i 2 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211) som avser fråga om taxitrafiktillstånd. När de gäller ekonomisk lämplighet är det främst frågan om att sökanden inte är restförd för skulder, främst skatter och avgifter till det allmänna, samt att sökanden vid tidpunkten för ansökan eller kort tid dessförinnan inte varit försatt i konkurs eller haft näringsförbud. Taxitrafiklagens utformning i fråga om lämplighetsbedömning bör kunna tjäna till viss ledning för utformningen motsvarande krav i lagen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Det kan även framhållas att den äldre yrkestrafiklagen (1998:490) och i någon mån även den nya yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller motsvarande bestämmelser. Praxis och andra rättskällor hänförliga till rättstillämpningen för de lagar som nu nämnts kan tjäna till ledning även för frågan om lämplighetsbedömning när det gäller beställningscentraler för taxitrafik.

Det kan också ifrågasättas om en beställningscentral som inte sköter sina åtaganden gentemot de kunder som beställer taxitjänster kan anses vara lämplig att driva beställningscentral. Vid enstaka domar eller avgöranden mot beställningscentralen som rör överträdelser av ringa betydelse torde det inte finnas skäl att beställningscentralen ska bedömas som olämplig. Rör det sig däremot om upprepade eller grova överträdelser av konsumenträttigheter, frekventa avtalsbrott, eller liknande situationer kan situationen vara sådan att tillstånd inte ges eller återkallas.

Ideella föreningar och stiftelser

Det finns inte samma möjligheter till insyn i en ideell förening eller i en stiftelse som i exempelvis ett aktiebolag. Det förs till exempel inte några register över företrädare i sådana juridiska personer. Av den anledningen ska ideella föreningar och stiftelser inte få driva tillståndspliktig beställningscentral.

Det kan finnas skäl att överväga en reglering mot intressegemenskap

Om det föreligger intressegemenskap mellan den som ska lagra uppgifter för kontroll och den som ska kontrolleras, kan det antas att det finns en något förhöjd risk för att exempelvis kontrollvärdet av lagrad information kan minska. Skälet till det är att det är lättare att anta att de inblandade aktörerna kan skapa ett upplägg som leder till att exempelvis skatter undandras. Det finns därför skäl att överväga om det bör införas en regel mot intressegemenskap mellan tillståndspliktiga beställningscentraler och taxiföretag som anslutit fordon till beställningscentralen.

Som redovisats i tidigare avsnitt finns det ett stort antal befintliga beställningscentraler vars ägare också är taxiföretag som utför taxitjänster i beställningscentralens verksamhet. Det har inte framkommit att det har förekommit skatteundandragande eller problem i större omfattning i dessa verksamheter än i beställningscentraler utan intressegemenskap mellan beställningscentral och taxiföretag. Det kan antas att befintliga beställningscentraler är sådana som kommer ansöka om att få bli tillståndspliktiga beställningscentraler. För att ett nytt system ska fungera så bra som möjligt är en omständighet av betydelse att ta tillvara det som redan fungerar på marknaden och arbeta med befintliga strukturer. Utredningens slutsats är därför att det inte bör införas något hinder mot att det finns intressegemenskap mellan tillståndspliktig beställningscentral och taxiföretag som har fordon anslutna till aktuell beställningscentral.

I detta sammanhang kan också noteras att det inte har införts några regler som hindrar intressegemenskap mellan redovisningscentraler och taxiföretag med anslutna fordon. Även detta är ett argument som talar för att det inte ska finnas några begränsningar i fråga om intressegemenskap. Det kan dock finnas skäl att i framtiden se över denna reglering om det skulle visa sig att det inte är lämpligt med intressegemenskap mellan beställningscentral och taxiföretag.

Beställningscentraler får inte ha taxitrafiktillstånd

Det bör införas en bestämmelse vilken innebär att beställningscentraler för taxitrafik inte får ha taxitrafiktillstånd. Skälet för det är att det är väsentligt att upprätthålla åtskillnad mellan de olika juridiska eller fysiska personerna som utgör ett led i kontrollen av taxiföretagen och taxiföretagen själva. Om de är organiserade som olika rättssubjekt kommer det vara olika bokföring samt årsredovisning och det finns inte risk att sammanblanda uppgifter om transaktioner.

Uppgifter ska lagras inom EES

Förutsättningen för att lagen ska få någon praktisk verkan i fråga om kontroll är att berörda myndigheter kan få tillgång till uppgifter även då en beställningscentral inte medverkar till att lämna ut de begärda uppgifterna. Det kan vara förenat med stora svårigheter och tidsutdräkt att genom verkställighet försöka få tillgång till uppgifter som lagras i ett annat land. Med beaktande av reglerna för EU:s inre marknad kan dock inte föreskrivas att uppgifterna måste lagras i Sverige. Däremot bör det inte finnas möjlighet att lagra dem i ett land utanför EES. Om beställningscentralen inte medverkar till att lämna ut uppgifterna kan det bli aktuellt med en återkallelse av tillståndet att driva beställningscentral och att besluta om att de ska lämnas ut vid äventyr av vite.

I avsnitt 8.3 berörs frågan om informationssäkerhet.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 3, 8–10, 14 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och 7 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.21 Verksamhetsansvarig samt lämplighetsprövning

Förslag: I beställningscentralens verksamhet ska det finnas en eller flera fysiska personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de lagar, förordningar och föreskrifter som gäller för verksamheten (verksamhetsansvarig).

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

Lämplighetsprövningen avseende beställningscentralen ska avse den verksamhetsansvarige.

Därutöver ska prövningen i en juridisk person avse den juridiska personen samt den verkställande direktören och annan som genom sin ledande ställning har bestämmande inflytande över verksamheten, 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 bolagsmän i kommanditbolag eller 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.

Om någon person som lämplighetsprövats med stöd av 11 § byts ut eller kommer till ska den nya personen lämplighetsprövas. Beställningscentralen är skyldig att snarast anmäla sådana ändrade förhållanden till tillståndsmyndigheten.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om kravet på gott anseende.

Den som är verksamhetsansvarig är den eller de individer som har det yttersta ansvaret för att verksamheten uppfyller de krav som ställs genom lagstiftning och andra författningar. Med hänsyn till den verksamhetsansvariges ansvar i verksamheten är det av stor vikt att den eller de personerna är lämpliga. Prövningen ska ha samma inriktning som avseende verksamhetsansvariga i redovisningscentraler. Av praktiska skäl, exempelvis på grund av sjukdom, kan det finnas behov av att ha fler än en verksamhetsansvarig.

Beställningscentralen kommer att bli den aktör som har en särskild roll i att se till att taxiföretagens intäkter redovisas på ett korrekt sätt. Det är därför centralt att de personer som är ansvariga för beställningscentralens verksamhet och de som på något sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten bedöms vara lämpliga.

Om en enskild näringsidkare ansöker om att bli beställningscentral ska lämplighetsprövningen helt inriktas på den personen. Om verksamheten bedrivs i bolagsform är det en större krets av personer vars lämplighet behöver bedömas. Det är av största betydelse att de personer som har ett formellt och/eller faktiskt bestämmande inflytande över verksamheten, också är lämpliga att bedriva verksamhet i form av beställningscentral.

En juridisk person kan inte dömas för brott eller få beslut om näringsförbud mot sig. Däremot kan en juridisk person ha omfattande skatteskulder och bokföring samt redovisning kan skötas på undermåligt sätt. Det kan också röra sig om olika former av likvidationsförfaranden; till exempel sådana likvidationsgrunder som följer av 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation eller sådan likvidationsgrund som avses i 2 kap. 25 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Den juridiska personen kan då inte anses lämplig att bedriva beställningscentral för taxitrafik.

Beställningscentralen kommer ha en funktion som är likartad en redovisningscentral. Närståendekretsen bör bestämmas på samma sätt som för redovisningscentraler för taxitrafik. Förslaget har därför fått den innebörd som framgår ovan.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 5–8 och 12 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och 18 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.22 Tillståndsmyndighet och beslut m.m.

Förslag: Ansökan om tillstånd att driva beställningscentral ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Transportstyrelsen ska bemyndigas att handlägga ansökningar om tillstånd att driva beställningscentral. Ansökningarna ska vara skriftliga. Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in de handlingar som visar att sökanden uppfyller tillståndskraven.

Ett beslut om tillstånd att driva beställningscentral ska minst innehålla tillståndshavarens namn, adress och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande beteckning samt uppgift om verksamhetsansvarig och övriga personer som har lämplighetsprövats enligt 11 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. Dessutom ska beslutet innehålla en upplysning om skyldighet att lämna upplysning om ändrade förhållanden avseende verksamhetsansvarig och en upplysning om under vilka förhållanden ett tillstånd kan återkallas.

Om en ansökan att driva beställningscentral avslås på grund av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt ska en olämplighetstid på lägst 6 månader bestämmas.

Transportstyrelsen har enligt 1 § första stycket förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen till huvuduppgift att svara för tillståndsprövning inom transportområdet. Transportstyrelsen är även den myndighet som hanterar taxiverksamhet i allmänhet och som är tillståndsmyndighet när det gäller redovisningscentraler för taxitrafik. Transportstyrelsen ska därför vara tillståndsmyndighet även för beställningscentraler för taxitrafik.

Det åligger sökanden att visa att de uppställda kraven för att få tillstånd att driva beställningscentral för taxitrafik är uppfyllda.

Det är väsentligt att de mest centrala uppgifterna framgår i ett beslut om tillstånd att driva beställningscentral. För tydlighets skull bör tillståndshavarna också erinras om sina skyldigheter i vissa hänseenden i beslutet samt de grunder som kan utgöra skäl för återkallelse av tillståndet.

Om det vid prövningen av en ansökan om tillstånd för att få driva beställningscentral kommer fram att kravet på gott anseende inte är uppfyllt finns det inte skäl att anta att kravet på gott an-

seende kan anses omedelbar uppfyllt efter att ansökan lämnats utan bifall. Det bör därför bestämmas en tid under vilken sökanden är förhindrad att ånyo ansöka om tillstånd att driva beställningscentral. Längden på olämplighetstiden är som lägst sex månader.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 2–5 och 8 §§ förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.23 Tillsyn över beställningscentralerna

Förslag: Tillståndsmyndigheten ska utöva tillsyn över att de tillståndspliktiga beställningscentralerna följer regler i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, bör få meddela föreskrifter om tillsyn över beställningscentraler för taxitrafik samt om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsyn enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt samma lag och enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

Skatteverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska lämna den information som Transportstyrelsen behöver för att utföra tillsynen.

Det kan finnas behov för tillståndsmyndigheten att löpande kontrollera att beställningscentralerna alltså uppfyller lämplighetskraven. Därför bör de utöva tillsyn över beställningscentralerna. Tillsynen kan exempelvis avse att beställningscentralen lagrar information på ett sådant sätt att information inte riskerar att gå förlorad. Tillsynen kan också avse att de personer som omfattas av regler om lämplighetsbedömning, alltså är lämpliga eller att villkoren i övrigt för att ge tillstånd att driva beställningscentral alltså är uppfyllda.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 31 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik samt 12 och 21 §§ förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.24 Anteckningar i misstanke- och belastningsregistren

Förslag: Uppgifter i misstanke- och belastningsregistren ska lämnas ut till Transportstyrelsen i fråga om lämplighetsbedömning i fråga om att ge tillstånd till att driva en beställningscentral. Transportstyrelsen får även ha direktåtkomst till dessa uppgifter.

När Transportstyrelsen gör en lämplighetsbedömning avseende den som begärt att få tillstånd att driva beställningscentral eller andra personer vars lämplighet ska bedömas, på samma sätt som för redovisningscentraler, bör Transportstyrelsen få tillgång till uppgifter om misstankar samt brottmålsdomar eller andra beslut som kan ha betydelse för lämplighetsbedömningen. Transportstyrelsen bör därför kunna begära ut dessa uppgifter. För att prövningen ska bli effektiv bör Transportstyrelsen vidare ges direktåtkomst till dessa register.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 10 § första stycket 7 samt 20 § första stycket förordningen (1999:1134) om belastningsregister samt 3 § och 7 § första stycket förordningen (1999:1135) om misstankeregister.

8.25 Transportstyrelsen ska sammanställa uppgifter

Förslag: När en domstol dömt någon för brott som framgår i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser någon som har tillstånd att driva beställningscentral eller någon vars lämplighet prövats med stöd av 11–12 §§ lag (2014:1020) om beställningscentraler för taxitrafik.

När Transportstyrelsen får en underrättelse om avgörande avseende vissa brott ska Transportstyrelsen sammanställa dessa uppgifter i fråga om registrering av beställningscentraler som behövs för prövningen under förutsättning att det gäller den som har gällande tillstånd att driva beställningscentral eller någon annan prövad i beställningscentralens verksamhet.

För att Transportstyrelsen ska kunna utöva sin tillsyn är det av stor betydelse att myndigheten har tillgång till relevanta uppgifter och att uppgifterna behandlas på ett ändamålsenligt sätt. Av det skälet ska domstolarna omedelbart sända kopia av avgörande i fall som framgår av 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister (se avsnitt 5.13). Uppgifterna ska därför sammanställas på sätt som framgår ovan.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 5 kap. 6 § förordningen (2001:650) vägtrafikregister och 16 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.26 Återkallelse av tillstånd och varning

Förslag: Tillstånd att driva beställningscentral ska kunna återkallas vid allvarliga missförhållanden eller om andra förutsättningar inte längre finns att driva verksamheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att det är motiverat med återkallelse kan varning meddelas i stället.

Tillståndsmyndigheten prövar som första instans frågan om återkallelse.

Det kan visa sig efter att beslut om tillstånd meddelats att driften av beställningscentralen inte uppfyller ställda krav. Beställningscentralerna ska ha en central roll i Skatteverkets möjligheter att få tillgång till uppgifter för kontroll av taxiföretagen och taxiförarna. Vid misskötsamhet är det därför av betydelse att tillstånd kan återkallas.

Om en beställningscentral inte fullgör sina skyldigheter mot det allmänna, exempelvis genom att inte betala sina skatter, är detta ett så allvarligt missförhållande att det bör vara grund för återkallelse av tillståndet att driva beställningscentral. Det är även av betydelse i övrigt om beställningscentralen inte fullgör sina skyldigheter gentemot det allmänna. Missförhållanden avser inte endast beställningscentralen utan även de personer som omfattas av reglerna om lämplighetsprövning.

Ett annat exempel kan vara om beställningscentralen förvanskar de uppgifter som beställningscentralen enligt aktuell lagstiftning är skyldig att lagra eller om det tekniska systemet som beställningscentralen valt att använda inte fungerar på ett tillförlitligt sätt, att beställningscentralen varit medveten om detta och att vederbörliga åtgärder inte har vidtagits.

En annan situation kan vara om taxiföretag och förare som är anslutna till beställningscentralen saknar relevanta tillstånd och detta är mer än en engångsföreteelse eller att beställningscentralen saknar verksamhetsansvarig.

Beställningscentralerna får vara belägna inom hela EES. Detta kan medföra svårigheter att snabbt få tillgång till den information som myndigheten behöver för att genomföra sin kontrollverksamhet. Om en beställningscentral inte medverkar till myndighets rätt att få ut uppgifter från beställningscentralen, kan detta vara ett sådant

allvarligt missförhållande som gör att det finns skäl att återkalla tillståndet.

Varje enskild situation där information inte lämnas ut kan emellertid inte vara grund för återkallelse. För att en överträdelse ska vara skäl att återkalla tillståndet krävs att den är av viss dignitet. En individuell prövning får göras av varje enskild situation. Om en beställningscentral vid upprepade tillfällen inte lämnar ut information, som i och för sig är av mindre betydelse, kan detta emellertid vara skäl för att återkalla tillståndet. Om det å andra sidan vid ett enstaka tillfälle rör sig om en överträdelse av större betydelse kan detta vara tillräckligt för återkallelse av tillståndet. I detta sammanhang kan också antecknas att om den som driver beställningscentral för taxitrafik får taxitrafiktillstånd, så ska tillståndet att driva beställningscentral återkallas eftersom förutsättningar för tillstånd inte längre föreligger.

Ytterst är det den verksamhetsansvarige som svarar för att verksamheten uppfyller de krav som ställs upp i lagstiftningen och det är också denna person som har lämplighetsprövats. Det är därför mycket betydelsefullt att denna person ersätts vid dödsfall samt att det sker omgående. Om beställningscentralen inte medverkar till att utse någon verksamhetsansvarig, antingen genom att inte ge något förslag på verksamhetsansvarig eller genom att föreslå en uppenbart olämplig person, ska också tillståndet att driva beställningscentral återkallas.

Om det förekommer missförhållanden som inte är så allvarliga att det är motiverat med en återkallelse av tillståndet att driva en beställningscentral ska i stället varning meddelas. Om varning meddelats vid flera tillfällen kan det bli aktuellt med en återkallelse av tillståndet även om varje enskild omständighet som föranlett att varning meddelats inte har kunnat leda till återkallelse av tillstånd.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 18 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.27 Återkallelse på egen begäran

Bedömning: Ett tillstånd ska återkallas om det inte används och särskilda skäl inte talar emot det eller tillståndshavaren begär det om verksamhet inte har bedrivits eller har upphört.

Det finns inte skäl att tillstånd ska gälla om tillståndet meddelats för en verksamhet som sedan inte bedrivs. Tillståndsmyndigheten bör fatta ett särskilt beslut om återkallelse i dessa fall. Med ett sådant beslut tydliggörs från vilken tidpunkt beslutet inte längre gäller.

8.28 Dödsfall och konkurs

Förslag: Om tillståndshavaren avlider eller försätts i konkurs övergår tillståndet till dödsboet respektive konkursboet. Tillståndet gäller, om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader från dödsfallet eller konkursbeslutet.

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

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 anmälts 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.

I fråga om en föreståndare vid dödsfall eller konkurs krävs att denne med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Det är väsentligt att verksamheten kan komma att drivas vidare en tid efter att ett dödsfall inträffar eller en beställningscentral försätts i konkurs. På så sätt ges möjlighet att utreda om verksamheten ska upphöra eller drivas vidare. I normalfallet bör exempelvis en konkursförvaltare kunna vara föreståndare.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 15 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.29 Delgivning

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

Tillståndsmyndighetens beslut om återkallelse av tillstånd att driva beställningscentral eller varning fattas efter skriftlig handläggning vilket innebär att berörda parter inte har kännedom om vid vilken tidpunkt beslutet fattas. För en rättssäker handläggning bör därför ett beslut om återkallelse eller varning delges. Vid delgivning ska delgivningslagens (2010:1932) bestämmelser tillämpas för delgivningsförfarandet.

8.30 Rätt att överklaga

Förslag: Tillståndsmyndighetens beslut i frågor om beställningscentraler får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Skatteverkets beslut om föreläggande att utlämna uppgifter till dem.

Besluten ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen som frågan rör är folkbokförd, eller om denne inte folkbokförd i Sverige, till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen vistas. I andra fall överklagas sådant beslut till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Om frågan rör en juridisk person får beslutet 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.

Det är lämpligt att samma bestämmelser som när det gäller redovisningscentraler tillämpas för överklagande av beslut beträffande beställningscentraler. Genom att den juridiska eller fysiska personens säte eller hemvist avgör vilken domstol som ska pröva beslutet i fråga fördelas målen sannolikt jämnare mellan domstolarna än om domstolsvalet hade styrts av var beslutsmyndigheten är geografiskt belägen. När det gäller vem som får klaga på sådana beslut gör utredningen bedömningen att sökanden får klaga, samt i överrätt tillståndsmyndigheten.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 29 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

8.31 Verkställighet

Bedömning: Ett beslut enligt lag (2014:1020) om redovisningscentraler eller enligt förordning eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den, ska gälla omedelbart, om inte annat beslutas.

Att avvakta att ett beslut vinner laga kraft innebär tidsförluster som försvårar myndighetskontrollen. I synnerhet om beslut överklagas. Det är väsentligt för en god funktion på marknaden att beslut gäller omedelbart.

Detta gäller inte utan undantag. När beslut riskerar att få mycket ingripande effekter eller om det rör sig om en svår bedömning, är det väsentligt att det finns en möjlighet att besluta att avvakta laga kraft innan beslutet ska gälla. Detta innebär att domstolar ska få möjlighet att fatta beslut om inhibition. Inhibitionsbeslut torde framför allt vara aktuella i fråga om återkallelse av tillstånd.

8.32 Straffansvar

Bedömning: Det finns inte skäl att införa särskilda straffbestämmelser för beställningscentraler.

Utredningen anser inte att det behöver införas särskilda straffbestämmelser för beställningscentraler. Vid eventuella oegentligheter kan detta träffas av andra befintliga straffbestämmelser. Dessutom kan tillstånd återkallas vid missförhållanden i verksamheten.

I det här sammanhanget kan dock beställaransvaret i taxitrafiklagen (2012:211) lyftas fram som bör kunna tillämpas om en beställningscentral anlitar taxiföretag som bedriver verksamhet utan erforderligt tillstånd. Förutsättningen för att kunna utdöma sådant ansvar är att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades (se taxitrafiklagen (2012:211) 5 kap. 3 §).

8.33 Uppgifter i vägtrafikregistret

Förslag: Vägtrafikregistret ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om beställningscentraler för taxitrafik. I vägtrafikregistret får uppgifter föras in som avser skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik samt uppgifter som behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler.

I vägtrafikregistret ska en beställningscentralens identitetsuppgifter samt tillståndsuppgifter föras in. Vidare ska uppgifter om särskild utrustning för taxifordon föras in.

Uppgifterna ska gallras efter sju år.

Vid sökning i vägtrafikregistret får uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över en beställningscentral.

Transportstyrelsen kan ge rätt till direktåtkomst till de uppgifter som finns i vägtrafikregistret om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

För att reformen med beställningscentraler för taxitrafik ska få genomslag, det vill säga att relevanta myndigheter får uppgifter om dessa, krävs att det finns uppgifter om dem i vägtrafikregistret. Uppgifter bör föras in med de begränsningar som framgår av bestämmelserna om registrering av personuppgifter i lag (2001:558) om vägtrafikregister. Relevanta bestämmelser bör därför ändras så att de även omfattar beställningscentraler för taxitrafik.

Vidare bör det finnas möjlighet att föra in uppgifter om särskild utrustning för taxifordon i vägtrafikregistret.

Uppgifter i vägtrafikregistret om redovisningscentraler ska gallras efter sju år. Det finns inte skäl att göra annan bedömning i fråga om uppgifter i vägtrafikregistret om beställningscentraler. Uppgifterna i vägtrafikregistret om beställningscentraler ska därför gallras efter sju år.

För en ändamålsenlig kontroll av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, bör det vara möjligt att ge bland annat Skatteverket direktåtkomst till de uppgifter som införs i vägtrafikregistret för fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler eller beställningscentraler för taxitrafik. Även Polismyndigheten bör få möjlighet till direktåtkomst i relevanta delar.

Aktuella bestämmelser

Författningsförslag lämnas i 5–6 och 8 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister och 2 kap. 1 §, 3 kap. 11 §, 4 kap. 1 § och bilaga 9 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

8.34 Anslutning till redovisningscentral

Förslag: Bestämmelsen om överföring av taxameteruppgifter till redovisningscentraler ändras så att det framgår att avsnittet avser endast taxifordon som är försedda med en taxameterutrustning.

I bestämmelsen avseende anslutning till redovisningscentral har inte tidigare framgått att det endast avser fordon med taxameterutrustning. Det torde vara underförstått att så är fallet eftersom det

rör sig om att överföra taxameteruppgifter. När en ny form av utrustning, särskild utrustning för taxifordon, införs är det emellertid av betydelse att tydliggöra att endast fordon med taxameterutrustning ska omfattas av skyldigheterna om överföring av taxameteruppgifter till en redovisningscentral.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).

8.35 Tillstånd för taxiföretag eller yrkeskompetens

Bedömning: Det bör inte införas några ändringar i fråga om tillståndskrav för att bedriva taxitrafik, lättnader i fråga om krav på yrkeskompetens eller ändringar i fråga om tillsyn.

Taxitrafiktillstånd

I sedvanlig taxiverksamhet ställs krav på den näringsidkare som driver taxiverksamhet. Dessa krav är i huvudsak att tillståndsinnehavaren ska ha viss kompetens inom juridik, inom företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag och inom tekniska normer och trafiksäkerhet (se avsnitt 5.2).

Vissa av de uppställda kraven hänger ihop med att tillståndshavaren har kontroll över de intäkter som kommer in i samband med taxikörningar. I den nya formen av taxi kommer betalningar (se förslag till 2 b kap. 4 § taxitrafiklagen) att ske till beställningscentralen. Av det skälet kan finnas anledning att överväga lättnader i krav som ställs på tillståndshavare. Ett sådant exempel kan vara om en verksamhetsutövare har dömts för en lindrig form av förmögensbrottslighet. Detta kan resultera i varning eller återkallat tillstånd. Under alla omständigheter kan det finnas skäl att se mindre allvarligt på sådan brottslighet när det kommer till frågan om att tillstånd att driva taxiverksamhet som endast har fordon med särskild utrustning för taxifordon. Samtidigt kan verksamheten vara blandad, såtillvida att det finns både fordon med taxameterutrustning och fordon med särskild utrustning för taxifordon. Det synes

inte lämpligt att samma taxiföretag ska ha två olika tillstånd, ett för verksamhet med taxameterutrustning och ett för verksamhet med särskild utrustning för taxifordon. Lämpligen bör det därför inte göras några lättnader vid lämplighetsprövningen även om taxiföretaget endast har för avsikt att driva verksamhet med fordon som har särskild utrustning för taxifordon.

Den som driver verksamhet kommer att ha ansvar för att passagerarna färdas i bilar som är tillräckligt säkra. En prövning av näringsidkarens ekonomiska förutsättningar att hålla en fordonsflotta är därför väsentlig. I ansökan ska prövningen göras utifrån det antal fordon sökanden avser ha i sin verksamhet. Om tillståndshavaren därefter utökar antalet fordon, ska en ny lämplighetsprövning göras. De närmare kraven för att få ett tillstånd, ska, liksom för sedvanlig taxi, utarbetas av tillståndsmyndigheten. För närvarande bedöms det även lämpligast att tillståndskraven ska vara desamma för taxiföretag som utövar taxiverksamhet med särskild utrustning för taxifordon som för taxiföretag som utövar taxiverksamhet med taxameterutrustning. I kapitel 6 har ett antal skyddsintressen redovisats som gäller inom taxiverksamhet. Dessa är desamma även om ett fordon har särskild utrustning för taxifordon. Av det följer att taxiföretag som har fordon med särskild utrustning för taxifordon måste ha taxitrafiktillstånd.

Taxiförare

I den allmänna debatten framförs att det kan vara lämpligt att se över tillstånds- och yrkeskompetensfrågor när det gäller taxi. En uppfattning som gör sig gällande är att man i stället för att ålägga de enskilda aktörerna tillståndsplikt eller krav på yrkeskompetens, ska förlita sig på plattformar som förmedlar eller säljer tjänster och att de tillförsäkrar en hög regelefterlevnad samt kvalitet. Utredningen har emellertid inte funnit skäl att efterge kraven på yrkeskompetens. Det kan dock förmodas att frågan kommer diskuteras även framgent.

De närmare skälen för att det krävs taxiförarlegitimation har redovisats i kapitlet angående gällande rätt (se avsnitt 5.3.1). Dessa skäl gäller i lika hög utsträckning i taxi med särskild utrustning för taxifordon. Förarna ska därför genomgå samma prövning som förare

som kör taxi med taxameterutrustning. De närmare förutsättningarna för denna prövning ska, som tidigare, beslutas av tillståndsmyndigheten. Det ger också till resultat att förarna kan arbeta såväl i taxitrafik med taxameterutrustning som i taxitrafik enligt de nya reglerna. Även den som får utöva taxiföraryrket tillfälligt i Sverige ska ha behörighet att köra taxi med särskild utrustning för taxifordon.

Tillsyn med mera

De regler som gäller för tillsyn, expediering av domar till tillsynsmyndigheten samt återkallelse och omhändertagande av taxiförarlegitimation ska gälla även för de förare som kör fordon med annan kontrollutrustning.

8.36 Särskilt om taxifordon

Förslag: Ett fordon som är registrerat för taxitrafik ska ha taxiskylt om det inte är försett med personliga fordonsskyltar.

Bedömning: Samma krav ska ställas på fordon med särskild utrustning för taxifordon som på fordon med taxameterutrustning. Detta innebär att de ska anmälas som fordon som används i taxitrafik, de ska ha en taxiskylt och de ska besiktigas med samma frekvens som taxifordon med taxameterutrustning.

För att underlätta polisens möjligheter att kontrollera fordon som används i taxiverksamhet krävs att de har taxiskylt. Vissa polisfordon kan läsa av skyltarna automatiskt och därmed se att det är ett taxifordon, men den tekniken är inte implementerad i sådan utsträckning att det är ett fullgott alternativ till taxiskylten. Taxiskylten bör därför finnas kvar. Det finns inte skäl att fordon med särskild utrustning för taxifordon har annan taxiskylt än fordon med taxameterutrustning.

Det är samma säkerhetsaspekter som gör sig gällande i den här typen av taxiverksamhet som i taxiverksamhet med taxameterutrustning. Det innebär att fordonen ska registreras som taxifordon och att de ska besiktigas med samma frekvens. Det bör dock särskilt framgå av vägtrafikregistret att det rör sig om ett fordon som har särskild utrustning för taxifordon.

Även de som bedriver hyrverkstrafik ska ha taxiskylt

De representanter för de verksamheter som verkar inom hyrverksverksamhet som utredningen har träffat har uppgett att en registreringsskylt som visar att det är ett taxifordon utgör en säkerhetsrisk i deras form av verksamhet. De menar att det inte bör synas att det är ett hyrt fordon. Vid kontakter med Säkerhetspolisen har det framkommit att om det finns en säkerhetsrisk vid statsbesök så ombesörjer säkerhetspolisen transporten i fråga. Representanter för ett säkerhetsföretag som utredningen har träffat, vilket bland annat hanterar säkerhet för privatpersoner, har uppgett att det inte har någon betydelse i säkerhetskänsligheten om ett fordon har en taxiskylt. Det finns därför inte något sådant skäl till att hyrverksverksamhet inte ska ha taxiskylt.

Vidare har det framkommit från en företrädare för hyrverksverksamhet att det i offentliga upphandlingar av hyrverkstjänster skiljs på taxitjänster och Limousinetjänster. De senare omfattas trots det av taxitrafiklagstiftningen. Emellertid kan det i dessa upphandlingar ställas krav på att fordonen är diskreta såtillvida att de inte ska ha taxiskylt. Utredningen anser inte att detta utgör skäl nog att fordonen inte ska ha taxiskylt. Om dessa fordon inte har taxiskylt försvåras polisens kontroll av dem.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 7 kap. 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

8.37 Straffbestämmelser taxitrafiklagen

Bedömning: Befintliga straffbestämmelser i taxitrafiklagen ska vara tillämpliga för taxiverksamhet med fordon som har särskild utrustning för taxifordon.

Det finns inte skäl till särreglering när det gäller de som har taxitrafiktillstånd och driver verksamhet med fordon med särskild utrustning för taxifordon eller förare som kör sådana fordon. De straffbestämmelser som finns i taxitrafiklagen ska därför vara tillämpliga även

beträffande dem. Se däremot förslaget till komplettering i 7 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) när det gäller hantering av särskild utrustning för taxifordon.

8.38 Taxifordon med taxameterutrustning

Bedömning: Det ska inte införas något hinder mot att taxifordon med taxameterutrustning utför taxiuppdrag för de tillståndspliktiga beställningscentralerna.

Taxifordon med taxameterutrustning ska också få ta uppdrag från de tillståndspliktiga beställningscentralerna. Dessa fordon uppfyller de krav på kontrollerbarhet som ställs upp i den nya formen av taxi genom taxiföretagets skyldighet att vara anslutet till en redovisningscentral. Taxameterutrustningen måste användas för samtliga köruppdrag som utförs för en tillståndspliktig beställningscentral. Detta hindrar förstås inte att beställning och betalning sker till den tillståndspliktiga beställningscentralen eller att överenskommelse om fast pris träffas vilket dokumenteras med skriftligt bevis.

Beställningscentralerna kommer då att fungera som beställningscentraler gör i dag utan några skyldigheter att samla in eller lagra information avseende dessa fordon. De taxiföretag som utför sådana uppdrag ska på sedvanligt sätt använda taxameterutrustningen och överföra uppgifter till en redovisningscentral.

Taxifordon med taxameterutrustning ska alltså kunna arbeta över hela marknaden utan att vara underställda de begränsningar som fordon med särskild utrustning för taxifordon har. Utredningen har gjort bedömningen att de regler som framgår av Transportstyrelsens föreskrifter i fråga om hur taxameterutrustningen ska användas, inte behöver anpassas, för den situation då dessa fordons får uppdrag av tillståndspliktig beställningscentral (se TSFS 2013:41).

8.39 Prisinformation

Förslag: Bestämmelsen om skyldighet att lämna uppgift om tillämpad taxa, att lämna prisuppgift om jämförpriset överstiger 500 kronor samt förse taxifordonet med en prisinformationsdekal ändras så att den endast omfattar taxifordon med taxameterutrustning.

Prisinformationsdekalen samt bestämmelsen om att lämna uppgift om tillämpad taxa hänger samman med den särskilda modellen för beräkning av priset vid löpande räkning av taxameterutrustningen. Även bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift om jämförpriset för resan överstiger 500 kronor hänger samman med detta. Vid prissättning i ett taxifordon med särskild utrustning för taxifordon kommer beställningscentralen bestämma ett fast pris (se förslag till 2 b kap. 5 § taxitrafiklagen). Det innebär att den nu berörda bestämmelsen bör ändras så att den endast omfattar fordon med taxameterutrustning.

Aktuell bestämmelse

Författningsförslag lämnas i 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211).

8.40 Nya förutsättningar för tillståndshavare med dispens

Bedömning: Några undantagsregler ska inte införas för den typen av aktörer som i dag typiskt sett har dispens från kravet att ha taxameterutrustning. Nya förutsättningar kommer därmed att gälla för aktörer som tidigare har haft dispens.

Verksamhet med inriktning mot samhällsbetalda resor

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen i juni 2016 hade vid den tidpunkten drygt 1 700 fordon dispens från taxameterkravet. Den större delen av dessa fordon kör samhällsbetalda resor. Upphandlingarna

kan ske genom att den upphandlande enheten träffar avtal med en beställningscentral som i sin tur anlitar ett taxiföretag för att utföra tjänsten eller genom att den upphandlande enheten träffar avtal direkt med taxiföretaget som använder sina egna fordon för att utföra tjänsten.

Utredningen har övervägt om det ska införas ett undantag från kravet på att tillhöra en tillståndspliktig beställningscentral samt att förse taxifordonen särskild utrustning för taxifordon i taxiföretag vars tjänster är upphandlade utan mellanhänder. Skälet för ett sådant undantag skulle vara att samtliga transaktioner som genomförs bör gå att kontrollera eftersom det är en offentlig aktör som beställer samtliga tjänster och erlägger samtliga betalningar till taxiföretaget. Man kan därför argumentera för att kontrollen av sådana företag är tillräckligt god utan att de tillhör en beställningscentral eller att fordonen har särskild utrustning för taxifordon. Utredningen har emellertid kommit fram till att det antal fordon som skulle omfattas av ett sådant undantag inte är särskilt stort. Det är vidare av stor betydelse att regelsystemet inte har för många undantagsregler. Detta innebär att de fordon som har dispens från taxameterkravet och som endast utför uppdrag inom segmentet samhällsbetalda resor kommer orsakas ökade kostnader med anledning av förslagen eftersom dessa företag behöver införskaffa taxameterutrustning samt ansluta sig till en redovisningscentral eller införskaffa särskild utrustning för taxifordon samt ansluta sig till en tillståndspliktig beställningscentral. Taxiföretagen kan även inom den egna bolagsfären organisera en beställningscentral så länge det inte är samma juridiska eller fysiska person som innehar taxitrafiktillståndet.

Hyrverksverksamhet

När det gäller hyrverkskörningar finns inte motsvarigheten till den oberoende beställare som finns när det rör sig om bolag som endast kör samhällsbetalda resor. Fordonen har också sådan karaktär att de även lämpar sig för sedvanlig taxiverksamhet. Av de skälen har utredningen inte övervägt något undantag för deras del. Detta innebär att aktörer inom hyrverksverksamhet antingen måste förse sina fordon med en taxameter, prisinformationsdekal och taxiskylt eller ansluta sig till en tillståndspliktig beställningscentral samt uppfylla övriga

krav som framgår av den nya regleringen och förse fordonen med taxiskylt. I det här sammanhanget kan emellertid lyftas fram att det inte kommer införas någon reglering som förhindrar intressegemenskap mellan taxiföretag och beställningscentralen. Detta får till följd att en beställningscentral kan organiseras inom den egna bolagssfären.

9 Förslagens förenlighet med EU-rätten

9.1 Tillståndsplikt och EU-rätten

9.1.1 Inledning

Avsnittet ska behandla frågan om tillståndsplikt för beställningscentraler är förenlig med EU-rätten. När det gäller frågan om notifiering och därmed sammanhängande frågor avseende teknisk utrustning hos de tillståndspliktiga beställningscentralerna samt i taxifordonen så behandlas detta i kapitel om genomförande och ikraftträdande (se kapitel 15).

Beställningscentraler kan utan annan närvaro i landet än genomförande av de taxiresor som utförs för deras räkning bedriva sin verksamhet utom landets gränser. Om en beställningscentral inte anses etablerad inom landet kommer förslagen avseende beställningscentralen bedömas utifrån EU-rättens regler om tjänster och i annat fall utifrån regler om etablering. Nationella regler får i allmänhet större genomslagskraft vid etablering än vid ett gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster. Skälet till det torde vara att den som etablerat sig i ett land också har inlemmat sig i det landets ekonomi varför det finns anledning att ta större hänsyn till nationella bestämmelser.¹ Eftersom reglerna om tjänster är subsidiära till reglerna om etablering kan det inte bli aktuellt att samtidigt tillämpa regler om etablering och tjänster.²

¹ Ulf Bernitz och Anders Kjellgren, *Europarättens grunder*, fjärde upplagan, s. 274.

² Se EG-domstolens dom i mål C-55/94 den 30 november 1995 i mål mellan Reinhard Gebhard mot Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procurati di Milano, i Gebhard, punkt 22.

9.1.2 Gränsdragning etablering och tjänst

Med etablering avses ett mer eller mindre permanent utövande av verksamhet inom ett territorium. Av EU-domstolens praxis framgår att etablering kan finnas i flera olika länder.³

I målet om advokaten Gebhard kom EU-domstolen fram till att en advokat som kontinuerligt från en stadigvarande plats för affärsverksamhet från vilken han vände sig till invånare i landet innebar att han var etablerad i det landet. I de tyska försäkringsfallen⁴ uttalade EU-domstolen att ett företag från en medlemsstat som upprätthåller en permanent närvaro i en annan medlemsstat omfattas av fördragets bestämmelser om etableringsrätt. Detta gäller även om närvaron inte består av en filial eller agentur utan endast av ett enkelt kontor som sköts av företagets egen personal, eller av en självständig person som har fullmakt att varaktigt företräda företaget på samma sätt som en agentur.

I rättsfallet Schnitzer⁵ uttalade domstolen att huruvida det handlar om ett tillfälligt tillhandahållande av tjänster eller en etablering ska bedömas

inte bara i förhållande till tjänstens varaktighet, utan även i förhållande till hur ofta den tillhandahållits och dess regelbundenhet och kontinuitet. Att verksamheten är tillfällig utesluter inte att den kan förse sig med en viss infrastruktur i värdmedlemsstaten (däri inbegripet ett kontor eller en byrå) i den mån det är nödvändigt för att kunna fullgöra den ifrågasvarande tjänsten.

Det som nu sagts innebär således att det inte måste vara fråga om en etablering om det finns viss infrastruktur i landet där tjänsten utövas. Vidare uttalade domstolen att det ska skiljas från den situation då en

medborgare i en medlemsstat och som stadigvarande och kontinuerligt bedriver yrkesverksamhet i en annan medlemsstat, där han från en stadigvarande plats för affärsverksamhet vänder sig till, bland andra, medborgare i denna medlemsstat.

Under dessa omständigheter blir det i stället fråga om att tillämpa regler om etablering.

³ Gebhard, punkt 24.

⁴ EG-domstolens dom den 4 december 1986 i mål C 205/84 mellan Europeiska gemenskapernas kommission mot Förbundsrepubliken Tyskland.

⁵ EG-domstolens dom den 11 december 2003 i mål C-215/01 Bruno Schnitzer.

9.1.3 Etablering

Rätt till etablering

Rätten till etablering innebär att en verksamhetsutövare får verka i etableringslandet på samma villkor som etableringslandet ställer på sina egna medborgare. Det råder alltså ett förbud mot diskriminering (artikel 49 i fördraget om den europeiska unionens funktions-sätt). Regeln har direkt effekt vilket innebär att den kan åberopas av enskilda inför domstol.⁶

Rätten till etablering får begränsas med hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa.⁷ Detta rätt till begränsning av etableringsfriheten har dock tolkats snävt i praxis och för att allmän ordning ska kunna åberopas krävs att det föreligger ett verkligt och allvarligt hot mot samhällets grundläggande intressen.

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

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

⁶ Lagrådsremiss, Utländsk näringsverksamhet i Sverige, Stockholm den 10 februari 2011, s. 19 och s. 22.

⁷ Artikel 52, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

9.1.4 Regler om tjänst

Ömsesidigt erkännande

EU-domstolen har i flera rättsfall slagit fast principen om ömsesidigt erkännande vilken är ett utflöde ur lojalitetsprincipen och principen om hemlandskontroll. Den innebär att medlemsstaterna lojalt ska pröva om utländska kvalifikationer och meriter kan uppfylla de krav medlemsstaten ställer.⁸ Handelshinder på tjänsteområdet kan exempelvis bestå i tillståndsplikt på sätt som utredningen föreslår. Principen om ömsesidigt erkännande innebär att en tjänsteleverantör, som lagligen erbjuder sina tjänster i ett land, ska kunna förmedla sina tjänster i andra medlemsstater utan att behöva anpassa sig till särskilda regler i varje enskild medlemsstat. Utgångspunkten är att värdlandet ska godta den tillståndsprövning och kontroll av näringsverksamheten och näringsidkaren som sker i hemlandet. I fråga om den föreslagna tillståndsplikten för beställningscentraler är innebörden att om en annan medlemsstat ställer krav på tillstånd för motsvarande typ av verksamhet, ska verksamhetsutövaren ha rätt att utöva verksamheten i Sverige utan att behöva uppfylla svenska regler.

De regler som nu föreslås har som ändamål att underlätta och förbättra Skatteverkets kontroll av att taxiföretagens intäktsredovisning är korrekt. Såvitt känt finns inte något annat land inom den Europeiska unionen som har en tillståndsplikt för beställningscentraler på ett sätt som är jämförbart och likvärdigt med vad som föreslås. Vidare så kommer verksamheten som ska beskattas så gott som uteslutande bedrivas i Sverige eftersom tjänsten i sig är av sådan beskaffenhet.

Utredningen bedömer även att den speciella kontrollformen är nödvändig för intresset att driva in skatter, bland annat mot bakgrund av att den svenska taximarknaden i så hög grad är avreglerad. Detta är en viktig skiljelinje mellan den svenska marknaden och övriga länder inom den Europeiska Unionen.

Det är sammanfattningsvis utredningens bedömning att det inte torde bli aktuellt att beställningscentraler från andra länder i den Europeiska unionen med framgång kan åberopa principen om ömsesidigt erkännande och därmed undgå att uppfylla de svenska kraven för tillstånd.

⁸ Bernitz och Kjellgren, s. 280.

Det finns inte regler i etableringslandet

Om det inte finns några regler i etableringslandet kan det heller inte bli aktuellt med ömsesidigt erkännande. Då får i stället undersökas om tjänste-⁹ och e-handelsdirektiven¹⁰ kan tillämpas, och om så inte är fallet, vad som i övrigt följer av EUF-fördraget och EU-domstolens praxis.

Tjänstedirektivets ändamål

En utgångspunkt i direktivet är att tillförsäkra att de som tillhandahåller tjänster på ett enklare sätt ska kunna utnyttja de allmänna principerna om fri rörlighet för tjänsteverksamhet. Direktivet innehåller bestämmelser som bland annat ska säkerställa att tillstånd och vissa andra krav på etablering samt fri rörlighet för tjänsteverksamhet är motiverade och förenliga med EU-domstolens praxis.

Tjänstedirektivets tillämpningsområde

Direktivet tillämpas på tjänster som tillhandahålls av en tjänsteleverantör och som är etablerad i en medlemsstat som tillhandahåller tjänster i en annan medlemsstat.

Från tillämpningsområdet har bland annat tjänster på transportområdet tagits bort.¹¹ Begreppet tjänster på transportområdet har uttolkats i ett avgörande från EU-domstolen¹² i vilket domstolen kom till slutsatsen att fordonsbesiktning var en tjänst på transportområdet och därmed att direktivet inte var tillämpligt. Tjänster på transportområdet får därmed anses vara ett vidare begrepp än rena transporter.

EU-kommission uttalade sig nyligen om plattformar för samåkning och det huvudsakliga ställningstagandet var att plattformens

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (Direktiv om elektronisk handel).

¹¹ Artikel 2, andra paragrafen, punkten d.

¹² EU-domstolens dom den 15 oktober 2015 i mål C-168/14, Grupo Itevelesa SL, Applus Iteuve Technology, Certio ITV SL, Asistencia Técnica Industrial SAE mot Oca Inspección Técnica de Vehículos SA, Generalidad de Cataluña.

tjänst var att se som en e-handelstjänst.¹³ Samtidigt uttalade EU-kommissionen att plattformen under vissa förutsättningar kunde anses förse marknaden med en transporttjänst, vilket har bäring på tillämpligheten av tjänstedirektivet. EU-kommissionen lyfte fram följande kriterier av betydelse.¹⁴

- *Priset.* Är det plattformen som bestämmer priset för tjänsten eller är det den som utför samåkningen?
- *Andra villkor.* Bestämmer plattformen övriga villkor för tjänsten?
- *Nyckeltillgångar.* Äger plattformen de tillgångar med vilka tjänsten ska utföras?

Om alla ovan angivna punkter uppfylls så är det starka indikationer på att det är plattformen som utövar transporttjänsten. EU-kommissionen uttryckte att även andra kriterier kan vara av betydelse vilket torde innebära att en bedömning ska göras utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. En aspekt som EU-kommissionen särskilt framhöll är i vilken grad plattformen tar risker i avtalsrelationen eller om plattformen tar ansvar för kostnader etc. Det är utredningens bedömning att dessas uttalanden från Kommissionen kan tjäna som vägledning även i fråga om kommersiella transporter; det vill säga taxiresor.

E-handelsdirektivet

Direktivets ändamål är att undanröja hinder som kan finnas för informationssamhällets tjänster. Med sådana tjänster avses tjänster som vanligtvis utförs mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare.¹⁵ Det omfattar en mängd näringsverksamheter som bedrivs online exempelvis försäljning av varor. Informationssamhällets tjänster begränsas inte enbart till tjänster som föranleder avtal online utan gäller även tjänster utan

¹³ Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska och Sociala kommittén samt Regionkommittén, Europeisk agenda för delningsekonomin, Bryssel den 2.6.2016, s. 5.

¹⁴ a.a. s. 6.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (kodifiering).

kostnad för mottagarna, om tjänsterna utgör näringsverksamhet. Ett annat exempel på informationssamhällets tjänster, vilket kan vara av betydelse i fråga om beställningscentralers lagring av information, är vidarebefordran av information via kommunikationsnät genom att tillhandahålla tillgång till kommunikationsnät eller genom att fungera som värdtjänst för information från tjänstemottagaren.¹⁶ Från tillämpningsområdet undantas beskattning.¹⁷

Faller tjänsterna in under tjänste- eller e-handelsdirektiven?

De tillståndspliktiga beställningscentralerna kommer enligt förslaget ha två olika avtalsrelationer för respektive taxiresa; å ena sidan med beställaren av resan och å andra sidan med utföraren av tjänsten (taxiföretaget). Tjänsterna kommer ha olika inslag och föreslagna regler behöver därför bedömas utifrån de två olika situationerna.

Det frågor som uppkommer utifrån ett EU-rättsligt perspektiv är följande.

- Är e-handelsdirektivet tillämpligt om beställning sker via internet?
- Utgör beställningscentralens uppdrag gentemot beställaren förmedling av en transporttjänst? I så fall kan tjänstedirektivet vara tillämpligt i den del som avser förmedling.
- Rör det sig om försäljning av en transporttjänst? I så fall undantas själva den tjänsten från tjänstedirektivets tillämpningsområde.
- Slutligen, kan lagring av information i beställningscentralen föranleda tillämpning av e-handelsdirektivet?

Beställningscentralens tjänst gentemot beställaren

Tjänstedirektivet

Beställningscentralens tjänst gentemot beställaren består huvudsakligen i att förse passageraren med en taxiresa. Det som talar för att beställningscentralen i relation till beställaren inte utför en trans-

¹⁶ Se punkt 18 i e-handelsdirektivet.

¹⁷ Se Artikel 1, paragraf 5, punkten a) i e-handelsdirektivet.

porttjänst är att beställningscentralen inte kommer att äga nyckeltillgångarna, det vill säga fordonen. Det bedöms däremot bli relativt vanligt förekommande att det finns starka band mellan beställningscentralen och taxiföretagen, till exempel genom att taxiföretagen kommer att vara delaktiga, genom ägande eller på annat sätt, i beställningscentralen.

Av förslaget följer att beställningscentralen är enda avtalspart till beställaren (se förslaget i 2 b kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211)). Detta innebär att reklamationer och eventuella uteblivna betalningar drabbar beställningscentralen. Vidare är det beställningscentralen som, gentemot kunden, bestämmer villkoren för tjänsten. Dessa faktorer talar med styrka för att beställningscentralens tjänst gentemot beställaren är en tjänst på transportområdet. Det får antas att beställningscentralerna gentemot beställaren kommer ta den omedelbara ekonomiska risken, även om denna kan övervältras på taxiföretagen. Sammantaget bör det anses att beställningscentralen gentemot beställaren säljer en transporttjänst. Utredningen bedömer därför att tjänsten i relation mellan beställaren och beställningscentralen är en tjänst på transportområdet. Följden av det är tjänstedirektivet inte är tillämpligt.

E-handelsdirektivet

Som antecknats ovan kommer beställningar, om inte uteslutande så i vart fall i mycket stor utsträckning, att ske via internet. Detta gör att det finns inslag av e-handel i beställningen. Samtidigt bör framhållas att inslaget av e-handel hänger samman med att intresset av att underlätta och förbättra det svenska Skatteverkets kontroll av skatteintäkter. Redan detta talar mot att e-handelsdirektivet är tillämpligt. Vidare kan konstateras att inslaget e-handel endast avser hur en beställning sker vilket är ett mycket litet inslag och underordnat själva taxitjänsten. Det bör även framhållas att det inte krävs tillstånd i den del som avser att ta emot beställningar. Det är därför utredningens bedömning att artikel 4.2 i e-handelsdirektivet innebär att förbudet mot tillstånd i artikel 4.1 samma direktiv inte är tillämpligt på beställningscentralens verksamhet i den del den är tillståndspliktig.

Beställningscentralen tjänst gentemot taxiföretaget

Tjänstedirektivet

Det huvudsakliga inslaget i avtalsrelationen mellan beställningscentralen och taxiföretaget är att taxiföretaget ska utföra en transporttjänst för beställningscentralens räkning. På samma sätt som när det gäller i avtalsrelationen mellan beställningscentralen och beställaren bedömer därför utredningen att det rör sig om en transporttjänst. Detta innebär att tjänstedirektivet inte är tillämpligt.

E-handelsdirektivet

Det kommer finnas e-handelsinslag i avtalsrelationen mellan beställningscentralen och taxiföretaget exempelvis genom att beställningar sker genom en elektronisk plattform. Därtill kommer insamling och lagring av uppgifter som med största sannolikhet kommer ske elektroniskt vilket kan anses utgöra en värdtjänst. Tillståndskravet är emellertid endast motiverat av intresset att underlätta och förbättra Skatteverkets kontroll av skatteintäkter. Beställningscentralen kommer att bidra till vissa kontrollfunktioner vilka motiveras av intresset att underlätta och förbättra det svenska Skatteverkets kontroll av skatteintäkter. Redan på denna grund kan göras gällande att e-handelsdirektivet inte är tillämpligt.

Det är även rimligt att göra en bedömning av vad tjänsten huvudsakligen består i och då är slutsatsen att den prestation som parterna huvudsakligen utbyter är en taxitjänst där inslaget av e-handel är sidoordnat i förhållande till utförandet av taxitjänsten. Även detta talar mot att e-handelsdirektivet ska tillämpas på tjänsten. Sammantaget är det utredningens bedömning att e-handelsdirektivet inte heller är tillämpligt i avtalsrelationen mellan beställningscentralen och taxiföretaget eftersom tjänsten inte kan anses utgöra en e-handelstjänst i den betydelse som framgår i e-handelsdirektivet.

Om e-handelsdirektivet är tillämpligt är tillståndskrav godtagbart

Om e-handelsdirektivet är tillämpligt på beställningscentralernas tjänst är regler om tillståndskrav för beställningscentraler ändå godtagbara. Den tjänst som erbjuds avser inte särskilt eller uteslutande

en e-handelstjänst. Under sådana omständigheter är tillståndskrav godtagbara (se artikel 4.2 och 4.1 i e-handelsdirektivet). Det föreslagna systemet avser särskilt intresset av Skatteverkets verksamhet och under vilka förutsättningar taxitjänster får säljas på den svenska marknaden. Det är därför utredningens bedömning att tillståndskrav ändå är godtagbart.

Fördraget och Gebhard-testet

Eftersom varken tjänstedirektivet eller e-handelsdirektivet är tillämpligt på föreslagna regler ska endast fördragets regler om icke-diskriminering och Gebhard-testet tillämpas. EUF-fördraget stadgar i artikel 56 att medlemsstaterna inte får diskriminera tjänsteutövare från andra länder. Därutöver ska även det så kallade Gebhard-testet tillämpas. I Gebhard-fallet slog EU-domstolen fast att ”nationella åtgärder som kan hindra eller göra mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheter som garanteras av fördraget” för att vara tillåtna måste uppfylla fyra olika kriterier, nämligen att

- åtgärden inte är diskriminerande
- åtgärden är motiverad av ett trängande allmänintresse
- åtgärden är ägnad att uppnå syftet
- åtgärden är proportionerlig.

Föreslagna regler är godtagbara utifrån fördraget och Gebhard-testet

Förslagen är inte diskriminerande

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

Reglerna är motiverade utifrån trängande allmänintressen

De regler om tillståndsplikt som nu föreslås är motiverade utifrån skydd av konsumentintresse samt skyddet av det svenska Skatteverkets beskattande verksamhet. Dessa syften har i EU-domstolens rättspraxis ansetts vara sådana godtagbara intressen.

Det föreslagna systemet innebär en strukturell ändring såtillvida att avtalsrelationen vid köp av taxitjänster i samtliga fall uppkommer mellan beställningscentralen å ena sidan och beställaren å andra sidan. På det sättet underlättar det för konsumenter eftersom det är klarare för dem mot vilken part de har att vända sig i samband med reklamationer eller problem av annan natur. Det faktum att taxitjänster utförs inom ramen för en beställningscentralens verksamhet kan antas få som följd att det finns ett större incitament att utföra tjänster på ett sätt som främjar beställningscentralens varumärke vilket i sin tur torde vara till gagn för konsumenterna.

Det främsta ändamålet med föreslagen reglering är emellertid att främja Skatteverkets intressen av en god kontroll av beskattningsunderlaget. Här kan även tilläggas att den svenska taximarknaden är en av de mest avreglerade inom EU vilket i sig motiverar en något mer ingripande kontroll än vad som annars hade varit fallet. Vidare kan konstateras att etableringsfriheten på den svenska taximarknaden i sig även främjar den fria rörligheten. Förhållandet med den avreglerade taximarknaden innebär i sin tur att vissa särskilda kontrollmekanismer till skydd för en fungerande beskattning och god skattekontroll bedöms vara nödvändiga.

Åtgärderna är ägnade att uppnå syftet

De åtgärder som föreslås innebär att taxitrafik kontrolleras genom att en tredje part, det vill säga beställningscentralen, underställs viss vandelsprövning. Det kan till exempel handla om att i förväg kontrollera så att de som ska bedriva verksamheten inte är dömda för brott som gör dem olämpliga. Denna tredje part är skyldig att lämna ut uppgifter till Skatteverket. Detta är ägnat att underlätta och förbättra Skatteverkets verksamhet.

Åtgärderna är proportionerliga

Åtgärderna, det vill säga tillståndsplikten tillsammans med regler om informationsinsamling och lagring, är proportionerliga. Det hade inte funnits möjlighet att med mindre ingripande åtgärder uppnå det främsta syftet vilket är en förbättrad skattekontroll.

10 Marknadsöversikt samåkning

Utredningen har i uppdrag att se över och eventuellt föreslå tillägg, ändringar eller förtydliganden av de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. I uppdraget ingår att

- kartlägga och analysera såväl fördelar exempelvis i form av ökad tillgänglighet, lägre priser och minskad resursåtgång, som problem och risker som kan uppstå i en delningsekonomi exempelvis genom skatteundandragande men även genom att utövarna typiskt sett står utanför exempelvis arbetsmiljölagstiftning och lagar om anställningstrygghet
- se över kopplingar till annan lagstiftning som till exempel taxitrafiklagstiftningen, i syfte att klara ut var gränsen i framtiden bör gå mellan taxitrafik och samåkning och göra jämförelser med annan relevant lagstiftning som exempelvis skattelagstiftning och regleringar som har betydelse för behandlingen av personuppgifter
- behandla frågan om hur ersättning hanteras inom ramen för samåkning.¹

De delar av delningsekonomin som nu är aktuella är samåkning och taxiliknande tjänster². I detta kapitel redogör utredningen först för trender inom persontransportområdet och nya förutsättningar för samåkning i Sverige. Därefter kartlägger utredningen marknaderna för samåkning och taxiliknande tjänster i Sverige och beskriver hur respektive verksamhet är uppbyggd samt vilka fördelar och utmaningar som kan finnas med respektive verksamhet. Slutligen redogör utredningen i detta kapitel för sociala mediers roll i samman-

¹ Utredningens direktiv 2015:81.

² Se begreppsförklaring i avsnitt 10.1.

hanget och för risker med behandling av personuppgifter. I kapitel 11 redogör utredningen för relevant svensk lagstiftning för och myndighetskontroll av förare samt förmedlare och plattformar för samåkning och taxiliknande tjänster (i den internationella överblicken i kapitel 3 har utredningen översiktligt redogjort för andra länders reglering av samåkning och taxiliknande tjänster). I kapitel 12 gör utredningen först en analys om fördelar och utmaningar med samåkning och taxiliknande tjänster, baserad på kartläggningen i detta kapitel och gällande rätt i kapitel 11. Därefter följer en problembeskrivning och behovsinventering avseende samåkning. I kapitel 13 presenteras utredningens förslag och överväganden om samåkning. Där överväger utredningen även lagstiftning avseende sociala medier och samåkningsplattformar.

Begrepp och avgränsningar

I kapitel 3, i detta kapitel och följande tre kapitel om samåkning använder utredningen ett antal benämningar och begrepp kring samåkning och andra sätt att gemensamt utnyttja fordon. Utredningen gör även vissa avgränsningar. Begreppen och avgränsningarna förklaras i betänkandets inledande avsnitt "Begreppsförklaringar och avgränsningar".

10.1 Gemensam användning av bilar ökar i Sverige

Detta kapitel och i de två följande kapitlen behandlar samåkning och taxiliknande tjänster. Samåkning och taxiliknande tjänster ingår som en del av delningsekonomin.

10.1.1 Digitaliseringen och delningsekonomin är möjliggörare

Delningsekonomi går ut på att använda outnyttjade resurser genom att dela, byta, hyra, låna, samäga samt köpa varor och tjänster.³ Drivkrafterna är ofta att spara eller tjäna pengar samt att konsumera på

³ Se bland annat Skatteverkets definition av delningsekonomi i Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 4 samt EU-kommissionens definition av delningsekonomi i *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3.

ett hållbart sätt.⁴ Utbytet inom delningsekonomin sker ofta mellan privatpersoner⁵ och kan ske med eller utan vinstsyfte.⁶ Samåkning, så som utredningen definierar det, är ett exempel där utbytet sker mellan privatpersoner och utan vinstsyfte. Taxiliknande tjänster är ett exempel där utbytet sker mellan privatpersoner, men med vinstsyfte. Delningsekonomi är inte någon ny företeelse. Människor har i alla tider delat resurser och kompetens med varandra, exempelvis samåkt, delat tvättstuga och anordnat loppis. Digitaliseringen, i synnerhet internet, smarta telefoner, plattformar, lagring av stora datamängder och digitala betalningslösningar har dock möjliggjort för delningsekonomi i större skala än tidigare.⁷ I dag är delningsekonomi en faktor för tillväxt och arbetstillfällen och den växer snabbt i Europa, USA och andra delar av världen.⁸ Delningsekonomin möjliggörs främst genom så kallade delningsplattformar, som matchar utbud och efterfrågan. Det finns plattformar som bedrivs småskaligt och ideellt och det finns plattformar som är värda flera miljarder dollar.⁹

När plattformar används för att möjliggöra samåkning och taxiliknande tjänster är partsrelationerna i grunden sådana att användarna ingår ett avtal med förmedlaren om att få använda plattformen (avtal 1). Deras inbördes rättigheter och skyldigheter regleras därmed i detta avtal. Sedan ingår användarna avtal sinsemellan om själva transporten (avtal 2). Deras inbördes rättigheter och skyldigheter regleras därmed i detta avtal. Avtalsrelationerna illustreras i figuren nedan.

⁴ Felländer, Ingram, Teigland, *Sharing economy – embracing change with caution*, s. 13–17.

⁵ Ofta benämnt "peer-to-peer" (person till person), vilket kan översättas till transaktioner mellan likar – möte med Karin Bradley, Forskare om delningsekonomi vid Kungliga Tekniska Högskolan och särskild utredare för utredningen *Användarnas villkor i delningsekonomin*, dir. 2015:136, den 6 april 2016.

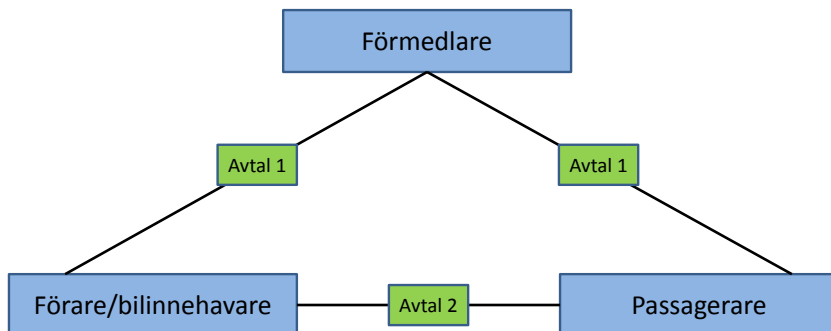
⁶ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3.

⁷ Felländer, Ingram, Teigland, *Sharing economy – embracing change with caution*, s. 13–17.

⁸ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 2 samt Mistra Urban Futures, www.mistraurbanfutures.org/sv/node/1231, besökt den 25 maj 2016.

⁹ Två exempel på plattformar som är värda flera miljarder dollar är samåkningsplattformen BlaBlaCar och bostadsuthyrningsplattformen Airbnb, se exempelvis <http://omni.se/blablacar-tar-in-over-en-halv-miljard/a/3d2300f9-6710-462a-8b9c-ee53bd7234da> och <http://www.di.se/artiklar/2016/8/6/airbnb-tar-in-miljarder/>, besökta den 22 november 2016.

Figur 10.1 Avtalsrelationer vid samåkning samt vid taxiliknande tjänster där resorna förmedlats genom en plattform



Avtal 1 mellan innehavare av bilen/föraren och förmedlaren kan skilja sig från avtal 1 mellan passagerare och förmedlare (särskilt när det gäller taxiliknande tjänster eftersom förarna i dessa fall ofta har någon form av uppdragsförhållande med förmedlaren, vilket inte förekommer vid samåkning).

10.1.2 Utvecklingen kring gemensam användning av bilar

Samåkning är ett sätt att gemensamt använda en bil. Ett annat etablerat sätt att gemensamt nyttja bilar är bilpooler. Det gemensamma nyttjandet fungerar som en ersättning för eller komplement till att äga, köra och bekosta sin egen bil.¹⁰ Olika former av samnyttjande av bilar växer nu snabbt tack vare digitaliseringen och delningsekonomin.¹¹ I Europa blir det allt vanligare att gemensamt använda bilar och det kommer med stor sannolikhet att öka på grund av att människor blir allt mer benägna att dela bil på olika sätt.¹² Inom EU utgör transportsektorn 18 procent av delningsekonomin.¹³ Skatteverket bedömer att transportsektorn kommer att tillhöra ett av de tre största tillväxtområdena inom delningsekonomin, tillsammans med uthyrning rum och bostad och den finansiella sektorn.¹⁴

¹⁰ Vägverket, *Samåkning i Sverige 2006*, publikation 2006:135, s. 4 samt Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 9.

¹¹ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 7.

¹² ING International Survey *What's mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy*, s. 3.

¹³ PwC, *Assessing the size and presence of the collaborative economy Europe*, s. 7.

¹⁴ Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 12.

Under de senaste åren har en mängd nya tjänster för gemensam användning av bilar tillkommit på den internationella och svenska transportmarknaden. Det rör sig bland annat om nya typer av bilpooler,¹⁵ uthyrning av bilar mellan privatpersoner, gemensamt nyttjande av privatleasade bilar, samåkning och taxiliknande tjänster.¹⁶ I kapitel 3 redogör utredningen för hur olika länder har bemött av taxiliknande tjänster samt hur de har reglerat samåkning och taxiliknande tjänster. Framväxten av delningsekonomin medför att fokus flyttas från eget ägande till att i stället ha tillgång till bil. Denna utveckling har gjort att många biltillverkare har börjat erbjuda mobilitetstjänster, utöver att sälja bilar på traditionellt sätt. Det vanligaste exemplet i dag är långtidshyrning,¹⁷ men bilpooler och andra tjänster utvecklas snabbt.¹⁸ I början av år 2015 genomförde Ford 25 olika "mobilitetsexperiment" runt om i världen för att se vad kunderna kommer att behöva i framtidens transportsystem. Flera av experimenten innefattade olika former av samåkning.¹⁹

Möjligheten för personer att dela taxiresor är inget nytt. Ett antal taxiföretag erbjuder i dag möjlighet att dela taxi. Ett exempel är Flygtaxi som erbjuder tjänsten "Delad taxi". Tjänsten innebär att kunden beställer en plats i en taxibil varefter Flygtaxi planerar in resan tillsammans med andra resenärer som har likartad resväg. Enligt Flygtaxi är tjänsten oftast betydligt billigare än vanlig taxi.²⁰ I september 2016 lanserades Wayway i Sverige. WayWay är en app för företag som kopplar ihop taxiresenärer som ska åt samma håll i realtid och möjliggör för resenärerna att dela på taxikostnaderna.²¹

Utvecklingen kring självkörande fordon går fort och flera bilmärken väntas ha självkörande eller semi-automatiska modeller på transportmarknaden redan år 2020. Enligt Trafikanalys kommer självkörande fordon sannolikt påverka kapaciteten i transportsyste-

¹⁵ Bilpooler har traditionellt fungerat så att man i förväg bokar bilen för en viss tid och sedan hämtar och lämnar bilen på samma ställe (stationsbaserat system). På senare år har det introducerats bilpooler där man kan hämta upp bilen på en plats och lämna den på en annan, inom ett visst geografiskt område ("friflytande" system), se Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 16.

¹⁶ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 3

¹⁷ Med långtidshyrning menas här leasing.

¹⁸ Några exempel på bilpooler som drivs av biltillverkare är Volvos "Sunfleet", Daimlers "Car2Go", BMW:s "DriveNow", Volkswagens "Quicar" och Toyotas "Ha:mo Ride".

¹⁹ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 46.

²⁰ Flygtaxi, www.flygtaxi.se/produkter/delad/, besökt den 26 oktober 2016.

²¹ Wayway, www.wayway.se/home, besökt den 10 oktober 2016.

met, men på vilket sätt beror på hur utvecklingen hanteras transportpolitiskt.²² Enligt forskaren Todd Litman²³ finns dock en stor osäkerhet om fördelar, kostnader och reseeffekter med självkörande fordon. Enligt Litman kan de nuvarande fordonen endast drivas under begränsade förhållanden och det finns betydande tekniska och ekonomiska hinder som måste övervinnas innan de kan tas i bruk i större skala. Om förarlösa fordon skulle bli vanliga i samhället skulle de enligt Litman kunna påverka transportplaneringen exempelvis i fråga om konstruktion och drift av vägar, parkering och kollektivtrafik. En viktig politisk fråga kommer enligt Litman att bli i vilken grad förarlösa fordon kan påverka människor som inte använder sådana fordon, till exempel om ökade trafikvolymer och hastigheter försämrar promenad- och cykelförhållanden, om användning av konventionella bilar begränsas eller om kollektivtrafik minskar.²⁴

10.2 Nya förutsättningar för samåkning i Sverige

Samåkning är en gammal företeelse och förekommer naturligt på många platser i samhället, exempelvis på arbetsplatser, i skolor, i idrottsklubbar och till fester.²⁵ I glesbygd förekommer exempelvis att grannar skjutsar billösa och körkortslösa grannar till affärer och sjukvård. Ersättning kan ske i form av ”bensinpengar” eller en sak, exempelvis en blomma. I Kölsillre i Ånge kommun förekommer samåkning i den så kallade Byabussen, en minibuss som byborna själva disponerar. Byabussen är ett privat initiativ framför allt för att komplettera kollektivtrafiken.²⁶ Samåkning kan exempelvis ske med privatägda, lånade, långtidshyrda eller korttidshyrda bilar och arrangeras på många olika sätt. Några sätt att arrangera samåkning kan vara vid köksbordet, på fotbollsträningen, genom sms-grupper, mailgrupper, på sociala medier och genom samåkningsplattformar.

²² Trafikanalys, *Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter*, Rapport 2015:6, s. 8.

²³ Forskare och grundare av Victoria Transport Policy Institute.

²⁴ Litman, *Autonom Vehicle Implementation, Implications for Transport Planning*, den 1 september 2016, s. 17–18.

²⁵ Vägverket, *Samåkning i Sverige 2006*, publikation 2006:135, s. 4.

²⁶ www.st.nu/medelpad/ange/gladje-nar-unik-byabuss-invigdes, besökt den 4 oktober 2016.

10.2.1 Plattformer möjliggör samåkning mellan obekanta

Innan det fanns plattformar arrangerades samåkning främst mellan personer som kände varandra.²⁷ Genom plattformarna kan samåkning nu arrangeras mellan personer som inte känner varandra. Det innebär att utöver den samåkning som i dag sker utan användning av någon plattform, kan det tillkomma samåkning via plattformar. Plattformarna skapar således nya förutsättningar för samåkning och förutsättningar för ökad samåkning.

Samåkningsplattformarna fungerar oftast så att personer som har en bil lägger upp resor som de planerar att göra och personer som inte har en bil lägger upp önskemål om resa (sträcka och tidpunkt). Utifrån detta matchar plattformen personernas resebehov med varandra.²⁸ Oftast sker överenskommelser om samåkning via plattformar i förväg, vilket kräver viss planering och framförhållning.²⁹ Rent tekniskt finns det i dag plattformslösningar som skulle fungera för realtidssamåkning. En fördel med realtidssamåkning är att det ökar flexibiliteten och möjligheten till spontana resor, vilket ökar konkurrenskraften gentemot den egna bilen. Det krävs dock en kritisk massa av användare för att realtidssamåkning ska fungera i praktiken, vilket i princip endast finns i större städer.³⁰

Det finns inga studier kring hur många människor som i dag samåker, vare sig utan att använda sig av plattformar eller genom att använda sig av plattformar. I Sverige är i dagsläget totalt drygt 300 000 personer registrerade som användare av sex stora plattformar.³¹ Dessa plattformar har tillkommit de senaste 15 åren. Den internationellt sett största samåkningsplattformen BlaBlaCar kan komma att lanseras i Sverige i närtid.³² Detta kan möjligen medföra fler registrerade användare av samåkningsplattformar i Sverige.

²⁷ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 19.

²⁸ Svensk Samåkningstjänst, som är inriktad på samåkning till och från arbetet, har ett lite annorlunda matchningssystem än de andra plattformarna. Systemet matchar personer som bor i närheten av varandra eller längs varandras resväg och som arbetar nära varandra. Se www.samakningstjanst.se/php/welcome.php, besökt den 5 augusti 2016.

²⁹ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning.

³⁰ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 19.

³¹ Svensk samåkningstjänst, Samåkning.se, Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning.

³² Breakit, www.breakit.se/artikel/4360/svenska-vostok-investerar-380-miljoner-i-fransk-taxi-tjanst, besökt den 23 augusti 2016.

10.2.2 Samåkning eventuellt som en del av kollektivtrafiken i framtiden

Inom kollektivtrafiken i Sverige kan skönjas en utveckling mot ett mer behovsanpassat och flexibelt system, där exempelvis samåkning och taxi kan komma att ingå. Enligt Adam Laurell, Samtrafiken Sverige AB, behöver kollektivtrafiken samverka med taxi-, hyrbils-, bilpools-, cykel- och samåkningstjänster för att tillgodose kundens behov av att ta sig från dörr till dörr och för att säkerställa en ekonomisk och ekologiskt hållbar utveckling. En kollektivtrafikresa är i dag ofta knuten till en tidtabell och en hållplats. Genom den digitala och tekniska utvecklingen öppnas enligt Laurell möjligheter att erbjuda resor som är närmare behovet av att resa från dörr till dörr, på en egen vald tid.³³ När det gäller kollektivtrafik i landsbygd har Parlamentariska landsbygdskommittén uttalat att kollektivtrafiken i dagsläget inte är anpassad till landsbygdernas mer glesa strukturer och långa avstånd. Enligt kommittén finns det anledning att se över möjligheterna att hitta andra former av trafiklösningar för kollektivtrafik i landsbygderna, exempelvis olika typer av samlösningar för taxi, färdtjänst, skolskjuts med mera.³⁴ Enligt kommittén kan även samåkning ingå som ett komplement till kollektivtrafiken i landsbygd.³⁵ Trafikverket anser att olika typer av samhällsbetalda resor skulle kunna inordnas i ett system med ”intelligent samåkning” i glesbygd, där underlaget för reguljär kollektivtrafik är för svagt för att upprätthålla en god turtäthet.³⁶ Svenska Taxiförbundet menar att taxi kan spela en roll som så kallad anropsstyrd kollektivtrafik, som kommer på begäran av de som behöver den och som kan fungera som alternativ till bussar som går nästan tomma på landsbygd och i stadstrafik under vissa tider. Anropsstyrd kollektivtrafik finns i till exempel Kalmar län, Västra Götaland och Västernorrland.³⁷

³³ E-postmeddelande den 12 oktober 2016 från projektledare Kombinerad Mobilitet Adam Laurell, Samtrafiken i Sverige AB.

³⁴ SOU 2016:26 s. 141.

³⁵ Samtal den 20 september 2016 med sekreterare i utredningen Hanna Wallinder.

³⁶ Trafikverket, *Effektsamband för transportsystemet, Tänk om och optimera. Kapitel 4 Effektivisera genomförandet av resor och transporter*, Version 2015-04-01, s. 13.

³⁷ Svenska Taxiförbundet, *Rädda landsbygden, använd anropsstyrd kollektivtrafik med taxi*, PM 17 februari 2016 samt Dagens samhälle, *Taxi vill spela en större roll i kollektivtrafiken*, nr 25 år 2015.

I Blekinge län har Blekingetrafiken arbetat med en prototyp för en samåkningstjänst med namnet "Hämta".³⁸ Enligt Blekingetrafiken skulle "Hämta" kunna bli ett komplement till kollektivtrafiken i syfte att göra den mer flexibel och dynamisk, framför allt där det finns svårigheter att bedriva ekonomiskt försvarbar trafik.³⁹ Utvecklingen av samåkningsplattformar och samåkning som en del av kollektivtrafiken skapar därmed nya förutsättningar för samåkning i Sverige.

10.3 Samåkningsplattformar

Det finns en rad samåkningsplattformar världen över och det utvecklas ständigt nya. Nedan presenteras först några internationella samåkningsplattformar. Därefter presenteras samåkningsplattformar som bedrivs i Sverige. Av dem har utredningen närmare studerat sex stycken; Svensk samåkningstjänst, Samåkning.se, Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning. Utredningens studier kring dessa plattformar presenteras nedan i avsnitt 10.3.1–10.3.13.

Den internationellt sett största samåkningsplattformen är franska BlaBlaCar som bildades år 2006. BlaBlaCar drivs av ett företag med samma namn och tjänstens syfte är att förmedla långdistansresor. Plattformen kopplar ihop förare och passagerare som vill resa tillsammans mellan städer och dela kostnaderna för resan. BlaBlaCar finns för närvarande i 22 länder, främst i Europa men även i Ryssland, Indien och Mexico. Totalt har plattformen 35 miljoner användare.⁴⁰ Priset för en resa räknas ut av plattformen och baseras på resplan och bilkostnader. Bilägare kan justera priset inom vissa gränser utifrån bilens bekvämlighet och eventuella omvägar. Priset kan dock inte överstiga ett tak som fastställs av BlaBlaCar. Pristaket syftar till att säkerställa att kostnaderna delas rättvist och att bilägare inte kan göra en ekonomisk vinst på resan. Betalning sker kontant i bilen, i allmänhet vid resans början.⁴¹ BlaBlaCar tar en avgift om 20 pro-

³⁸ 10X Labs i samarbete med Blekingetrafiken, *Rapport: 90 days of make*, s. 26.

³⁹ E-postmeddelande den 20 oktober 2016 från affärsutvecklare Claes Fischer, Blekingetrafiken.

⁴⁰ BlaBlaCar, www.blablacar.in/about-us, besökt den 20 oktober 2016.

⁴¹ BlaBlaCar, www.blablacar.in/faq/question/how-do-pricing-and-payment-work, besökt den 20 oktober 2016.

cent av milersättningen vid varje resa.⁴² Användarna kan betygssätta varandra på plattformen. Enligt BlaBlaCar fyller betygssystemet en viktig funktion för användarna att kunna bedöma tillförlitligheten hos andra användare och skapa egen trovärdighet.⁴³

I London och Paris finns tjänsten UberPOOL, som möjliggör för passagerare som är på väg åt samma håll att dela bil. Reskostnaden delas inom UberPOOL.⁴⁴ Google har startat en samåkningstjänst via navigationsappen Waze, där personer som ska resa samma väg kan få kontakt med varandra. Waze finns för närvarande finns i Israel och i San Francisco, USA. Tjänsten har funnits i Israel sedan år 2015 och i San Francisco sedan maj 2016.

I Sverige förekommer en mängd olika lokala arrangemang för samåkning på sociala medier, inte minst via Facebook. Det finns även grupper inom sociala medier som påstås bedriva olaglig taxi-verksamhet, se mer om detta i avsnitt 10.5. En nyligen lanserad plattform för samkörning av barn och ungdomar till olika fritidsaktiviteter är Uniride. På Uniride kan föräldrar organisera samåkning inom exempelvis barnens fotbollslag.⁴⁵

Svensk samåkningstjänst, Samåkning.se, Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning är plattformar som har funnits i Sverige en tid, några längre andra kortare. För att få kunskap om hur dessa sex plattformar är uppbyggda och om den samåkning som sker via plattformarna har utredningen skickat en enkät till förmedlarna. Svar inkom från alla utom Svensk samåkningstjänst och Samåkning.se. Utöver enkätsvaren har utredningen hämtat uppgifter från plattformarna. Nedan presenteras de uppgifter som har framkommit. Uppgifter om fördelar och utmaningar presenteras i avsnitt 10.3.13.

⁴² Svenska Dagbladet, <http://bors-nliv.svd.se/index.php/news/detail/700c30fd-7554-4777-8bc8-f25cc0fbddcd> och Placera, www.avanza.se/placera/telegram/2016/07/21/vostok-new-ventures-investerar-mer-i-samakningsapp.plc.html, besökta den 20 oktober 2016.

⁴³ BlaBlaCar, www.blablacar.in/faq/question/why-are-ratings-important, besökt den 20 oktober 2016.

⁴⁴ Enkät svar från Uber.

⁴⁵ <http://uniride.se/>, besökt den 17 november 2016.

10.3.1 Övergripande fakta om plattformarna

Svensk Samåkningstjänst bildades redan på 1980-talet och har varit online sedan 2001.⁴⁶ Den är främst inriktad på samåkning till och från arbetsplatser och bygger på att företag ansluter sig till plattformen. *Samåkning.se* bildades 2004 och drivs av företaget Fasterminds i Tyskland. Fasterminds driver samåkningsplattformar i flera länder.⁴⁷ *Skjutsgruppen* är en ideell förening och bildades i Sverige år 2007. Skjutsgruppen har samarbetat med ett trettiootal kommuner och en rad myndigheter i Sverige. I kommunsamarbetet har Skjutsgruppen tagit fram ett samåkningssystem som kommunerna kan använda. Skjutsgruppen finns även på Facebook. *Roadmate* bildades år 2010 av biluthyrningsföretaget Hertz, som ett komplement till Hertz biluthyrningsverksamhet. Den som hyr en bil eller utnyttjar Hertz så kallade freeridersystem⁴⁸ kan exempelvis genom Roadmate hitta någon att samåka med. *Mobilsamåkning* började som ett byinitiativ år 2010, för att tillgodose ett lokalt resebehov där kollektivtrafiken inte var tillräcklig. I dag drivs Mobilsamåkning av ett företag och företaget har byggt drygt 25 plattformar till lokala föreningar i Sverige. Plattformslösningen har även exporterats till Nederländerna, där den lanserats under varumärket Samobiel. *GoMore* bildades i Danmark år 2005 och lanserades i Sverige år 2014. Plattformen finns i hela Skandinavien och finns numera som app. GoMore bedriver även biluthyrningsverksamhet.

10.3.2 Antal användare och typer av användare

En förmedlare har tolv plattformar med sammanlagt 1 500 användare. Plattformarna är byggda för slutna grupper på landsbygden där användarna måste ha anknytning till bygden eller verksamheten för att kunna bli användare. Det saknas uppgifter avseende en plattform. Övriga fyra plattformar har 3 000, 45 000, 70 000 respektive 180 000 användare och inga särskilda anslutningskrav annat än att man måste godkänna villkor för tjänsten. Samtliga förmedlare vänder sig till privatpersoner, varav en mer specifikt till arbetspendlare.

⁴⁶ Svensk samåkningstjänst AB bildades år 2004. Företaget är en avknoppning från IT-koncernen Datessa som drev samåkningstjänsten redan från år 1997, se www.samakningstjanst.se/php/16.php, besökt den 20 augusti 2016.

⁴⁷ www.samakning.se/faq/, besökt den 6 april 2016.

⁴⁸ Bilar som har hyrts på envägssträckor kan köras tillbaka gratis genom freeridersystemet.

Flera förmedlare vänder sig även till kommuner och myndigheter, varav en har bedrivit ett omfattande kommun- och myndighetssamarbete. Denna förmedlare har uppgett bland annat följande.

En växande form av samåkning är den lokala, mycket på grund av vårt samarbete med kommuner runt om i Sverige. Vi har nu samåkningsgrupper i alla län i hela Sverige: Stockholm: 66 st grupper, Västra Götaland: 64 st grupper, Örebro: 38 st grupper, Skåne: 37 st grupper, Östergötland: 28 st grupper, Västernorrland: 25 st grupper, Västerbotten: 22 st grupper, Värmland: 21 st grupper, Jönköping: 21 st grupper, Dalarna: 19 st grupper, Jämtland: 16 st grupper, Kronoberg: 14 st grupper, Södermanland: 13 st grupper, Uppsala: 11 st grupper, Kalmar: 10 st grupper, Gävleborg: 10 st grupper, Norrbotten: 9 st grupper, Västmanland: 6 st grupper, Blekinge: 6 st grupper, Halland: 5 st grupper, Gotland: 4 st grupper.

Ingen av förmedlarna har anställda förare eller riktar sig till egna företagare.⁴⁹

10.3.3 Definitioner av samåkning

Alla fyra förmedlare som har svarat på utredningens frågor har beskrivit samåkning som att man åker en resa man ändå skulle ha åkt och att man delar på kostnader. En förmedlare har anfört att samåkning också kan innebära att någon bjuder på skjuts eller att användarna subventionerar varandra, exempelvis så att en student får betala mindre än en förvärvsarbetande. Att bjuda på skjuts eller subventionera kostnaderna för vissa är enligt denna förmedlare mycket vanligt. Samåkning kan enligt denna förmedlare ske med många olika fordon, inte bara med bil.

En förmedlare, som tar ut en avgift om 10 procent av förarens ersättning, har uppgett bland annat följande.

1. Samåkning handlar om att bilresan i fråga hade genomförts oavsett om bilföraren hade fått med sig passagerare eller inte. Alltså utnyttjar man de lediga sätena i en bil i stället för att låta de stå tomma.
2. Som bilförare är det inte meningen att man ska tjäna pengar på samåkningsresor. Det handlar enbart om att dela på bränslekostnad samt på andra eventuella kostnader i samband med resan såsom tull- och broavgifter.

⁴⁹ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

10.3.4 Kostnader för att använda plattformarna

Det är gratis att registrera sig som användare av samtliga plattformar. En av förmedlarna tar ut en serviceavgift om 10 procent av förarens ersättning på själva resan. Två förmedlare tar ut en SMS-avgift (i det ena fallet fem kronor och i det andra fallet den faktiska kostnaden för ett SMS). En av dessa har börjat ta ut "en slant" per samåkt kilometer för att täcka faktureringskostnaderna. En förmedlare tar ut en medlemsavgift om 100 kronor/år. Det saknas uppgifter från två förmedlare.

10.3.5 Betalningslösningar och ersättningsnivåer

Ersättningen till innehavaren av bilen eller föraren bestäms på olika sätt. En förmedlare har en taxa som passagerare ska betala, som utgår från kostnaderna för kollektivtrafiken. En annan förmedlare låter föraren bestämma priset och två förmedlare låter förare och passagerare avtala om priset. Det saknas uppgifter om ersättningen från två av plattformarna.

Tre plattformar tillhandahåller betalsystem, medan tre inte gör det. De som har betalsystem fungerar så att pengar överförs från passagerare till förare via plattformen. En förmedlare har berättat bland annat följande om sitt betalsystem.

Varje kvartal görs en sammanställning av alla registrerade resor från plattformen. Om någon har agerat chaufför oftare än passagerare då får hen en inbetalning på konto. Passagerare får en faktura genom mejl.

Två skäl till att tillhandahålla betalningssystem uppges vara att pengar inte ska behöva byta händer i bilen och för att man ska veta vad resan kommer att kosta i förväg så att det inte blir diskussion om pengar. En förmedlare har svarat att den inte har råd att införa ett betalsystem och en annan har svarat att det är dyrt att tillhandahålla en plattform över huvud taget, inklusive betalsystem.⁵⁰

⁵⁰ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåkning.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

10.3.6 Information till användarna om ersättningsnivåer

Fyra av de sex tillfrågade förmedlarna informerar sina användare om att de inte får tjäna pengar på samåkningen. En förmedlare har anslutit sig till Skatteverkets uppfattning att ersättning som inte överstiger 18:50 kr/mil inte utgör beskattningsbar inkomst. En annan förmedlare tipsar användarna om tjänster såsom ”Vad kostar resan” för att räkna ut resans totala kostnader och sedan kunna dividera med antal lediga säten. Denna förmedlare utesluter förare om den upptäcker att de tar ”avvikande priser”.⁵¹ Det saknas uppgifter från två förmedlare i denna fråga.

10.3.7 Personlig säkerhet och möjligheter att lämna omdömen om varandra

Plattformen med slutna grupper för landsbygdsresor har inget betygssystem för användarna. Förmedlaren har uppgett att det är onödigt eftersom användarna är bekanta med varandra. Förmedlaren har svarat bland annat följande.

Vårt system är att vi bedömer alla som lämpliga tills motsatsen har bevisats. Men ännu mer intressant är det att veta att vi aldrig har haft problem eftersom man vet att plattformen förvaltas lokalt, av sina egna grannar.

Inte heller plattformen med 70 000 användare har något betygssystem. Förmedlaren för denna plattform anser att betygssystem inte harmoniserar med verksamheten, som förmedlaren anser är ett community. Denna plattform kopplar samman en stor del av användarna via Facebook. På detta sätt kan plattformen visa hur användarna är bekanta med varandra i ett antal led, vilket syftar till att skapa tillit. Förmedlaren har bland annat uppgett följande.

[...] Vi är inte produkter, och vi är inte en tjänst som går att få in på en 10-gradig skala eller markeras med stjärnor. Ett ratingsystem är väsensskilt från vad vi gör.[...] Varje enskild samåkning visar hur vi känner varandra. Om jag inte känner dig, men känner Kalle som känner Stina som känner dig, vågar jag lita på dig.[...] En trygghet[...] är att all kom-

⁵¹ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

munikation sker i det öppna och kan läsas av alla deltagare. Om två personer bestämmer sig för att åka från Stockholm till Göteborg tillsammans, finns alltså deras kommunikation dokumenterad på sajten. [...] All kommunikation som sker i skymundan, har vi därför aktivt försökt arbeta bort.[...] Trots detta är säkerhet något som vi hela tiden förbättrar.[...]Därför jobbar vi med en ständig teknisk utveckling på ideologisk grund, till exempel nu när vi bygger en app med GPS-funktion.

En annan plattform har ett betygssystem, som är frivilligt. Betygen syns där på användarnas profiler. Förmedlaren har berättat bland annat följande.

Säkerheten är alltid en väsentlig aspekt att beröra. Såklart finns det en risk med att släppa in en främling i sin bil. Dock sker all bokning av samåkning via vårt system vilket betyder att det går att spåra samtliga användare av samåkningen. Ratings och reviews fungerar också som en extra trygghet för samåkare.

En annan plattform har ett system där användarna kan lämna ”feedback” på själva resorna. Denna förmedlare har uppgett att den kan stänga av användare om det framkommer uppgifter som motiverar avstängning.⁵²

10.3.8 Antal resor och genomsnittlig distans

I fråga om det genomsnittliga antalet resor finns uppgifter om tre av plattformarna. Genom en av plattformarna utförs i genomsnitt 1–2 samåkningsresor per vecka, genom den andra plattformen genomförs 10–25 resor/vecka och genom den tredje utförs sju samåkningar per vecka. En förmedlare har uppgett att antalet samåkningstillfällen, det vill säga upplagda resor med tomma bilstolar, är 7–15 gånger större än de resor som matchas. Det saknas uppgifter från de två plattformar som har flest användare. En förmedlare har svarat att en stor del av deltagarna kopplas samman via sociala medier och utanför de verktyg som förmedlaren får statistik ifrån. Ringarna på vattnet är enligt denna förmedlare tydliga, där samåkare hittar varandra och fortsätter samåka även utanför plattformens hemsida och kanaler.

Beträffande den genomsnittliga distansen för en resa finns uppgifter från tre av plattformarna. Den genomsnittliga distansen varie-

⁵² Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

rar kraftigt mellan dessa tre plattformar, från tre till 15,8 mil. Majoriteten av resorna via två av plattformarna är regionala, det vill säga mellan kommuner. En plattform har mest inomkommunala resor där den genomsnittliga distansen för en resa är tre mil, vilket ofta är avståndet till centralorten.⁵³

10.3.9 Framgångsfaktorer⁵⁴

Säkerhet och kostnadseffektivitet uppges samstämmigt av förmedlarna vara viktigast för att samåkning ska fungera bra. Andra viktiga faktorer är transperens i kommunikationen, tydlig information (rutt, upphämningsställe, tid, restid och kostnader samt märke och färg på bil), bra framförhållning och att inte behöva diskutera och ordna med betalning i bilen.⁵⁵

10.3.10 Ansvarsåtaganden utöver att förmedla samåkningsresor

Via en av plattformarna kan innehavaren av bilen få betalt om en passagerare avbokar in en resa inom tre timmar före utsatt starttid. Det är samma plattform där förmedlaren tar provision på själva resan. En plattform är uppbyggd så att bokningar via plattformen är bindande på så sätt att betalning, som ska ske via plattformen, inte kan återgå.⁵⁶ I en tredje plattform finns rutiner för sent återbud, exempelvis kan personer kontakta varandra. Om en bokad resa inte genomförs hjälper denna förmedlare parterna med eventuell återbetalning.⁵⁷

⁵³ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

⁵⁴ År 2006 rapporterade Vägverket om vilka faktorer som var viktiga vid arbetspendling. Faktorerna var samma arbetsplats, samma informationsnät och bekanta personer, samma och regelbundna tider, samma kön, lång färdväg – minst 20 km enkel väg, liten tidsförlust, dåliga allmänna kommunikationer och dåligt och/eller dyrt med parkeringsplatser vid arbetsplatsen. Se Vägverket, *Samåkning i Sverige 2006, Rapport 2006:135*, s. 5.

⁵⁵ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

⁵⁶ Samåkning.se, www.samakning.se/faq/, besökt den 6 april 2016.

⁵⁷ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

10.3.11 Behandling av personuppgifter

Tre förmedlare har uppgett att de behöver namn, mobilnummer och e-postadress. Mobilnummer och e-postadress behövs enligt förmedlarna bland annat för att kommunikation om samåkningsresorna sker via sms och e-post. Namn behövs för att förmedlaren ska kunna försäkra sig om att det är fråga om verkliga användare. Av samma skäl behöver tre förmedlare även personnummer och postadress. Personnumret används även för statistiken hos en förmedlare, men också för att kolla om målmans medgivande behövs. Övriga uppgifter är bankuppgifter, för att möjliggöra utbetalningar samt information om bilen beträffande registreringsskylt, färg och modell, för att passageraren ska veta vilken bil det handlar om.⁵⁸

10.3.12 Förmedlarnas uppfattning om hur lagstiftning kan bidra till att främja samåkning

Förmedlarna har lämnat bland annat följande synpunkter till utredningen.

- Gör en tydlig definition mellan samåkning och taxiliknande tjänster.
- Det bör inte vara möjligt att bedriva olaglig taxitrafik genom plattformarna.
- Det påstås ofta av taxichaufförer och taxibolag att samåkningsplattformar är oförenliga med lagen. Det kan innebära att verksamheten försvåras om politiker anser detsamma.
- Det vore intressant om vi kunde visa upp direkt att vi följer lagen och skatteverkets regler genom en "stämpel" så att vi kan undvika sådana överflödiga diskussioner.
- Samåkning bör vara ett komplement till kollektivtrafiken, inte konkurrera med den.
- För en hållbar framtid på landsbygden bör inte samåkning kunna konkurrera mot taxiföretag.⁵⁹

⁵⁸ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

⁵⁹ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

10.3.13 Fördelar och utmaningar med samåkning och plattformar för samåkning

Utöver uppgifter från Svensk samåkningstjänst, Samåkning.se, Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning har utredningen tagit del av myndighetsrapporter om fördelar och utmaningar med samåkning. Nedan presenteras det som har framkommit.

Fördelar

Enligt Trafikverket och Trafikanalys kan samåkning medföra flera fördelar. En fördel som de lyfter fram är minskad biltrafik och därigenom ökad trafiksäkerhet, minskad trängsel, minskade restider i rusningstrafik i stora städer och minskad stress. Andra fördelar som de lyfter fram är minskat behov av parkeringsutrymme, minskade bilkostnader och kostnader för trängselskatt och parkering.⁶⁰

En fråga är om samåkning verkligen kan bidra till minskad biltrafik. Trafikanalys har samtalat med forskarna Karin Bradley⁶¹ och Anders Gullberg⁶² och enligt dem leder samåkning inte automatiskt till minskad biltrafik totalt sett. Eftersom nytt utrymme frigörs både på vägar och i resenärers plånböcker kan det leda till mer resande. För att samåkning ska resultera i mindre biltrafik behövs enligt Bradley och Gullberg politisk styrning som motverkar rekyl-effekter, exempelvis färre parkeringsplatser, mindre ny vägkapacitet eller skatter och avgifter som påverkar körkostnader.⁶³ Om samåkning skulle bidra till minskad biltrafik skulle det enligt Naturvårdsverket kunna bidra till att nå de fyra miljömålen som avser begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, frisk luft och god bebyggd miljö.⁶⁴

Samåkning utökar transportutbudet och kan därför påverka tillgängligheten positivt. Detta är en fördel särskilt för grupper utan tillgång till egen bil och personer som bor i glesbygd. En del i det

⁶⁰ Vägverket, Publikation 2006:135, *Samåkning i Sverige 2006*, s. 3 och 5 samt Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 27 och 30.

⁶¹ Forskare om delningsekonomi vid Kungliga Tekniska Högskolan och särskild utredare för utredningen Användarnas villkor i delningsekonomin, dir. 2015:136.

⁶² Forskare vid CESC på Kungliga Tekniska Högskolan.

⁶³ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 31 och 35.

⁶⁴ Naturvårdsverket, www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/, besökt den 4 augusti 2016.

transportpolitiska tillgänglighetsmålet är att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet ska öka. Enligt Trafikanalys har samåkningsplattformar för landsbygden potential att bidra till detta om de utformas med trygghet i fokus.⁶⁵ Från förmedlare av samåkning kan man se en samstämmig uppfattning om fördelarna, nämligen att det är bra för miljön, kostnadseffektivt och ett socialt sätt färdas på. De sociala fördelarna består enligt dem i att man får resesällskap och träffar nya människor. De ekonomiska fördelarna innebär att man delar på kostnader för exempelvis drivmedel, tull- och broavgifter. Ur ett landsbygdsperspektiv nämns fördelarna att inte längre vara beroende av den enda eftermiddagsbussen och de ökade möjligheterna för ungdomar att samåka till aktiviteter efter skoltid. Liksom Trafikverket och Trafikanalys, lyfter förmedlarna även fram minskad trafik som en fördel, med följden att trängseln minskar och resorna därigenom blir säkrare och snabbare.⁶⁶

Säkerhet och bekvämlighet är två är faktorer som hindrar människor från att samåka

Enligt samstämmiga uppgifter från förmedlarna är den främsta utmaningen med samåkning via plattformar att få folk att börja samåka.⁶⁷ Förmedlarnas erfarenheter är att många anser att samåkning är bra, men att alla inte själva samåker ännu. Detta förklarar de som en kulturfråga där en beteende- och normförändring behövs. En annan orsak är enligt förmedlarna att det råder förvirring mellan vad som definieras som samåkning och som olaglig taxitrafik. En förmedlare har uppgett bland annat följande.

Att tekniken finns betyder inte att den kommer att användas. Precis som med bussen eller landsbygdssaffären då finns det många som tycker att de borde finnas (kvar) men inte lika många som faktiskt använder de. Vi har utvecklat en förankringsprocess som underlättar folk att börja samåka. Det visar sig vara ett ständigt jobb, eftersom samåkning inte syns så tydligt i verkligheten och bokningsplattformen hamnar utanför vardagsrutiner ganska fort.

⁶⁵ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 28.

⁶⁶ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

⁶⁷ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning.

En annan förmedlare har berättat bland annat följande.

I Sverige är det en utmaning att få folk att samåka. Dels på grund av den sociala kulturen men även på grund av förvirring mellan vad som definieras som samåkning vs. svarttaxi.

En tredje förmedlare har uppgett bland annat följande.

Under de här snart tio åren har vi inte upplevt några större problem, nej. Utmaningarna ligger i förändringsarbetet. Vad vi jobbar mycket med är att förändra ett beteende och en norm. Den rådande normen att alla ska äga egna fordon och också nyttja dem själva är något vi utmanar.

Erfarenheterna från olika myndighetsförsök kring samåkning visar att det finns främst två faktorer som hindrar människor från att samåka. Den ena faktorn är personlig säkerhet. Det finns en skepsis mot att åka med obekanta och det kan finnas rädsla för övergrepp. Den andra faktorn är bekvämlighet. Exempelvis föredrar många att åka ensamma eftersom det är en stund på dagen när man får rå om sig själv. Det kan också handla om små saker som fel musik på radion. Dessa hinder är enligt Trafikverket inte helt enkla att överbrygga eftersom det handlar om människors attityder.⁶⁸ Enligt Trafikanalys kan system för betygssättning vid samåkning skapa trygghet.⁶⁹ Vissa förmedlare uppger som en utmaning att det kan vara svårt att klara av att finansiera plattformarna.⁷⁰

10.4 Taxiliknande tjänster

Inom den gren av delningsekonomin som bedrivs med vinstsyfte har plattformar för taxiliknande tjänster vuxit fram de senaste åren. Plattformar som dessa är en ny företeelse på den svenska transportmarknaden. På engelska har plattformarna kallats "on demand ride services" eller "ridesourcing services". Transporterna utförs av privatpersoner som kör sina privata bilar mot betalning som oftast medför ekonomisk vinst för föraren. Transporterna arrangeras genom

⁶⁸ Trafikverket, *Effektsamband för transportsystemet, Tänk om och optimera. Kapitel 4 Effektivisera genomförandet av resor och transporter*, Version 2015-04-01, s. 11 och Vägverket, *Samåkning i Sverige 2006*, publikation 2006:135, s. 4

⁶⁹ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 19 och 36.

⁷⁰ Enkät svar från Skjutsgruppen, Roadmate, GoMore och Mobilsamåkning samt uppgifter på Samåknings.se:s och Svensk samåkningstjänsts hemsidor www.samakning.se/om-samakning/, besökt den 6 april 2016 samt www.samakningstjanst.se/php/info.php, besökt den 3 juli 2016.

att passagerare lägger upp önskemål om transporter som förare kan åta sig att utföra. Verksamheterna bedrivs utan att det finns taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation. Merparten av betalningen för en transport går oftast till föraren medan förmedlaren ofta tar en viss andel. Plattformarna är en del av det som kallas för "on demand"-ekonomi, vilket innebär att konsumenters efterfrågan med producenters utbud matchas "on demand" det vill säga i realtid. Några internationella plattformar är Lyft, Taxify, UberPOP och Heetch. Lyft finns i närmare 250 amerikanska städer. Förutom i USA finns Lyft i Indonesien, Singapore, Filippinerna, Malaysia, Thailand och Vietnam.⁷¹ Taxify finns för närvarande i 21 städer, främst i Europa men även i Afrika och Asien.⁷² UberPOP bedrivs av det amerikanska företaget Uber. UberPOP och andra tjänster med samma upplägg, men med andra namn finns i 72 länder och 450 städer, varav ett tjugotal i Västeuropa.⁷³ Uber har till utredningen avisierat att plattformen kan komma att återinföras i Sverige. UberPOP var i drift i Sverige mellan 2014 och 2016. Heetch lanserades i Frankrike år 2013 och i Sverige i augusti 2016. Förutom i Frankrike och Sverige finns plattformen i Italien, Belgien och Polen. En annan variant av taxiliknande tjänster som under hösten år 2016 lanserats i Sverige är MobVal. Tjänsten innebär att "MobVal-agenter", kan skjutsa hem privatpersoner i privatpersonernas egna bilar. Ett typfall kan enligt MobVal vara att man använder tjänsten när man har varit på restaurang och inte vill eller kan köra hem sin bil. MobVal-agenterna är privatpersoner utan taxiförarlegitimation. Enligt MobVal måste agenterna ha körkort, god körvana, vara stresståliga och ostraffade.⁷⁴

För att få kunskap om två av de taxiliknande tjänster som har varit i drift i Sverige, UberPOP och Heetch har utredningen skickat en enkät till förmedlarna. För att kunna jämföra plattformarna för taxiliknande tjänster med samåkningsplattformar har utredningen valt att skicka samma enkät till Uber och Heetch som förmedlarna för samåkningsplattformar fick. Uber och Heetch har svarat på frågorna utifrån att de anser att deras plattformar är samåkningsplattformar. Som framgår inledningsvis i detta kapitel, avsnitt 10.1, defi-

⁷¹ Lyft, www.lyft.com/cities, besökt den 10 oktober 2016.

⁷² Taxify, <http://taxify.eu/cities/>, besökt den 4 november 2016.

⁷³ E-postmeddelande den 2 november 2016 från Martin Savén, Uber.

⁷⁴ E-postmeddelande från Olivia Hagman, Simon Hagman, Maria Hagman och Fredrik Hagman den 17 oktober 2016.

nierar utredningen UberPOP och Heetch som taxiliknande tjänster⁷⁵ och inte samåkningsplattformar. Nedan presenteras de uppgifter som har framkommit. Fördelar och utmaningar presenteras i avsnitt 10.4.10.

10.4.1 Antal användare och typer av användare

Båda plattformarna har förare som är privatpersoner. Ingen av plattformarna bedrivs med taxitrafiktillstånd eller taxiförarlegitimerade förare. Ingen av förmedlarna har uppgett att de har anställda förare. En förmedlare har uppgett att förarna kallas ”oberoende partners” och att många förare kör via plattformen som en extrainkomst. Sex av tio förare har dock enligt förmedlaren kört färre än 10 timmar i veckan. Sådana förare har enligt förmedlaren oftast anställning på annat håll och en del har eget företag. Den andra förmedlaren har uppgett att plattformen främst ska möjliggöra för privatpersoner att täcka faktiska kostnader förknippat med biläggande och att förare ska kunna tjäna som mest 40 000 kronor/år via plattformen. En av plattformarna har 3 000 användare i Sverige, medan den andra förmedlaren inte har kunnat lämna någon uppgift.⁷⁶

10.4.2 Definitioner av samåkning

En förmedlare har definierat samåkning enligt följande.

[...] en privatperson ska kunna skjutsa en annan privatperson från en sida stan till den andra mot ersättning så länge som konsumentskydd, arbetsmiljö, skattekontroll och regelefterlevnad kan säkerställas på ett tillfredsställande sätt.

Den andra förmedlaren har uppgett att samåkning innebär följande.

[...] att en eller flera personer delar på en transport och kostnad förknippad med ägandet av en bil. Intäkter från samåkningen ska enligt förmedlaren inte vara vinstdrivande, genom ett inkomsttak som speglar fordonets årliga kostnader (exempelvis, skatt, försäkring, service, besiktning, värdeminskning och kapitalkostnader med mera).⁷⁷

⁷⁵ Som framgått i avsnitt 5.1 har körningar inom tjänsten UberPOP lagligen betraktats som taxitrafik. Någon rättslig prövning av körningar inom Heetch finns ännu inte.

⁷⁶ Enkät svar från Uber och Heetch.

⁷⁷ Enkät svar från Uber och Heetch.

10.4.3 Kostnader för att använda plattformarna, betalningslösningar och ersättningsnivåer

Det är gratis att registrera sig som användare av båda plattformarna. Båda förmedlarna tar någon form av avgift eller provision för varje transport. En förmedlare tar vanligtvis mellan 20–25 procent av ersättningen för en transport som serviceavgift och den andra förmedlaren tar fem procent. Båda plattformarna har ett betalsystem, där betalningar från passagerare går till förmedlarna som därefter betalar ut ersättning till förare. Båda förmedlarna betalar veckovis ersättning till förarna som baseras på hur mycket förarna har kört in.

På en av plattformarna beräknas priset för en transport utifrån en kombination av grundavgift, sträcka och tid som är anpassade till lokala förhållanden. Prismodellen innebär att priset för en transport varierar beroende på utbud och efterfrågan. På den andra plattformen beräknas priset utifrån en algoritm baserad på avstånd och tid där ett rekommenderat pris tas fram, även kallat ”valfri donation” av förmedlaren. Det är sedan upp till passageraren om den vill följa denna rekommendation. Passageraren kan enligt förmedlaren betala mer, mindre eller ingenting alls.⁷⁸

10.4.4 Personlig säkerhet och möjligheter att lämna omdömen om varandra

Båda förmedlarna har uppgett att de kräver att förarna ska ha körkort och att de kan visa utdrag ur belastningsregistret. Därutöver kräver en förmedlare ”obligatoriska försäkringar” samt att förarna godkänns efter personliga intervjuer. Den andra förmedlaren kräver att förarna har besiktigade bilar och att de klarar ”löpande bakgrunds-kontroller”.

Båda plattformarna har ett betygssystem. Förmedlarna har uppgett bland annat följande om betygssystemet.

[...] efter varje resa så betygsätter passagerare och förare varandra på en skala från ett till fem samt har möjlighet att lämna mer detaljerad feedback innan de beställer eller accepterar en ny resa. Vår kundtjänst granskar och vidtar åtgärder om nödvändigt.

⁷⁸ Enkät svar från Uber och Heetch, e-postmeddelande från Cécilia Maldonado den 2 september 2016 samt möte med Teddy Pellerin, Cécilia Maldonado och Hicham Hitch Larhimi, Heetch den 14 september 2016.

En dålig rating, otryggt eller hotfullt beteende kan leda till att användare stängs av – såväl resenär som förare. En dålig rating kan leda till färre körningar eller göra det svårare att ”boka en bil”.

På en av plattformarna kan passagerare dela med sig av reseinformation i realtid med hjälp av GPS, däribland exakt resväg och uppskattad ankomsttid, med vänner och familj. Passagerare kan också se resväg och position på en digital karta. Båda förmedlarna kan kontaktas dygnet runt och använder sig av personuppgifter för att öka personsäkerheten. En plattform är uppbyggd så att passagerarna måste registrera sig via Facebook. Att inte kunna vara helt anonym som passagerare är enligt förmedlaren en trygghet för den som kör. Förmedlaren uppger följande.

[...] vare sig förare eller passagerare kan vara helt anonyma på plattformen i syfte att kunna följa upp, agera eller bistå myndigheterna vid förfrågningar. (Dock kan vare sig förare eller passagerare komma åt någon personlig data eller information förutom, namn, bild och rating.) Man kan dygnet runt komma i kontakt med oss på [...] och rating-systemet är en ytterligare validering och kontroll som är tillgänglig för användarna.⁷⁹

10.4.5 Antal resor och genomsnittlig distans

En förmedlare har uppgett att cirka 200 transporter genomförs via plattformen under en vecka. Den andra förmedlaren har inte kunnat lämna någon uppgift. Transporterna via båda plattformarna är i huvudsak lokala resor, med genomsnittliga distanser om 7,8 kilometer respektive 1,2 kilometer. En förmedlare har uppgett att den absoluta merparten av resorna sker från närförort eller utanför tullarna till de centrala delarna av Stockholm eller det omvända.

10.4.6 Framgångsfaktorer samt ansvarsåtaganden utöver att förmedla resor

Enligt båda förmedlarna är säkerhet och tillit två viktiga faktorer för att deras tjänster ska fungera bra. Andra viktiga faktorer som nämnts är prisvärdhet, pålitlighet, trevliga resor och möjlighet att

⁷⁹ Enkät svar från Uber och Heetch.

avbeställa utan att betygen ska påverkas negativt. Båda förmedlarna har försäkringar för transporterna. En av förmedlarna har en användarsupport som passagerare och förare kan vända sig till om de inte är nöjda med en körning. Beroende på situationen kan supporten ”kompensera ett otillfredsställande utfall”. Den andra förmedlaren har uppgett att reklamation eller eventuella klagomål sker via plattformen och förmedlaren.⁸⁰

10.4.7 Behandling av personuppgifter

Förare måste lämna körkortsuppgifter, fordonsuppgifter, fordonsförsäkringsuppgifter, utdrag ur belastningsregistret, telefonnummer och inbetalningsuppgifter på båda plattformarna. På en plattform behöver förare även lämna uppgift om e-postadress. Passagerare måste lämna e-postadress, för- och efternamn, mobilnummer, kredit- eller betalkortsuppgifter och postadress på båda plattformarna. Personuppgifterna behövs enligt en av förmedlarna för att möjliggöra kommunikation, främja säkerhet och motarbeta bedrägerier.⁸¹

10.4.8 Förmedlarnas uppfattning om hur lagstiftning kan bidra till att främja samåkning

Förmedlarna har lämnat bland annat följande synpunkter till utredningen:

- Det behövs en ny reglering som tillåter ny kategori för persontransporter där kraven bör vara körkort, besiktad och försäkrad bil samt kontroll av brottsregister.
- Det behövs ett regelverk som möjliggör samåkning mot kostnadsdelning och som tydligt reglerar och definierar formerna för detta, där den maximala intjäningen speglar de faktiska kostnaderna för ägandet av en bil.
- Ställ rimliga krav på öppenhet och redovisning – men utan att skapa administrativa, ekonomiska eller teknikstyrande hinder.⁸²

⁸⁰ Enkät svar från Uber och Heetch.

⁸¹ Enkät svar från Uber och Heetch.

⁸² Enkät svar från Uber.

10.4.9 Taxiliknande tjänster eventuellt en del av kollektivtrafiken i Europa

Från USA finns flera exempel på samarbeten mellan förmedlare av taxiliknande tjänster och kollektivtrafikaktörer. I Dallas och Atlanta har sådana taxiliknande tjänster införlivats i kollektivtrafiken, för att underlätta anslutningar till och från kollektivtrafikstationer. I Europa finns ännu inga sådana samarbeten på plats, men flera initiativ har tagits.⁸³ I Toronto, Seattle och Manilla finns UberHop, där förare med fordon som kan ta upp till sex passagerare kör fasta rutter i rusningstrafiken under morgon och eftermiddag. Rutterna är cirka 5–10 stycken/ stad. När en resa beställs lämnas information om avresetid från den närmsta upphämningsplatsen. Uber har i samtal med Trafikanalys uppgett att UberHop skulle kunna fungera exempelvis på sträckorna Stockholm–Uppsala, Stockholm–Åkersberga eller Göteborg–Torslanda.⁸⁴

10.4.10 Fördelar och utmaningar med taxiliknande tjänster

Utredningen har tagit del av myndighetsrapporter och uppgifter från Uber och Heetch om fördelar och utmaningar med samåkning. Nedan presenteras det som har framkommit.

Tillväxt, nya arbetstillfällen och tillgänglighet är några fördelar med taxiliknande tjänster

Enligt EU-kommissionen medför de vinstdrivande verksamheterna inom delningsekonomin fördelar i form av nya marknader, nya arbetstillfällen, ökad sysselsättning och tillväxt, flexibla arbetsformer, större urval och lägre priser för konsumenter, tillväxtmöjligheter för företag, fler och mer varierade lösningar för användning och ägande, effektivare resursanvändning vilket bidrar till EU:s hållbarhetsagenda och övergången till den cirkulära ekonomin.⁸⁵

Erfarenheterna från taxiliknande tjänster är störst i USA. Trafikanalys har studerat effekter av taxiliknande tjänster i USA och därvid tagit del av amerikanska studier. Enligt Trafikanalys visar studi-

⁸³ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 43.

⁸⁴ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 21–22.

⁸⁵ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 2.

erna att taxiliknande tjänster kan bidra till ökad tillgänglighet i USA eftersom resor via plattformarna oftast är billigare än traditionell taxi i USA och har kortare väntetider än taxi där. Tjänsterna kan även bidra till ökad tillgänglighet i USA där det råder brist på taxi.⁸⁶ Vidare kan tjänsterna medföra både ökad och minskad trafik i USA. Cirka 40 procent av de personer som har använt plattformar av nu aktuellt slag i USA har minskat sitt bilresande, medan åtta procent inte skulle ha genomfört resan om plattformen inte hade funnits.⁸⁷ Vidare kan tjänsterna både konkurrera med och komplettera kollektivtrafiken i USA. Resorna kan innebära en snabbare transport än kollektivtrafiken och möta en "nischefterfrågan" som kollektivtrafiken inte kan möta på ett bra sätt, såsom resor till eller från glesbebyggda områden samt anslutningar till och från kollektivtrafikstationer.⁸⁸ Det är inte säkert att effekterna skulle bli desamma i Sverige. En viktig skillnad att ta hänsyn till är hur väl utbyggd kollektivtrafiken är i Sverige jämfört med USA.

Enligt Uber finns följande fördelar med UberPOP. Affärsmodellen skapar låga transaktionskostnader samt en billig och säker tjänst. Plattformen ökar tillgängligheten, särskilt för befolkning i områden där tillgången till taxi och kollektivtrafik är sämre, exempelvis förorter. Tjänsten kan komplettera kollektivtrafiken genom att erbjuda en sista länk till tunnelbanan, pendeltåget eller busshållplatsen. En betydande del av UberPOP-resorna börjar eller slutar enligt Uber vid kollektivtrafikknutpunkter. Plattformen uppmuntrar till egenföretagande och möjliggör för personer som vill ha sysselsättning att tjäna pengar och att skapa sitt eget schema. Enligt Uber har UberPOP varit ett sätt för många att komma ur utanförskap och till egen försörjning. Genom plattformens tekniska lösning kan enligt Uber uppgifter som ligger till grund för beskattning säkras. Själva appen kan enligt Uber plomberas och vilotider kan kontrolleras.⁸⁹ Fördelarna med Heetch är enligt förmedlaren att plattformen kan bidra till ökad tillgänglighet genom utgöra ett säkert komplement till kollektivtrafik, bättre resursutnyttjande av befintlig fordonspark och möjlighet för bilägare att sänka sina kostnader för att äga bil.

⁸⁶ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 27–28, med hänvisning till Rayle et al (2016), BOTEC Analysis Corporation (2015) och Viechnicki (2015).

⁸⁷ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 35.

⁸⁸ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 36–37.

⁸⁹ Enkät svar från Uber samt möte med Alok Ahlström och Martin Savén den 21 juni 2016.

Gällande lagstiftning och oklarheter om roller är två utmaningar för taxiliknande tjänster

Den främsta utmaningen för taxiliknande tjänster i Sverige är enligt Uber och Heetch gällande lagstiftning.⁹⁰ Som framgått i kapitel 5.1 har i svensk domstolspraxis ett stort antal körningar via UberPOP-plattformen bedömts utgöra taxitrafik.⁹¹ Eftersom förarna vid dessa körningar inte hade haft erforderliga tillstånd dömdes de för att ha bedrivit olaglig taxitrafik. Det har framhållits av förare att de inte har haft kunskap om att deras körningar har varit att betrakta som taxitrafik.⁹² Vad gäller Heetch har Transportstyrelsen meddelat att den betraktar körningar via Heetch som olaglig taxitrafik. På sin hemsida skriver Transportstyrelsen att körningar inom Heetch sker mot betalning och utgör taxitrafik, trots att Heetch använder begreppet donationer i stället för betalning.⁹³ I Sverige pågår för närvarande en förundersökning enligt det så kallade beställaransvaret, angående en förmedlares ansvar för att ha förmedlat olaglig taxitrafik.

Även enligt EU-kommissionen är gällande lagstiftning generellt sett den främsta utmaningen för vinstdrivande verksamheter inom delningsekonomin. Enligt kommissionen består utmaningarna främst i att det uppstår oklarheter om gällande lagstiftning kan tillämpas. Gällande lagstiftning i EU har etablerade linjer mellan konsument och leverantör, anställd och egenföretagare samt mellan vad som är yrkesmässigt och icke yrkesmässigt. När privatpersoner börjar tillhandahålla varor och tjänster på ett yrkesmässigt sätt, suddas de etablerade linjerna i gällande lagstiftning ut. Oklarheterna blir enligt kommissionen ännu fler eftersom regelverken inom EU är splittade till följd av olika nationella eller lokala strategier. Det finns enligt kommissionen en risk att gråzoner i regleringar utnyttjas för att kringgå regler som syftar till att tillvarata allmänna intressen.⁹⁴ Omdömessystem eller liknande funktioner framhålls av kommissionen för att bidra till ökad kvalitet på tjänsterna och minska be-

⁹⁰ Enkät svar från Uber, möte med Alok Ahlström och Martin Savén den 21 juni 2016 och möte med Teddy Pellerin, Cécilia Maldonado och Hicham Hitch Larhimi, Heetch den 14 september 2016.

⁹¹ De tre kriterierna är *yrkesmässighet, mot betalning och ställt till allmänhetens förfogande*.

⁹² Se bland annat Svea hovrätts dom den 13 juni 2016, mål nr 2181-16.

⁹³ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/transportstyrelsen-ser-korningar-via-appen-heetch-som-olaga-taxitrafik/, besökt den 10 oktober 2016.

⁹⁴ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 2

huvet av lagstiftning.⁹⁵ För att undvika föråldrade och hindrande regler för delningsekonomin kan det enligt Kommerskollegium vara nödvändigt för lagstiftaren att fokusera mer på "vad" som behöver uppnås, exempelvis konsumentskydd och personlig integritet, snarare än "hur" det ska uppnås.⁹⁶

Risk för försämrade arbetsvillkor, osund konkurrens och skattefel är andra utmaningar för taxiliknande tjänster

Inom de vinstdrivande delarna av delningsekonomin kan det finnas en risk för lönedumpning och sämre arbetsvillkor.⁹⁷ Enligt fackförbundet Unionen drar många aktörer bakom plattformar inom delningsekonomin fördelar av att konkurrera på andra villkor än sina "traditionella" konkurrenter genom att undgå bestämmelser som rör löner, skatter och branschspecifika regleringar. Enligt fackförbundet kan förmedlarna via kollektivavtalen skapa förutsättningar för en självreglerad delningsekonomi i Sverige.⁹⁸

Taxibranschen har reagerat negativt mot de taxiliknande tjänsterna i Sverige. Enligt taxibranschen sker konkurrensen inte på lika villkor då förarna inom taxiliknande tjänster inte har erforderliga tillstånd eller betalar skatt.⁹⁹ Skatteverket har utvärderat delningsekonomin påverkan på delningsekonomin och konstaterat att det föreligger skattefel inom delningsekonomin. Problemen är enligt Skatteverket inte unika för delningsekonomin, men de aktualiseras oftare än inom de traditionella marknaderna. De befintliga skatte-reglerna kan tillämpas, men reglerna är enligt Skatteverket svåra att följa för dem som agerar inom delningsekonomin. De flesta transaktioner inom delningsekonomin kräver att privatpersoner själva uppger sina inkomster i deklarationen. Det finns enligt Skatteverket

⁹⁵ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 3–4, 7, 10–11.

⁹⁶ Kommerskollegium 2015:7, *Online Trade, Offline Rules, A Review of Barriers to E-commerce in the EU*, s. 3.

⁹⁷ Felländer, Ingram, Teigland, *Sharing economy – embracing change with caution*, s. 39–42 samt Svenska Taxiförbundet, www.taxiforbundet.se/nyheter/2015/10/airbnb---ett-hot-mot-jobben.aspx, besökt den 6 november 2016.

⁹⁸ Unionen, www.unionen.se/om-unionen/press/unionen-nya-ideer-den-nya-plattformsekonomin, besökt den 18 oktober 2016.

⁹⁹ Se bland annat Svenska Taxiförbundet, *UberPOP, En fråga om skatt samt Heetch = svarttaxi*, www.taxiforbundet.se/nyheter/2016/09/heetch=-svarttaxi.aspx, besökt den 4 november 2016.

situationer då privatpersoner nästan får samma ansvar att redovisa skatter och avgifter som en enskild näringsidkare.¹⁰⁰

Skatteverket konstaterade att förarens inkomster inom taxiliknande tjänster¹⁰¹ kan ligga i gråzonen mellan inkomst av tjänst och inkomst av näring. Enligt Skatteverkets analys kan förare uppleva att de inte är anställda av förmedlaren, samtidigt som de inte heller ser sig själva som näringsidkare. Frågan om vilken part som ska stå för socialavgifterna och göra skatteavdrag har vid skattekontrollen aktualiserats vid flertalet tillfällen.¹⁰² Skatteverket har hämtat in uppgifter från en förmedlare om cirka 1 700 stycken förare för djupare analys. Av dessa var det cirka två procent som hade redovisat inkomst från plattformen i sin deklaration. Skatteverket har indikationer om oredovisade inkomster motsvarande ett betydande belopp hos omkring hälften av utförarna.¹⁰³ För att underlätta för skattekontrollen och förenkla för skattebetalarna rekommenderar Skatteverket att regeringen bör undersöka möjligheterna att införa någon form av rapporteringsskyldighet för tillhandahållare av plattformar och eventuellt de som utför tjänster via plattformarna.¹⁰⁴

10.5 Sociala medier

I Sverige förekommer en mängd olika lokala arrangemang för samåkning på sociala medier, inte minst via Facebook. Några exempel från Facebook är grupperna "Samåkning till utländska utställningar" (1 052 medlemmar), "Samåkning i Härjedalen" (945 medlemmar), "Samåkning till dans från Sundsvall" (472 medlemmar), "Samåkning på hundutställning/transporthjälp av hund" (749 medlemmar), "Samåka till och från Lit" (105 medlemmar), "Samåkning Oslo Från/Till" (3 605 medlemmar), "Samåkning till dans från Stockholm" (801 medlemmar), "Samåkning fotboll/innebandy Vittraboys P05"

¹⁰⁰ Skatteverkets rapport den 15 mars 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet*, s. 4–5.

¹⁰¹ Observera att benämningen "taxiliknande tjänster" är utredningens benämning. Skatteverket har benämnt tjänsterna som "körning av andra i privat bil mot betalning".

¹⁰² Skatteverkets rapport den 15 mars 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet*, s. 24.

¹⁰³ Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet*, s. 31.

¹⁰⁴ Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet*, s. 4–5.

(9 medlemmar), Samåkning Hockey Malung” (8 medlemmar) och ”Skjuts och samåkning CCR” (204 medlemmar).¹⁰⁵

Från taxibranschen hävdas det att sociala medier används för att organisera olaglig taxitrafik.¹⁰⁶ Det har ännu inte gjorts någon rättslig prövning av körningar via sociala medier i Sverige. Svenska Taxiförbundet beskriver bland annat att organiserad olaglig taxitrafik via Facebook och andra sociala medier är ett stort hot mot seriös taxi.¹⁰⁷ Även från media har liknande uppgifter rapporterats den senaste tiden. På exempelvis Facebook har det bildats grupper som kallas ”Vem kör” och ”Vem kör ikväll” med mera.¹⁰⁸ Det finns även Facebookgrupper med namn som innehåller ordet ”svarttaxi”. I en artikel i Sundsvalls tidning den 1 februari 2016 uppges att ”svarttaxi har flyttat till Facebook”. Enligt artikeln får förare numera sina beställningar via Facebook och behöver inte längre cirkulera i stadens centrala delar för att få kunder.¹⁰⁹

Nättidningen Helahälsingland.se rapporterade i en artikel den 20 maj 2016 att Taxi Ljusdal skulle lägga ner sin verksamhet på kvällar och helger. Skälet var enligt Taxi Ljusdal att taxi har blivit utkonkurrerat av olaglig taxitrafik.¹¹⁰ Enligt taxichaufförerna i Ljusdal kommer verksamheterna från bland annat en facebook-sidan ”Vem Kör” (Ljusdal). Enligt taxichaufförerna är det svårt att bevisa att någon kör otillåten taxi, då de som kör bilarna oftast uppger att de ska hämta en vän eller släkting från krogen och att de inte får betalt.¹¹¹ Liknande uppgifter rapporteras bland annat från Sollefteå, Örnsköldsvik och Kramfors i tidningen Allehanda den 5 november 2015. Taxichaufförerna uppger att deras köruppdrag blir färre samtidigt som de har kostnader för skatt, mervärdesskatt, försäkringar, tillstånd, bilar, utrustning med mera, som inte de som driver olaglig taxitrafik har. I artikeln berättas om en Facebook-grupp i Sollefteå

¹⁰⁵ Några träffar på Facebook vid sökning på ordet ”samåk”, 4 november 2016.

¹⁰⁶ Möte med förbundsdirektör Claudio Skubla, chefsjurist och projektledare Anders Berge och marknadsansvarig Ejert Seiboldt, Svenska Taxiförbundet den 16 maj 2016 och den 29 augusti 2016 samt e-postmeddelande från Claudio Skubla den 20 maj 2016.

¹⁰⁷ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2016*, s. 5.

¹⁰⁸ Se exempelvis Facebook, *Vem kör ikväll (Luleå)*, www.facebook.com/groups/576785972403355/ och Facebook, *Vem kör – Skellefteå?*, www.facebook.com/groups/408321395986860/, besökta den 10 oktober 2016.

¹⁰⁹ www.st.nu/allmant/medelpad/svarttaxi-har-flyttat-till-facebook, besökt den 1 juni 2016.

¹¹⁰ www.helahalsingland.se/gavleborg/ljusdal/taxi-ljusdal-snart-ett-minne-blott-det-finns-ingen-lonsamhet-langre, besökt den 25 maj 2016.

¹¹¹ E-postmeddelande den 25 maj 2016 från Linda Mårtensson, ansvarig reporter för artikeln ovan om olaglig taxitrafik i Ljusdal på Helahälsingland.se

med drygt 800 medlemmar, där medlemmar kunde erbjuda och efterfråga körningar samt diskutera priser. I artikeln berättas även om en liknande Facebook-grupp i Kramfors, där medlemmarna uppmanas att inte diskutera priser i kommentarsfälten. I stället hänvisas enligt artikeln till promemorior och personliga meddelanden, som bara kan läsas av den som skickar och den som tar emot.¹¹² Svt.se Jämtland har i juni 2016 rapporterat om en annan Facebook-grupp i Jämtland med namnet "Svarttaxi Jämtland". Enligt Sveriges Television har gruppen tusentals följare och körningar erbjuds och efterfrågas dagligen inom gruppen.¹¹³ Utredningen har sökt på Facebook-sidor med namnet "Vem kör" och "Svarttaxi" och funnit att sådana sidor förekommer på flera håll i landet.

10.6 Risker med behandling av personuppgifter

Integritetskommittén har i ett delbetänkande som lämnades i juni 2016 analyserat behandling av personuppgifter som sker av plattformar inom delningsekonomin. Enligt kommittén finns en risk att förmedlarna använder de personuppgifter som de samlar in för nya ändamål, som användarna inte har informerats om, som de inte har godkänt och som de inte heller hade kunnat föreställa sig då de ingick avtalet med företaget i fråga. Kommittén tar upp ett exempel där en förmedlare bland annat ska ha använt insamlade uppgifter för att bedriva egna undersökningar på kunddata och förevisa kunddata som underhållning på personalfester. Enligt kommittén illustrerar exemplet på ett tydligt sätt vad som faktiskt kan hända, även om sådan användning är extrem och knappast representativ för branschen. Det är dock enligt kommittén så att uppgifter i allt större utsträckning börjar användas för andra ändamål än dem för vilka de ursprungligen samlades in, vilket brukar kallas för "ändamålsglidning". Detta är inte förenligt med personuppgiftslagen. Kommittén har uppgett att när ett stort antal i sig harmlösa uppgifter från olika sammanhang bearbetas och analyseras samlat, kan de tillsammans ge nya och tidigare oanade kunskaper om enskildas personligheter och användas för att göra antaganden om deras framtida beteende.¹¹⁴

¹¹² www.allehanda.se/angermanland/solleftea/svarttaxi-via-facebook-slar-ut-taxinaringen, besökt den 1 juni 2016.

¹¹³ www.svt.se/nyheter/lokalt/jamtland/svarttaxi-samordnas-via-facebook.

¹¹⁴ SOU 2016:41 *Hur står det till med den personliga integriteten? – en kartläggning av Integritetskommittén*, s. 368–372.

11 Gällande rätt om samåkning

I Sverige finns inget särskilt regelverk för taxiliknande tjänster. Som anförts i kapitel 10 har en taxiliknande tjänst som bedrivits i Sverige bedömts utgöra taxitrafik enligt rättspraxis. I Sverige finns ett regelverk för taxi, från vilket vissa typer av samåkning är undantaget. Det finns således inte heller ett särskilt regelverk för samåkning i Sverige. I detta kapitel presenteras gällande rätt om samåkning och taxi i Sverige. I kapitel 3 har utredningen redogjort för gällande rätt för samåkning, taxiliknande tjänster samt taxi i vissa andra länder.

11.1 Regler om samåkning och taxitrafik

Det finns som sagts ovan inget särskilt regelverk om samåkning i svensk rätt. I taxitrafikförordningen finns en bestämmelse¹ med tre undantag från vad som är taxitrafik. Två av undantagen kan sägas handla om samåkning och handlar om resor till arbete och utbildning samt skjuts av barn till skola, det tredje gäller för transport med utryckningsfordon. För taxitrafik finns tre kriterier. Taxitrafik är trafik som bedrivs *yrkesmässigt* med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare *mot betalning* ställs *till allmänhetens förfogande* för transport av personer.² Undantagen om samåkning innebär att det inte är taxitrafik om en person transporterar passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats. Det är inte heller taxitrafik om en förälder eller annan anhörig transporterar elever mellan bostad och skola eller del av

¹ 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238).

² 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211).

en sådan transportsträcka. De nu nämnda typerna av körningar kan således ske yrkesmässigt, mot betalning och vara ställda till allmänhetens förfogande. Det finns ingen beloppsgräns för betalningen.

Gränsen mellan samåkning och taxi

Beträffande den typ av samåkning som omfattas av undantagen, det vill säga till arbete, utbildning och skjuts av barn till skola finns alltså en klar gräns mellan samåkning och taxi. När det gäller annan typ av samåkning som inte omfattas av undantagen finns det ingen tydlig gräns, utan sådan samåkning kan falla in under taxitrafikdefinitionen. Sådan samåkning kan nämligen uppfylla alla de tre kriterierna för taxitrafik. Med *yrkesmässigt* menas att bilen ställts till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. I ett avgörande från Svea Hovrätt den 23 mars 2016³ hade en person använt UberPOP-plattformen under två dagar och genomfört 3–4 körningar. Hovrätten fann att kravet för yrkesmässighet var uppfyllt med följande motivering.

Med hänsyn till att [tilltalad] har kört ett flertal personer under två dagar och körningarna har skett efter kontakt via UberPOP anser hovrätten att den trafik han har bedrivit har varit yrkesmässig i taxitrafiklagens mening.

Hovrätten uttalade att syftet med tillhandahållandet av fordonet inte har någon självständig betydelse för bedömningen av om körningen är yrkesmässig och att storleken av den ersättning föraren får för körningen är inte heller av någon avgörande betydelse. Enligt hovrätten är det i stället omfattningen av tillhandahållandet som är avgörande för om trafiken är att bedöma som yrkesmässig.

Vad gäller *betalning* finns ingen bestämd beloppsgräns för vad som kan anses utgöra betalning. I förarbetena⁴ till bestämmelsen om taxitrafik förs resonemang om betydelsen av ersättningens storlek för att avgöra om kriteriet yrkesmässigt är uppfyllt. Där anges bland annat att ersättningens storlek i förhållande till driftskostnaden inte har någon avgörande betydelse för om en körning ska anses vara

³ Svea Hovrätts dom den 23 mars 2016, mål nr B 9078-15, lagakraftvunnen. Domen överklagades till Högsta domstolen som den 21 juni 2016 beslutade att inte meddela prövningstillstånd.

⁴ Prop. 2005/06:109 s. 108 samt prop. 1940:115.

yrkesmässig. Det anges vidare att det otvivelaktigt är fråga om yrkesmässig trafik då exempelvis en person systematiskt tar med sig passagerare mot ersättning som understiger driftskostnaden, i syfte att minska kostnaderna för sin privatbil. Som anges i kapitel 5.1 har i domstolspraxis inte förts någon diskussion om huruvida storleken på betalningen överstiger kostnaderna för körningen, utan det har räckt med att konstatera att det har utgått betalning.⁵ Om någon bjuder på skjuts har någon betalning inte skett och det kan därmed inte bli fråga om taxitrafik i sådana situationer.

Med *allmänheten* avses personer som föraren inte sedan tidigare är bekant med. Bekanta är exempelvis grannar, släktingar, vänner, arbetskamrater eller annan som inte kan sägas falla under begreppet allmänheten. En körning är därmed ställd till allmänhetens förfogande om den erbjuds till okända personer. I Hovrättens ovan nämnda dom hade de aktuella körningarna förmedlats via UberPOP-plattformen. Hovrätten fann att förarens transporttjänster därigenom hade erbjudits till ett flertal personer som varit okända för föraren och att kriteriet *till allmänhetens förfogande* därmed var uppfyllt.⁶ Det finns ingen reglering om hur en transport kan ställas till allmänhetens förfogande.

En slutsats av det som redogjorts för ovan blir att en person som exempelvis kör till och från träning under två dagar och låter andra personer samåka och dela kostnaderna, med användning av en plattform där personer som är okända för varandra kan matchas, skulle kunna anses köra taxi eftersom exemplet kan anses uppfylla samtliga kriterier för taxitrafik. Om denna person inte har taxiförarlegitimation och det saknas taxitrafiktillstånd kan hon eller han person dömas för att ha bedrivit olaglig taxitrafik,⁷ enligt den redogörelse för straffbestämmelserna som finns i kapitel 5.5.

⁵ Svea Hovrätts dom den 23 mars 2016, mål nr B 9078-15.

⁶ Prop. 1930:121 s. 86 och prop. 2005/06:109 s. 12 samt NJA 2004 s. 385 och Svea Hovrätts dom den 23 mars 2016, mål nr B 9078-15.

⁷ Närmare bestämt olaga taxitrafik eller otillåten taxitrafik och brott mot taxitrafiklagen, se 5 kap. 1–2 och 4 §§ taxitrafiklagen (2012:211).

11.2 Befintliga regler för förmedlare och plattformar

Beställaransvaret utreds

I kapitel 5.5 redogörs för bestämmelsen om det så kallade beställaransvaret, som avser ansvar för den som har förmedlat olaglig taxi- trafik.⁸ Det är endast den som yrkesmässigt har slutit avtal om en olaglig transport som kan ställas till ansvar enligt bestämmelsen om beställaransvar. Som anges i kapitel 10.4.10 pågår i Sverige för närvarande en förundersökning enligt beställaransvaret avseende olaglig taxitrafik.

Transportstyrelsen har av regeringen fått uppdrag att utreda om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen. I en delrapport från mars 2016 konstaterar Transportstyrelsen att det inte sker någon lagföring av beställare med stöd av reglerna om beställaransvar och att det inte heller är särskilt vanligt med utredningar mot beställarna.⁹ Transportstyrelsen har granskat 15 ärenden rörande taxi för perioden januari 2012–oktober 2015 och därvid tagit del av förundersökningar, beslut och domar. Vid granskningen har det inte förekommit några yrkesmässiga beställare. I huvudsak har det i stället rört sig om privatpersoner som spontant har tagit en så kallad svart-taxi hem från nöjesställen. En avsaknad av sådana beställningar skulle enligt styrelsen kunna vara orsaken till att det saknas utredning och lagföringar mot beställare i taxibranschen. Transportstyrelsen kommer att bevaka resultatet av den pågående förundersökningen om beställaransvar avseende olaglig taxitrafik i det fortsatta utredningsarbetet.¹⁰

När det gäller beställaransvar för yrkesmässig trafik generellt har Transportstyrelsen kunnat konstatera att endast en förundersökning har redovisats till åklagare för beslut. Enligt Transportstyrelsen går

⁸ Av 5 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) följer att om taxitrafik enligt taxitrafiklagen har bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.

⁹ Transportstyrelsen, *Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken*, 3. *Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? Delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT*, s. 4.

¹⁰ Transportstyrelsen, *Delredovisning nr 2 av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT*, den 14 oktober 2016, s. 9.

det inte att få en entydig bild av orsakerna till detta. Å ena sidan visar förundersökningarna att det ofta finns stora utredningssvårigheter. Exempel på komplicerande faktorer vid utredningarna är att inblandade aktörer ofta finns utanför Sverige, att transportkedjan ofta består av många led av beställare, och att avtalen kan innehålla så kallade friskrivningsklausuler. Å andra sidan har Transportstyrelsen funnit att det i det inhämtade materialet förekommer ett antal ärenden som är mindre komplexa, där det synes som att det funnits förutsättningar för att utreda frågan om beställaransvaret vidare. Transportstyrelsen konstaterar att reglerna faktiskt måste användas, om något ansvar för beställaren ska kunna dömas ut. Som viktiga aspekter i det sammanhanget lyfter Transportstyrelsen följande:

- Antalet kontroller måste hållas på en godtagbar nivå.
- Medvetenheten och kunskapen om reglernas utformning måste säkerställas hos de tjänstemän som utför kontroller.
- Det måste säkerställas att det finns kompetens för att bedriva utredningar inom yrkestrafikområdet.
- Medvetenheten och kunskapen om reglerna måste säkerställas hos åklagare och möjligheten att föra talan om företagsbot särskilt uppmärksammas.
- Att internationell rättslig hjälp begärs i så liten utsträckning medför utredningssvårigheter.¹¹

Tillståndskrav och liknande

Tjänstedirektivet

Enligt artikel 16 i tjänstedirektivet¹² råder fri etableringsrätt inom EU för tjänster som omfattas av direktivet. Direktivet omfattar inte transporttjänster, men kan omfatta förmedlingstjänster.¹³ Enligt artikel 9 i tjänstedirektivet och artiklarna 49 och 56 i EUF-fördraget¹⁴

¹¹ Transportstyrelsen, *Delredovisning nr 2 av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT*, den 14 oktober 2016, s. 3.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet).

¹³ Artikel 2 i tjänstedirektivet.

¹⁴ Fördraget om europeiska unionens funktionssätt.

får det endast ställas krav på marknadstillträde eller andra krav på tjänsteleverantörerna, exempelvis tillståndsförfaranden och licenser, om dessa krav är icke-diskriminerande, nödvändiga för att nå ett tydligt fastställt mål som avser allmänintresset och proportionella till målet.

E-handelsdirektivet

Enligt artikel 4 i e-handelsdirektivet¹⁵ ska medlemsstaterna säkerställa att start och bedrivande av verksamhet som leverantör i *informationssamhällets tjänster* inte underkastas bestämmelser om förhandstillstånd eller andra krav som har motsvarande effekt. Med *informationssamhällets tjänster* menas tjänster som utförs *mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare*.¹⁶ I ingresspunkt 18 förklaras närmare vad som omfattas av informationssamhällets tjänster enligt följande. Informationssamhällets tjänster omfattar en mängd näringsverksamheter som bedrivs online, t.ex. försäljning av varor. Själva leveransen av varor eller tillhandahållande av offline-tjänster omfattas dock inte. Informationssamhällets tjänster begränsas inte enbart till tjänster som föranleder avtal online utan gäller även tjänster utan kostnad för mottagarna, i den mån de utgör näringsverksamhet. Som exempel kan nämnas tillhandahållande av information eller kommersiella meddelanden online eller tillhandahållande av sökmöjligheter samt åtkomst till och hämtning av data. Informationssamhällets tjänster omfattar också tjänster som avser vidarebefordran av information via kommunikationsnät, t.ex. genom att tillhandahålla tillgång till kommunikationsnät eller genom att fungera som värdtjänst för information från tjänstemottagaren.

I begreppet informationssamhällets tjänster ingår, förutom själva handeln, en mängd olika tjänster såsom informationstjänster, finansiella tjänster, fastighetsmäklartjänster, webbhotell och söktjänster.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (e-handelsdirektivet).

¹⁶ Artikel 2 a 1.1 b i e-handelsdirektivet samt artikel 1.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningdirektivet).

En förutsättning för att en tjänst ska omfattas av begreppet är att den tillhandahålls online, dvs. via en förbindelse som möjliggör direkt interaktiv kommunikation.¹⁷ Bestämmelser om informationssamhällets tjänster har i svensk rätt införts genom lag (2002) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster.

Det kan finnas fall där plattformar erbjuder andra tjänster utöver de informationssamhällets tjänster som de tillhandahåller i egenskap av mellanhand mellan användarna. Under vissa omständigheter kan en plattform även vara leverantör av den tjänst som erbjuds via plattformen. Ett medlemsland skulle kunna besluta om ett regelverk där sådana plattformar omfattas av tillståndskrav.¹⁸ Vid bedömningen av om en plattform endast är en mellanhand eller leverantör kan förmedlarens kontroll eller inflytande över tjänsten vara av stor betydelse. Kommissionen listar i sin agenda för delningsekonomin följande tre kriterier¹⁹ som samtliga bör vara uppfyllda för att den som driver en plattform anses vara leverantör och inte en mellanhand.

Priset: Fastställer delningsplattformen det slutliga pris som ska betalas av användaren, i egenskap av mottagare av tjänsten? Om delningsplattformen endast ger ett rekommenderat pris eller om tjänsteleverantören har rätt att själv justera det pris som fastställts av en delningsplattform uppfylls kriteriet kanske inte.

Övriga centrala avtalsvillkor: Fastställer delningsplattformen andra avtalsvillkor (än priset) som gäller för tjänsteleverantören och användaren (t.ex. obligatoriska instruktioner för tillhandahållande av den tjänst som erbjuds via plattformen samt skyldighet att tillhandahålla tjänsten)?

Ägande av de huvudsakliga tillgångarna: Äger delningsplattformen de huvudsakliga tillgångar som används för att tillhandahålla den tjänst som erbjuds via plattformen?

Andra faktorer som kan tala för att plattformen är leverantör är om plattformen tar på sig alla risker för tjänsten eller om det rör sig om ett anställningsförhållande mellan plattformen och den person som tillhandahåller tjänsten.²⁰ Kommissionen exemplifierar enligt följande.

¹⁷ Prop. 2001/02:150 s. 18.

¹⁸ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6.

¹⁹ I detta sammanhang hänvisar kommissionen inte till någon EU-lagstiftning.

²⁰ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6.

En delningsplattform som tillhandahåller tjänster inom tillfällig uthyrning får därför endast tillhandahålla informationssamhällets tjänster och inte själva boendetjänsten. Detta innebär till exempel att den som tillhandahåller boendetjänsten själva fastställer priserna och att plattformen inte äger några av de tillgångar som används för att tillhandahålla tjänsten.[...] ²¹

Förmedlare som endast hjälper användare exempelvis genom att erbjuda betalsystem, försäkringar, service eller möjlighet för användarna att skriva recensioner och betyg, ska enligt kommissionen inte betraktas som leverantörer. ²²

Aktuella prövningar

EU-domstolen prövar för närvarande, på begäran om förhandsavgörande av en spansk domstol, om den taxiliknande tjänsten UberPOP ska anses vara en ren transportverksamhet eller en informations-samhällets tjänst, se EU-domstolens mål C-434/15. EU-domstolen prövar även för närvarande om belgisk lagstiftning, som ställer upp ett krav på tillstånd för att utföra taxitjänster och som innebär att en aktör kan förbjudas att förmedla körningar till transportörer som saknar taxitillstånd, är förenlig med är förenlig med proportionalitetsprincipen. Se EU-domstolens mål C-526/15.

Ansvar för olaglig verksamhet på plattformen

Enligt e-handelsdirektivet får medlemsstaterna inte ålägga den som driver en digital *värdtjänst* en skyldighet att generellt övervaka den information de överför eller lagrar eller att aktivt leta efter olaglig verksamhet. Däremot är det tillåtet för medlemsstaterna att fastställa skyldigheter att omedelbart informera berörda myndigheter om olaglig verksamhet. ²³ En värdtjänst är en tjänst av enbart teknisk, automatisk och passiv natur, exempelvis elektroniska anslagstavlor och chatttjänster, med andra ord mellanhänder. ²⁴ Inte heller kan den som driver en digital värdtjänst hållas ansvarig för information som användare har lagrat, om den ansvarige för värdtjänsten inte har känt till

²¹ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6–7.

²² Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6–7.

²³ Artiklarna 15.1–2 i e-handelsdirektivet.

²⁴ Ds 2001:13, Genomförande av e-handelsdirektivet, s. 28.

det olagliga samt tagit bort eller gjort informationen oåtkomlig utan dröjsmål.²⁵ Detta gäller under förutsättning att den som driver en värdtjänst har haft en passiv roll, det vill säga inte har utövat en aktiv roll som är ägnad att ge plattformen kännedom eller kontroll över lagrade uppgifter.²⁶ Motsvarande bestämmelser har i svensk rätt införts genom lag (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster.

Är reglerna om ansvar fortfarande ändamålsenliga?

EU-kommissionen uppgav i sin strategi för den inre digitala marknaden att kommissionen skulle undersöka om det behövs nya åtgärder för att motarbeta olagligt innehåll på Internet, till exempel strikta förfaranden för borttagande av olagligt innehåll och om mellanhänder ska avkrävas större ansvar och tillbörlig aktsamhet när det gäller hur de förvaltar sina nät och system. Kommissionen uttalade bland annat följande.

Allt eftersom mängden digitalt innehåll på internet växer kommer det nuvarande systemet att utsättas för allt större påfrestningar. Det är inte alltid lätt att avgöra vad mellanhänder kan göra med det innehåll de förmedlar, lagrar eller förvaltar innan den befrielse från ansvar som de åtnjuter enligt e-handelsdirektivet avskaffas.

Med anledning av den senaste tidens händelser har frågan om den allmänna nivån på skyddet från olagligt material på internet bör höjas blivit aktuell i den offentliga debatten.²⁷

Resultatet av kommissionens undersökningar presenterades i maj 2016. Inledningsvis anförde domstolen att onlineplattformar har på ett dramatiskt sätt förändrat den digitala ekonomin under de senaste två årtiondena och ger många fördelar i dagens digitala samhälle. De är enligt kommissionen en grundpelare för framtida ekonomisk tillväxt i EU. Kommissionen uttalade att när det nuvarande ansvarssystemet för mellanhänder i e-handelsdirektivet utarbetades hade onlineplattformarna inte de egenskaper och den omfattning de har i dag. Reglerna i e-handelsdirektivet skapade emellertid enligt kommissionen ett teknikneutralt regelverk som avsevärt har underlättat

²⁵ Artikel 14 i e-handelsdirektivet.

²⁶ Skäl 42 i e-handelsdirektivet och EU-domstolens dom den 23 mars 2010 i den förenade målen C-236/08–C-238/08, Google France mot Louise Vuitton m.fl.

²⁷ Europeiska kommissionen, *En strategi för en inre digital marknad i Europa*, COM (2015) 192, s. 12.

plattformarnas expansion. Kommissionen konstaterade att det befintliga ansvarssystemet för mellanhänder är avgörande för den fortsatta utvecklingen av den digitala ekonomin i EU, inklusive delningsekonomin och att det befintliga ansvarssystemet ska behållas. Vid undersökningen kom det fram att mellanhänder vidtar vissa frivilliga åtgärder för att motverka olagligt innehåll på sina plattformar. Kommissionen anförde att den ska utarbeta riktlinjer som möjliggör för mellanhänder att vidta effektivare självreglerande åtgärder. Slutligen anförde kommissionen att det finns ett behov av att övervaka befintliga förfaranden för anmälning och åtgärd, för att säkerställa att ansvarssystemet för förmedlare är konsekvent och effektivt.²⁸ I sin agenda för delningsekonomin som presenterades i juni 2016 uppmanade kommissionen förmedlare att fortsätta vidta frivilliga åtgärder för att motverka olagligt innehåll på nätet.²⁹

Informationskrav och andra konsumenträttsliga frågor

I många fall bedrivs plattformar för samåkning och taxiliknande tjänster av företag. Om den som ansvarar för en plattform är näringsidkare har den skyldighet att lämna information till användarna. Det rör sig om information om plattformens namn, adress i etableringsstaten och e-postadress samt i förekommande fall organisationsnummer, registreringsnummer för mervärdesskatt och behörig tillståndsmyndighet.³⁰

Prisinformation

Priser ska anges klart och otvetydigt. Om skatt och leveranskostnader tillkommer ska detta anges särskilt.³¹ Användarna ska göras uppmärksamma på tjänsternas huvudsakliga egenskaper, det sammanlagda priset inklusive skatter eller det sätt på priset beräknas, de sammanlagda månatliga kostnaderna eller prisberäkningsmetod, avtalets löptid och uppsägningsvillkor innan användaren gör en beställning.³²

²⁸ Europeiska kommissionen, *Onlineplattformar och den digitala inre marknaden, Möjligheter och utmaningar för Europa*, COM (2016) 288, s. 8–10.

²⁹ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 8.

³⁰ 8 § lag (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster.

³¹ 9 § lag (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster.

³² 2 kap. 2 § första stycket 2–4 i lagen (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler. Bestämmelserna grundar sig på artikel 8.2 och 6.1 a, e, o, och p i Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter.

Marknadsföring och avtalsvillkor

Andra konsumenträttsliga regler för plattformarna gäller enligt marknadsföringslagen (2008:486)³³ och lag (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden.³⁴ Marknadsföringslagen innehåller regler om otillbörlig, vilseledande och aggressiv marknadsföring samt god marknadsföringsed som plattformarna måste uppfylla.³⁵ Lagen om avtalsvillkor i konsumentförhållanden skyddar konsumenter mot oskäligen avtalsvillkor. Ett avtalsvillkor är typiskt sett oskäligt mot konsumenten, om det ger näringsidkaren en förmån eller berövar konsumenten en rättighet som skapar en orimlig snedbelastning i fråga om parternas rättigheter och skyldigheter.³⁶ Avtalsvillkor som inte har varit föremål för individuell förhandling (exempelvis standardavtal), ska tolkas till konsumentens förmån vid en tvist om avtalsvillkorets innebörd.³⁷ Vidare krävs konsumentens uttryckliga samtycke till alla extra betalningar utöver den ersättning som har avtalats, innan ett avtal blir bindande för konsumenten.³⁸

Konsumenttjänstlagens tillämplighet

Det är oklart om konsumenttjänstlagen (1985:716) gäller för förmedlarna, eftersom den lagen endast gäller för tjänster som avser arbete på saker och egendom.³⁹ Det är möjligt att tillämpa konsumenttjänstlagen analogt på andra närliggande avtalsrelationer.⁴⁰ Från domstolspraxis finns inget exempel på analog tillämpning av transporttjänster, men i Allmänna reklamationsnämndens praxis har analog tillämpning förekommit i fråga om förseningar och andra olägenheter i tunnelbane- och tågtrafiken.⁴¹ Det är dock osäkert om lagen kan anses analogt tillämplig på förmedling av transporttjänster.

³³ Marknadsföringslagen grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/29/EG av den 11 maj 2005 om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden (direktivet om otillbörliga affärsmodeller).

³⁴ Lagen grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter.

³⁵ 1 § marknadsföringslagen (2008:486).

³⁶ Prop. 1971:15 s. 71.

³⁷ 10 § (1994:1512) lag om avtalsvillkor i konsumentförhållanden.

³⁸ 13 § lag (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden.

³⁹ 1 § konsumenttjänstlagen (1985:716).

⁴⁰ Zeteo, Kommentar till 1 § konsumenttjänstlagen (1985:716).

⁴¹ Allmänna reklamationsnämndens beslut den 24 juni 1999 i ärende 1998:5574 och den 24 april 2003 i ärende 2002:5221.

Kan förmedlaren bli ansvarig för något avseende själva transporten?

När det gäller själva transporten (samåkningsresan eller resan med en taxiliknande tjänst) kan förmedlaren bli ansvarig endast om den kan anses vara leverantör av transporten. Högsta domstolen prövade år 2013⁴² om en resebyrå kunde anses vara part i själva reseavtalet. Domstolen uttalade att om resebyrån endast förmedlar ett avtal har resebyrån enbart ställning som mellanman, och inte som part i avtalet. Avtalet ingås i dessa fall alltså mellan en resenär och en transportör genom resebyråns förmedling. Om resebyrån däremot agerar självständigt i förhållande till transportörens avtalsvillkor, exempelvis genom att ge en egen rabatt eller göra egna utfästelser, talar det enligt domstolen för att resebyrån agerar för egen räkning som part i reseavtalet. På motsvarande sätt kan en förmedlare lämna utfästelser, villkor eller liknande som gör att den blir att betrakta som leverantör av själva transporten (jämför med reglerna om tillståndskrav och ansvar för förmedlare enligt e-handelsdirektivet i avsnittet ”Tillståndskrav och liknande” ovan). Om så skulle vara fallet, skulle sannolikt avtalslagens bestämmelser gälla för avtalet om transporten mellan förmedlaren och användarna.

Skatterättsliga frågor

Vissa förmedlare av samåkning och taxiliknande tjänster är utländska juridiska personer. Dessa är begränsat skattskyldiga i Sverige och ska betala skatt på bland annat inkomster som kan hänföras till ett fast driftställe i Sverige. Med fast driftställe för näringsverksamhet avses en stadigvarande plats för affärsverksamhet varifrån ett företag helt eller delvis bedriver sin verksamhet.⁴³

⁴² Mål nr T 3354–13.

⁴³ 2 kap. 29 § inkomstskattelagen (1999:1229) samt Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 18.

Behandling av personuppgifter

Plattformer för samåkning och taxiliknande tjänster måste följa de EU-rättsliga och svenska bestämmelser som gäller för skydd av personuppgifter. I EU:s rättighetsstadga⁴⁴ anges att var och en har rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Inom EU skyddas denna rätt genom bland annat den allmänna dataskyddsförordningen.⁴⁵ Bestämmelser om skydd av personuppgifter finns i svensk rätt i första hand i personuppgiftslagen (1998:204).⁴⁶

EU-rättsliga bestämmelser

EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna utgör en del av EU:s rättighetsskydd och är rättsligt bindande.⁴⁷ I artikel 7 anges bland annat att alla har rätt till respekt för sitt privatliv. I artikel 8 anges att var och en har rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Personuppgifter ska enligt artikel 8 behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Vidare ska var och en ha rätt att få tillgång till insamlade uppgifter som rör honom eller henne och få rättelse av dem. Stadgan ska enligt artikel 51 tillämpas av medlemsstaterna endast i de fall där de tillämpar EU-rätten.

I april 2016 antogs EU:s nya dataskyddsförordning, som ersätter det tidigare dataskyddsdirektivet.⁴⁸ Dataskyddsförordningen ska tillämpas från och med den 25 maj 2018.⁴⁹ Fram till dess gäller dataskyddsdirektivet⁵⁰ och den svenska personuppgiftslagen generellt för behandling av personuppgifter i Sverige. Regeringen har tillsatt en utredning som ska föreslå hur den centrala svenska lagstiftningen på

⁴⁴ Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

⁴⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

⁴⁶ Prop. 1997/97:44 s. 1.

⁴⁷ Artikel 6.1 i Fördraget om Europeiska unionen.

⁴⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

⁴⁹ Artikel 99.2 i dataskyddsförordningen.

⁵⁰ Artikel 94.1 i dataskyddsförordningen.

⁵⁰ Artikel 3.1–2a i dataskyddsförordningen.

området bäst anpassas till den nya förordningen, dir 2016:15. Uppdraget ska redovisas senast den 12 maj 2017.

Dataskyddsförordningen syftar till att skydda personuppgifter och att främja det fria flödet av personuppgifter inom EU.⁵¹ Förordningen ska tillämpas på behandling av personuppgifter inom ramen för den verksamhet som bedrivs av en personuppgiftsansvarig eller ett personuppgiftsbiträde som är etablerad i unionen, behandling av personuppgifter som avser registrerade som befinner sig i unionen och som utförs av en personuppgiftsansvarig eller ett personuppgiftsbiträde som inte är etablerad i unionen, om behandlingen har anknytning till utbudande av tjänster till sådana registrerade i unionen, oavsett om dessa tjänster erbjuds kostnadsfritt eller inte.⁵² Med personuppgifter avses varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person (nedan kallad en registrerad), varvid en identifierbar fysisk person är en person som direkt eller indirekt kan identifieras särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, ett identifikationsnummer, en lokaliseringssuppgift eller online-identifikatorer eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet.⁵³ Med behandling av personuppgifter avses en åtgärd eller kombination av åtgärder beträffande personuppgifter eller uppsättningar av personuppgifter, oberoende av om de utförs automatiserat eller ej, såsom insamling, registrering, organisering, strukturering, lagring, bearbetning eller ändring, framtagning, läsning, användning, utlämning genom överföring, spridning eller tillhandahållande på annat sätt, justering eller sammanförande, begränsning, radering eller förstöring.⁵⁴ Vid behandling av personuppgifter gäller att

- uppgifterna ska behandlas på ett lagligt, korrekt och öppet sätt i förhållande till den registrerade (laglighet, korrekthet och öppenhet)
- de ska samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål

⁵¹ Artikel 1 i dataskyddsförordningen.

⁵² Artikel 3 i dataskyddsförordningen.

⁵³ Artikel 4.1 i dataskyddsförordningen.

⁵⁴ Artikel 4.2 i dataskyddsförordningen.

- de ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (uppgiftsminimering)
- de ska vara korrekta och om nödvändigt uppdaterade. Alla rimliga åtgärder måste vidtas för att säkerställa att personuppgifter som är felaktiga i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas raderas eller rättas utan dröjsmål (korrekthet)
- de får inte förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas
- de ska behandlas på ett sätt som säkerställer lämplig säkerhet för personuppgifterna, inbegripet skydd mot obehörig eller otillåten behandling och mot förlust, förstöring eller skada genom olyckshändelse, med användning av lämpliga tekniska eller organisatoriska åtgärder (integritet och konfidentialitet).⁵⁵

En personuppgiftsansvarig ska ansvara för och kunna visa att ovan angivna punkter efterlevs (ansvarsskyldighet).⁵⁶ En personuppgiftsansvarig är en fysisk eller juridisk person, offentlig myndighet, institution eller annat organ som ensamt eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen och medlen för behandlingen av personuppgifter.⁵⁷

Den personuppgiftsansvarige ska vidta lämpliga åtgärder för att till den registrerade tillhandahålla information och uppgifter om behandlingen av personuppgifter, tillgång av uppgifter, möjlighet till rättelse, radering och begränsning av behandlingen, möjlighet att göra invändningar och få ett beslut som inte enbart grundas på automatiserad behandling och få information om en inträffad personuppgiftsincident.⁵⁸

⁵⁵ Artikel 5.1 i dataskyddsförordningen.

⁵⁶ Artikel 5.1 i dataskyddsförordningen.

⁵⁷ Artikel 4.7 i dataskyddsförordningen.

⁵⁸ Artikel 12.1, 13–22 och 34 i dataskyddsförordningen.

Den svenska personuppgiftslagen

Personuppgiftslagen innehåller generella bestämmelser för all behandling av personuppgifter. Lagen gäller för personuppgiftsansvariga som är etablerade i Sverige. Den gäller även för personuppgiftsansvariga som är etablerade i tredje land som använder sig av utrustning som finns i Sverige för behandlingen av personuppgifter. Om utrustningen bara används för att överföra uppgifter mellan ett tredje land och ett annat sådant land gäller dock lagen inte. Lagen gäller för behandling av personuppgifter som helt eller delvis är automatiserad och även för annan behandling av personuppgifter, om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier.⁵⁹ Personuppgifter utgör all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Med behandling av personuppgifter menas insamling, registrering, organisering, lagring, bearbetning eller ändring, återvinning, inhämtande, användning, utlämnande genom översändande, spridning eller annat tillhandahållande av uppgifter, sammanställning eller samkörning, blockering, utplåning eller förstöring.⁶⁰ En personuppgiftsansvarig ska ansvara för behandlingen av personuppgifter behandlas på lagligt sätt. Den personuppgiftsansvarige ska vidare se till att personuppgifter behandlas på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed, att personuppgifter samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål, att de inte behandlas för något ändamål som är oförenligt med det ändamål för vilket de samlades in, att de personuppgifter som behandlas är riktiga och om nödvändigt aktuella, att alla rimliga åtgärder vidtas för att rätta, blockera eller utplåna sådana personuppgifter som är felaktiga eller ofullständiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen och att personuppgifter inte bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen.⁶¹

⁵⁹ 4 och 5 §§ personuppgiftslagen (1998:204).

⁶⁰ 3 § personuppgiftslagen (1998:204).

⁶¹ 9 § personuppgiftslagen (1998:204).

Vidare reglerar personuppgiftslagen när behandling av uppgifter är tillåten. Detta är i princip fallet när den registrerade har lämnat sitt samtycke. Samtycke innebär varje slag av frivillig, särskild och otvetydig viljeyttring genom vilken den registrerade, efter att ha fått information, godtar behandling av personuppgifter som rör honom eller henne.⁶²

11.3 Regler för användarna

Konsumenträttsliga frågor

För att konsumentskyddslagstiftningen ska gälla mellan användarna måste det röra ett förhållande mellan näringsidkare och konsument. Med näringsidkare menas en fysisk eller juridisk person som handlar för ändamål som har samband med den egna näringsverksamheten. Näringsverksamhet är verksamhet av ekonomisk natur som kan betecknas som yrkesmässig. Det ska röra sig om verksamhet inom handel, service och andra tjänster som inte endast sker tillfälligt.⁶³ Normalt ska ersättning utgå för näringsidkarens tjänster.⁶⁴

Eftersom det är oklart om konsumenttjänstlagen gäller tjänster av nu aktuellt kan avtalslagen bli tillämplig på själva resorna mellan användarna. Deras inbördes avtalsförhållanden regleras enligt avtalslagens⁶⁵ bestämmelser.⁶⁶ Parternas rättigheter och skyldigheter bestäms då av avtalet.

Förare inom taxiliknande tjänster kan anses vara näringsidkare

Förare inom taxiliknande tjänster skulle kunna uppfylla kriterierna för näringsidkare om de kör i en viss omfattning. Lagen om avtalsvillkor i konsumentförhållanden och lagen om distansavtal och avtal utanför affärslokaler skulle då kunna bli tillämpliga. Dessa lagar grundar sig på EU-direktivet 2011/83/EU om konsumenträttigheter. I sin agenda för delningsekonomin resonerar EU-kommissionen kring

⁶² 3 § personuppgiftslagen (1998:204).

⁶³ Prop. 1984/85:110 s. 141.

⁶⁴ Prop. 1989/90:89 s. 60.

⁶⁵ Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

⁶⁶ Se exempelvis Svea Hovrätts dom den 27 maj 2011, mål nr FT 3421-10, som rörde frågan om avtal om samåkning hade ingåtts eller inte.

näringsidkarbegreppet i EU-lagstiftningen. Enligt kommissionen är tjänsternas frekvens, vinstsyfte och omsättning tre centrala faktorer vid bedömningen av om en privatperson utgör en näringsidkare. Kommissionen anförde följande.

Tjänsternas frekvens: Den som bara tillhandahåller tjänster ibland (dvs. verksamheten är marginell och sidoordnad, inte regelbunden) kommer sannolikt inte att betraktas som näringsidkare. Ju oftare tjänsterna tillhandahålls, desto tydligare är det att tjänsteleverantören kan betraktas som näringsidkare, eftersom det skulle kunna tyda på att personen handlar för ändamål som ligger inom ramen för dennes näringsverksamhet, affärsverksamhet eller hantverk.

Vinstsyfte: Om syftet är att göra vinst kan tjänsteleverantören eventuellt betecknas som en näringsidkare för en viss transaktion. Tjänsteleverantörer vars syfte är byte av tillgångar eller färdigheter (t.ex. när det gäller bostadsbyten eller tidsbanker) kommer i princip inte att betraktas som näringsidkare. Leverantörer som endast får ersättning för kostnaderna för en given transaktion strävar inte nödvändigtvis efter vinst. Tjänsteleverantörer som får en ersättning som överstiger kostnaderna strävar däremot sannolikt efter vinst.

Omsättning: Ju högre tjänsteleverantörens omsättning är (från en eller flera delningsplattformar), desto större sannolikhet är det att leverantören betraktas som näringsidkare. Det är viktigt att bedöma om den omsättning som tjänsteleverantören har genereras av en och samma verksamhet (t.ex. samåkning) eller genom olika typer av verksamhet (samåkning, trädgårdsskötsel m.m.). I det senare fallet behöver en högre omsättning inte nödvändigtvis innebära att tjänsteleverantören uppfyller kraven för att betraktas som näringsidkare, eftersom inkomsterna inte nödvändigtvis har erhållits i samband med den huvudsakliga verksamheten.⁶⁷

Skatterättsliga frågor

Till inkomst av tjänst räknas inkomster på grund av anställning, uppdrag eller annan inkomstgivande verksamhet av varaktig eller tillfällig natur.⁶⁸ Det kan handla om en mängd olika slag av inkomster, allt från regelbunden lön till hobbyinkomster av egen verksamhet eller tillfälliga inkomster på grund av någon tillfällig prestation. Det finns

⁶⁷ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 9–10.

⁶⁸ 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229).

inte någon nedre beloppsgräns för skatteplikten.⁶⁹ Till inkomstslaget näringsverksamhet hör inkomster som hör till näringsverksamhet. Med näringsverksamhet avses förvärvsverksamhet som bedrivs yrkesmässigt och självständigt. Vid bedömningen av om en uppdragstagares verksamhet bedrivs självständigt ska det särskilt beaktas vad som avtalats med uppdragsgivaren, i vilken omfattning uppdragstagaren är beroende av uppdragsgivaren och i vilken omfattning uppdragstagaren är inordnad i dennes verksamhet.⁷⁰

När uppkommer beskattningsbar inkomst vid persontransporter?

Skatteverket har gjort följande tolkning av när beskattningsbar inkomst kan uppkomma för privatpersoner som kör andra personer i sina bilar mot betalning. I de fall förare och passagerare enbart delar på resekostnaden, där ersättningen uppgår till högst 18:50 kronor/mil, uppstår ingen beskattningsbar inkomst för föraren. I dessa fall behöver bilägarna inte redovisa ersättningarna i sin deklaration, och passagerarna behöver inte lämna någon kontrolluppgift. Det handlar då alltså inte om uppdragsinkomster eller i övrigt något förvärvsarbete, utan enbart en delning av resekostnaden. Personerna agerar i dessa situationer utifrån att de är privatpersoner och att det inte finns en ekonomisk verksamhet. Detta gäller enligt Skatteverket både i de fall kollegor eller grannar samåker till arbetsplatsen och liknande och i de fall förare och passagerare får kontakt via exempelvis en mobilapplikation eller ett nätverk som vänder sig till allmänheten.⁷¹ När det gäller avdrag för arbetsresor vid samåkning kan de som samåker dela på avdragsutrymmet under inkomst av tjänst, det vill säga 18:50 kronor/mil för den som har egen bil. För en anställd som har skattepliktig bilförmån gäller lägre belopp, 6:50 kronor/mil för diesel och 9:50 kronor/mil för övriga drivmedel.⁷² Avdragsmöjligheten för arbetsresor och de belopp som nämnts ovan regleras i 12 kap. 5 och 26–30 §§ inkomstskattelagen. Bestämmelsen omfattar utgifter för

⁶⁹ Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 17.

⁷⁰ 13 kap. 1 § inkomstskattelagen.

⁷¹ Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 29 samt Skatteverkets rapport 2016-10-31 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 27.

⁷² 12 kap. 5 § inkomstskattelagen samt Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 29.

tjänsteresor med egen bil eller förmånsbil. Beloppen avser att täcka de milbundna kostnaderna.⁷³ Utöver detta belopp får avdrag göras för väg-, bro- och färjeavgifter med mera.⁷⁴

Inkomst av tjänst eller näring?

Om ersättningen överstiger 18.50 kronor per mil är det Skatteverkets uppfattning att föraren ska ta upp ersättningen som lön i sin inkomstdeklaration. Det gäller även för enstaka körningar. Från ersättningen får man enligt Skatteverket dra av 18:50 kronor per mil, inklusive framkörningar. För förmånsbil är avdraget 6:50 kronor per mil för diesel och 9:50 kronor per mil för bensen och övriga drivmedel. Om körningarna görs på uppdrag av någon annan, ska denna uppdragsgivare normalt dra av för skatt och lämna kontrolluppgift till Skatteverket. Om uppdragsgivaren finns i ett annat land måste föraren själv betala in skatten.

Enligt Skatteverket kan inkomster från taxiliknande tjänster ligga i gråzonen mellan näringsverksamhet och tjänst.⁷⁵ De omständigheter som enligt Skatteverket talar för att det kan vara fråga om inkomst av näringsverksamhet är exempelvis att förarna använder egna bilar, att de själva väljer tid och plats för när de vill ta körningar, att avtalet mellan förmedlaren och föraren inte är utformat eller avsett som ett formellt anställningsavtal, att förarna avtalar med och får betalt direkt av passageraren och att förmedlaren enbart tillhandahåller en förmedlingstjänst för körningarna.⁷⁶ Omständigheter som talar för att det kan vara fråga om inkomst av tjänst är enligt Skatteverket att förmedlaren inte vänder sig till yrkeschaufförer utan till privatpersoner, att förarna använder sina privata bilar och kör utan taxitrafiktillstånd, att förarna får viss utbildning, att förarna kan köra enbart sporadiskt eller i samband med samåkning, att förarna enbart får sina uppdrag via förmedlingstjänsten och inte får skaffa ytterligare kunder genom egen annonsering på bilen eller genom att

⁷³ Prop. 2007/08:11 s. 43.

⁷⁴ Andersson m.fl. *Inkomstskattelagen – en kommentar* (Zeteo) 1 juli 2016, kommentaren till 12 kap. 5 §.

⁷⁵ Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 25–26.

⁷⁶ Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 26.

ta upp kunder på gatan, att förmedlaren står den ekonomiska risken vid utebliven betalning från en passagerare och att förmedlaren bestämmer priset och tar emot passagerarens betalning.⁷⁷

Mervärdesskatt

Mervärdesskatt⁷⁸ ska betalas bland annat vid omsättning av tjänster inom landet som är skattepliktig och görs av en beskattningsbar person.⁷⁹ Med skattepliktig omsättning av tjänster menas att en tjänst utförs, överläts eller på annat sätt tillhandahålls någon mot ersättning.⁸⁰ Med beskattningsbar person avses den som, oavsett på vilken plats, självständigt bedriver en ekonomisk verksamhet, oberoende av dess syfte eller resultat. Anställda och andra personer anses inte bedriva verksamhet självständigt i den mån de är bundna till en arbetsgivare av ett anställningsavtal eller av ett annat rättsligt förhållande som skapar ett anställningsförhållande vad avser arbetsvillkor, lön och arbetsgivaransvar. Med ekonomisk verksamhet avses varje verksamhet som bedrivs av en producent, en handlare eller en tjänsteleverantör.⁸¹ Mervärdesskatt på telekommunikationstjänster, sändningstjänster och elektroniska tjänster betalas i kundens land.⁸²

I fråga om privatpersoner som kör andra personer mot betalning är Skatteverkets tolkning av reglerna att om man endast har ett fåtal körningar ska man inte redovisa mervärdesskatt. Om man kör regelbundet ska man däremot redovisa mervärdesskatt, oavsett om man har tillstånd att bedriva taxitrafik eller inte.⁸³

⁷⁷ Skatteverkets rapport 2016-03-15 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 26.

⁷⁸ Mervärdesskatten är en EU-harmoniserad skatt. Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt är infört i svensk rätt genom mervärdesskattelagen (1994:200).

⁷⁹ 1 kap. 1 § första stycket mervärdesskattelagen.

⁸⁰ 2 kap. 1 § andra stycket första punkten mervärdesskattelagen.

⁸¹ 4 kap. 1 § 1 och 2 styckena mervärdesskattelagen.

⁸² Europeiska kommissionen, *En strategi för en inre digital marknad i Europa*, COM (2015) 192, s. 8.

⁸³ Skatteverkets rapport den 15 mars 2016 *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 27.

www.skatteverket.se/omoss/nyheter/2015/nyheter/kordufolkmotbetalningidinprivatabil.5.3810a01c150939e893f3ee0.html, besökt 2016-05-02

Trafikförsäkring och trafikskadeersättning

Trafikförsäkring ska finnas för varje motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och som inte är avställt. Trafikskadeersättning utgår för person- eller sakskada som uppkommer i Sverige. Trafikskadeersättning för en och samma olycka är som högst 300 miljoner kronor från en försäkring. Om ett fordon som inte försäkrats orsakar en olycka, så utbetalas trafikskadeersättning från samtliga försäkringsanstalter som vid den tidpunkten hade tillstånd att meddela trafikförsäkring. Trafikskadeersättningen beräknas enligt reglerna i skadeståndslagen (1972:207). Trafikskadeersättning omfattar som en utgångspunkt alltid ersättning för personskada. Däremot förutsätter ersättning för sakskada att denna skada uppkommit i trafik med annat motordrivet fordon, att den andre föraren har varit vårdslös eller att olyckan beror på bristfällighet hos det fordonet.⁸⁴

11.4 Arbetsrättsliga frågor

En central lag i arbetsskyddet är lag (1982:80) om anställningsskydd. Den innehåller regler om hur besked om uppsägning ska skötas och vilka typer av uppsägningar som är giltiga, uppsägningstid, lön under uppsägningstid avskedande, tidsbegränsad anställning, provanställning, rättigheter och skyldigheter vid verksamhetsövergång, med mera. Lagen gäller bland annat för arbetstagare i enskild tjänst.⁸⁵

En annan central lag är arbetsmiljölagen (1977:1160) som syftar till att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att uppnå en god arbetsmiljö.⁸⁶ I lagen finns bland annat bestämmelser om hur arbetsmiljön ska vara och vilka skyldigheter arbetsgivaren har. Lagen gäller för varje verksamhet där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning.⁸⁷

⁸⁴ 2, 8, 9, 10, 14 och 16 §§ trafikskadelagen (1975:1410).

⁸⁵ 1 § lagen (1982:80) om anställningsskydd.

⁸⁶ 1 § arbetsmiljölagen (1997:1160).

⁸⁷ 2 § arbetsmiljölagen.

Vem är arbetstagare och vem är uppdragstagare?

Det saknas en definition av arbetstagarbegreppet i den centrala svenska arbetsrätten. Flera lagar inom arbetsrätten bygger i grunden på samma, eller i stort sett samma, arbetstagarbegrepp som lagen om anställningsskydd. Vem som är arbetstagare framgår inte av lagen utan får bestämmas utifrån ett antal grundläggande kriterier och omständigheter i varje enskilt fall. Det första kriteriet är att endast *fysiska personer* kan vara arbetstagare. Detta utesluter exempelvis bolag. Arbetstagaren ska *utföra ett arbete*. Hjälp inom familjen eller mellan vänner räknas i princip inte som arbete. Arbetet ska utföras åt någon annan och ske genom ett avtal. Det finns inga skrift- eller formkrav på ett anställningsavtal. Det kan ingås muntligen. Det kan även ingås genom parternas faktiska handlande (konkludent handlande). Avtalets rubricering och parternas uppfattning om rättsförhållandets karaktär kan ha betydelse, med det har ingen avgörande betydelse. För att förhindra att avtal benämns felaktigt i syfte att kringgå arbetsskyddslagstiftningen avgörs om någon är arbetstagare på objektiva grunder. Arbetsdomstolen fäster mindre avseende vid avtalets beteckning än vid dess faktiska innebörd. Domstolens bedömning tar sikte på samtliga avtalsvillkor och på den faktiska tillämpningen av avtalet. Ett avtal som har betecknats "anställningsavtal" kan exempelvis rättsligt sett utgöra ett annat avtal. På samma sätt kan ett avtal som har betecknats på annat sätt anses utgöra ett anställningsavtal. Om det föreligger ett arbetstagarförhållande måste arbetsgivaren informera arbetstagaren skriftligen om de villkor som gäller för anställningen.⁸⁸ Om arbetsgivaren låter bli att lämna skriftlig information om villkoren, får det dock inte någon inverkan på avtalets giltighet. Men när skriftlig information har lämnats, kan det vara relevant som bevis om avtalet och dess innehåll.⁸⁹

Vid gränsdragningen mellan arbetstagare och uppdragstagare görs en helhetsbedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet. Vid sidan av de ovan angivna kriterierna för arbetstagare anses följande omständigheter enligt praxis tyda på att ett anställningsförhållande föreligger. Den arbetspresterande parten

⁸⁸ 6 c–6 e §§ lagen om anställningsskydd.

⁸⁹ Zetco, kommentaren till 1 § lagen om anställningsskydd (Lars Lunning, Gudmund Toijer).

- utför arbetet personligen, antingen om detta följer av avtalet eller är förutsatt
- utför arbetet helt själv eller i princip helt själv
- ställer sin arbetskraft till förfogande allteftersom arbetsuppgifter uppkommer
- har varierande arbetsuppgifter
- har en arbetsrelation med motparten av mera stadigvarande eller regelbunden karaktär
- är förhindrad – exempelvis genom att tid inte har räckt till – att samtidigt utföra liknande arbete av betydelse för någon annan
- måste följa bestämda direktiv eller annans kontroll beträffande arbetets utförande, arbetsplatsen eller arbetstiden
- får maskiner, redskap eller råvaror av motparten
- får ersättning för direkta utlägg, exempelvis för resor i samband med arbetet
- får ersättning för arbetsprestationen åtminstone delvis i form av garanterad lön
- allmänt sett är i ekonomiskt eller socialt hänseende jämställd med en arbetstagare.

Med uppdragstagare menas självständiga företagare. Typiska omständigheter som tyder på att det rör sig om ett uppdrags- eller affärsförhållande är att den arbetspresterande parten

- har ett personligt tillstånd av myndighet för verksamheten
- har en egen firma registrerad
- beskattas som näringsidkare
- kan motsätta sig att utföra nya arbetsuppgifter
- kan hålla sig med egna medhjälpare eller anställda
- använder sina egna arbetsredskap
- fakturerar en samlad ersättning för arbetet
- får sin personliga ersättning genom uttag ur den egna rörelsen.⁹⁰

⁹⁰ Zeteo, kommentaren till 1 § lagen om anställningsskydd (Lars Lunning, Gudmund Toijer).

11.5 Myndighetskontroll

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten i enlighet med taxitrafiklagen och att innehavare av taxiförarlegitimation och tillfälliga yrkesutövare uppfyller gällande krav.⁹¹ Transportstyrelsen har inget uppdrag att utöva tillsyn över verksamheter som inte har tillstånd, exempelvis samåkning och taxiliknande tjänster.

Skatteverket

Skatteverket har bland annat i uppgift att bedriva skattekontroll. Skattekontrollen omfattar bland annat oredovisade inkomster. Om någon inte har fullgjort en uppgiftsskyldighet, exempelvis inte lämnat deklaration eller utelämnat uppgifter i deklarationen, får Skatteverket förelägga personen att fullgöra skyldigheten.⁹² Skatteverket får även förelägga den som inte är skyldig att lämna deklaration att göra det.⁹³ Skatteverket får vidare förelägga den som ger ut ersättning för arbete att lämna uppgift om den ersättning som kan antas komma att betalas ut under mottagarens beskattningsår.⁹⁴ Enligt regeln om tredjemansföreläggande får Skatteverket förelägga den som är eller kan antas vara bokföringsskyldig enligt bokföringslagen (1999:1078) eller som är en annan juridisk person än ett dödsbo, att lämna uppgift om en rättshandling med någon annan. Bestämmelsen ger Skatteverket möjlighet att förelägga exempelvis en förmedlare att lämna uppgifter, förutsatt att den är eller kan antas vara bokföringsskyldig eller är en annan juridisk person än ett dödsbo. Föreläggandet ska avse förhållanden som är av betydelse för kontroll av att andra än den som föreläggs har fullgjort en uppgiftsskyldighet, eller kan fullgöra sådan uppgiftsskyldighet.⁹⁵ Genom internationella avtal har Skatteverket möjlighet att begära uppgifter från förmedlare med

⁹¹ 4 kap. 16 § taxitrafiklagen (2012:211) och 4 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238).

⁹² 37 kap. 2 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

⁹³ 37 kap. 4 § skatteförfarandelagen.

⁹⁴ 37 kap. 5 § skatteförfarandelagen.

⁹⁵ 37 kap. 9 § skatteförfarandelagen.

säte inom EU.⁹⁶ Skatteverket har även via ”behörig myndighet” också möjlighet att, genom informationsutbytesavtal med länder utanför EU, begära handräckning för att få tillgång till kontrollmaterial från det landet.⁹⁷ Vid misstänkt brottslighet kan Skatteverket samarbeta med polis och åklagare. Skatteverket ska göra en anmälan till åklagare så snart det finns anledning att anta att brott enligt bland annat skattebrottslagen har begåtts.⁹⁸

Polisen

Polisens uppgifter är att utreda om brott har begåtts, exempelvis enligt taxitrafiklagen och skattebrottslagen (1971:69). Polisen ska inleda en förundersökning så snart det på grund av angivelse eller av annat skäl finns anledning att anta att ett brott som hör under allmänt åtal har begåtts. Förundersökning behöver dock inte inledas, om det är uppenbart att brottet inte går att utreda.⁹⁹ Om förutsättningarna för att inleda en förundersökning är uppfyllda får polisen stoppa ett fordon och exempelvis hålla förhör med dem som färdas i bilen.¹⁰⁰

När polisen utreder olaglig taxitrafik tar polisen reda på om personerna känner varandra och om betalning har skett. Om personerna som färdas i bilen uppger att de inte känner varandra och att betalning inte har skett har polisen svårt att gå vidare i ärendet.¹⁰¹ Om polisen kan se betalningstransaktionen och personerna inte känner varandra kan polisen gå vidare i undersökningen. Polisen kan exempelvis genom beslag och husrannsakan få tillgång till mobiltelefoner och konton.¹⁰² Som medel att skaffa fram föremål som inte lämnas ut frivilligt kan i stället husrannsakan eller kroppsvsitation användas. För att få tillgång till konton krävs beslut från förundersök-

⁹⁶ Skatteverket, www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/341126.html, besökt den 20 november 2016.

⁹⁷ Skatteverket, www.skatteverket.se/omoss/press/pressmeddelanden/riks/2015/2015/skatteverketkannutbytainformationmedallalander.5.3810a01c150939e893f30fa.html, besökt den 20 november 2016.

⁹⁸ 17 § skattebrottslagen (1971:69).

⁹⁹ 23 kap. 1 § 1 och 2 st rättegångsbalken (1942:740).

¹⁰⁰ 22 § 1 p polislagen (1984:387) samt Berggren och Munck, *Polislagen – en kommentar* (Zeteeo 15 april 2016), kommentaren till 22 §.

¹⁰¹ Samtal med poliskommisarie Erling Andersson. Polismyndigheten, den 28 juni 2016.

¹⁰² 27 och 28 kap. rättegångsbalken (1942:740) samt samtal med poliskommisarie Erling Andersson, Polismyndigheten, den 28 juni 2016.

ningsledare. Enligt nuvarande regler handlar polisens utredning vid misstänkt olaglig taxitrafik ofta om betalning har skett.

Polisen kan begära att Skatteverket lämnar sekretessbelagda uppgifter som rör en misstanke om brott och Skatteverket kan på eget initiativ rapportera misstankar om brott till polisen, om det är uppenbart att intresset av att uppgifterna lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda. Frågan huruvida uppgifterna ska lämnas ut blir då beroende av en avvägning mellan dessa båda intressen. I förarbetena anges ett exempel på en situation då sekretessbelagda uppgifter bör kunna lämnas till polisen. Exemplet är då en myndighet, som har hand om bidragsgivning till enskilda på ett visst område, upptäcker t.ex. att en person upprepade gånger har lämnat oriktiga uppgifter om sina ekonomiska förhållanden och därigenom har tillskansat sig ekonomiska fördelar på annat håll.¹⁰³

¹⁰³ 10 kap. § 27 § offentlighets- och sekretesslagen och Lenberg m.fl. *Offentlighets- och sekretesslagen – en kommentar*, (Zeteeo 1 januari 2016), kommentaren till 10 kap. 27 §. Om brottet kan antas föranleda någon annan påföljd än böter kan polisen i stället begära uppgifter med stöd av 10 kap. 24 § samma lag.

12 Problembeskrivning och behovsinventering om samåkning

I kapitel 10 har utredningen studerat trender inom persontransportområdet och gemensam användning av bilar, samåkning, samåkningsplattformar i Sverige och taxiliknande tjänster i Sverige. Utredningen har vidare i kapitel 10 redogjort för vilka fördelar och utmaningar med samåkning och taxiliknande tjänster som förts fram av myndigheter och respektive bransch. I kapitel 11 har utredningen redogjort för aktuell lagstiftning för förmedlare, plattformar och användare samt regler om myndighetskontroll. I detta kapitel analyserar och jämför utredningen vilka fördelar och utmaningar som kan förknippas med samåkning och taxiliknande tjänster. Utredningen drar också vissa slutsatser utifrån vad som har framkommit vid studierna av den aktuella lagstiftningen. Därefter presenterar utredningen en problemformulering och behov av lagstiftning avseende samåkning.

12.1 Fördelar och utmaningar med samåkning och taxiliknande tjänster

Gemensamma fördelar är ökad tillgänglighet och privatekonomi

Både samåkning och taxiliknande tjänster kan bidra till effektiviseringar av transportsystemet, främst i form av ökad tillgänglighet. Båda kan utgöra ett komplement till kollektivtrafiken. Både samåkning och taxiliknande tjänster kan bidra till direkta effekter för privatekonomin, där den förstnämnda innebär att man kan spara pengar genom att minska sina transportkostnader och den sistnämnda innebär att förare kan tjäna pengar och passagerare kan spara pengar genom att åka billigare än taxi.

Befintlig lagstiftning är en gemensam utmaning

En gemensam utmaning för samåkning och taxiliknande tjänster är den befintliga lagstiftningen. Från förmedlarna av taxiliknande tjänster är det främst avskaffande av gällande krav på taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation som efterfrågas. Från förmedlarna av samåkning är det främst en tydlig gränsdragning mot taxitrafik och taxiliknande tjänster som efterfrågas. Vidare kan det förhållandet att olika länder har olika lagstiftning kring samåkning och taxiliknande tjänster innebära utmaningar för respektive verksamhet. Plattformarna inom både samåkning och taxiliknande tjänster bedriver ofta verksamhet även i andra länder utöver där de har sitt säte. Det saknas i dag en legaldefinition av samåkning och samåkning som erbjuds till obekanta kan anses vara taxitrafik.

Samåkning och taxiliknande tjänster skiljer sig åt i konsument-, arbets- och skattefrågor

Förmedlarna av samåkning och taxiliknande tjänster är ofta näringsidkare och då gäller vissa skyldigheter *i förhållande till användarna* enligt konsumenträttslig lagstiftning. Det har inte framkommit att det råder några oklarheter i detta avseende.

När det gäller förhållandena mellan de privatpersoner som berörs, det vill säga *förare och passagerare* verkar det inte finnas oklarheter i konsumenträttsligt hänseende vid samåkning. Detta kan rimligen bero på att personer som samåker inte agerar som näringsidkare i förhållande till varandra. Vid taxiliknande tjänster kan förare utgöra näringsidkare i förhållande till passagerarna. Ju oftare en förare kör desto mer talar för att föraren blir att betrakta som en näringsidkare. Frågan måste dock bedömas från fall till fall utifrån ett antal kriterier. Detta kan skapa oklarheter för parterna och beroende på hur föraren ska betraktas kan olika lagstiftningar bli tillämpliga på deras avtal. En affärsmodell som exempelvis UberPOP innebär att privatpersoner har incitament att köra ofta för att tjäna pengar.

I arbetsrättsligt hänseende kan oklarheter uppstå vid taxiliknande tjänster. Förare kan uppleva att de inte är anställda av förmedlaren, samtidigt som de inte heller ser sig själva som näringsidkare. Förmedlare kan uppleva att det inte har något arbetsgivaransvar gentemot

förarna, varför de riskerar att hamna utanför arbetsrättsligt skydd. Vid samåkning uppkommer inga arbetsrättsliga frågor.

Beträffande skatt har Skatteverkets utredningar visat att det förekommer ett tämligen omfattande skattefel avseende taxiliknande tjänster. Enligt Skatteverket har visat sig vara svårt för privatpersoner att förstå och följa reglerna. Om taxilikande tjänster skulle tillåtas i Sverige kan det därmed finnas en ökad risk för skattefel.

Leverantörer av en transporttjänst eller mellanhänder?

Plattformsföretagens roll och ansvar skiljer sig mellan samåkningen och plattformar för taxiliknande tjänster. Förmedlarna av taxiliknande tjänster intar en aktivare roll och mer ansvar för transporterna än förmedlarna av samåkning. Ju mer aktiv en förmedlare är och ju större ansvar den tar i fråga om själva transporten desto mer talar för att den är leverantör av en transporttjänst. Det finns mer som talar för att de taxiliknande tjänster som har studerats kan anses vara leverantörer av transporttjänster än att de samåkningsplattformar som har studerats är det. Det går dock inte att säga att de taxiliknande tjänsterna sannolikt är att betrakta som leverantörer. En prövning måste göras i varje enskilt fall. En leverantör kan inte dra nytta av det skydd mot tillståndskrav och den ansvarsbegränsning som gäller avseende olagligt innehåll på plattformen, som en mellanhand kan. Det kan därför finnas därför incitament för förmedlare att inta en så passiv roll som möjligt.

Om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation skulle avskaffas i Sverige

Utredningen har inte i uppdrag att överväga eller föreslå lagändringar som berör taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation. Utredningens uppdrag i fråga om taxiliknande tjänster är att utvärdera dess för- och nackdelar. Om kraven på taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation någon gång i framtiden skulle avskaffas i Sverige eller att tröskelvärden för tillståndskrav skulle införas skulle det öppna för taxiliknande tjänster. Följderna av tröskelvärden skulle enligt utredningen kunna vara att konkurrensen mellan dessa verksamheter och taxi skulle kunna snedvridas och om tillståndskravet helt skulle av-

skaffas skulle traditionell taxi kunna konkurreras ut och ersättas av dessa tjänster. Riskerna med det skulle kunna vara minskade kompetenskrav och körvana hos chaufförer, med minskad trafiksäkerhet som följd, mer extrajobb och mindre fasta anställningar. Pressen på sänkta löner i taxibranschen skulle sannolikt bli stor. Privatpersoner skulle bli näringsidkare och konsumenter i förhållande till varandra. Privatpersoner skulle kunna behöva ansvara för att skatt betalas, utan hjälp av en arbetsgivare och behöva iakttä flera konsumenträttsliga lagstiftningar. Taxiliknande tjänster skulle å andra sidan kunna bidra till ökad tillgänglighet, billigare taxiresor, innovation, nya arbetstillfällen, flexibla arbetsformer och tillväxt. Utredningens förslag om ett nytt sorts kontrollsystem som alternativ till taxameter kan främja en övergång till en förändrad taximarknad i fråga om krav på utövare. Om taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation i framtiden skulle avskaffas, bör transporter som utförs av privatpersoner i vinstsyfte i så fall få en annan benämning än samåkning.

12.2 Problem och behov av regler om samåkning

I detta avsnitt utvärderar utredningen förutsättningar, fördelar och utmaningar kring samåkning och samåkningsplattformar. Utredningen beskriver därefter problem för och behov av regelreformer kring samåkning.

Nya förutsättningar för samåkning

Gemensam användning av bilar ökar i Sverige och internationellt och kommer sannolikt att fortsätta öka. Nya tjänster för gemensam användning av bil utvecklas i snabb takt i Sverige. Det som synes få människor att vilja använda bilar på ett gemensamt sätt är att det gynnar privatekonomin och en hållbar konsumtion. Plattformar skapar förutsättningar för personer som inte känner varandra att samåka, vilket i sig skapar förutsättningar för ökad samåkning. Den ökande trenden att gemensamt använda fordon, utvecklingen av plattformar för samåkning, däribland plattformar för realtidssamåkning och utvecklingen inom kollektivtrafiken skapar ökade förutsättningar för samåkning. Därtill förekommer samarbeten mellan sam-

åkningsplattformar och kommuner samt myndighetsarbete kring samåkning, som skulle kunna bidra till ökad samåkning.

Det finns dock faktorer som hindrar människor från att samåka. Samåkning har inte ökat särskilt mycket i Sverige trots framväxten av plattformar för samåkning de senaste 15 åren. Skälet är att det kan finnas en skepsis bland människor att samåka, både med bekanta och obekanta. Det verkar främst handla om bekvämlighet och trygghet. Möjligen kan den utveckling som sker förändra människors förhållningssätt till att samåka med obekanta. Mot bakgrund av vad som sagts ovan kan det inte konstateras att samåkning ökar, men i vart fall att förutsättningarna för att samåka har ökat.

Fördelar med samåkning och samåkningsplattformar

En fördel med samåkningsplattformar är att de kan byggas med små medel på ideell basis. Utöver de samåkningsplattformar i Sverige som utredningen har studerat förekommer en mängd olika lokala arrangemang för samåkning på sociala medier. Detta kan göras helt utan kostnader för de som vill samåka. Användningen av samåkningsplattformar och sociala medier visar att det finns ett behov av att samåka över hela landet, inte minst inom olika intresse- och idrottsgrupper och på landsbygden samt mellan städer. Samåkningsplattformarna och sociala medier kan möta detta behov och möjliggöra samåkning mellan personer som inte känner varandra och inom olika grupper. Plattformarna kan eventuellt medföra att obekanta personer etablerar kontakt via plattformarna och därefter börjar samåka utan att använda plattformen när de har börjat känna varandra. Det skulle exempelvis kunna röra sig om personer som bor och jobbar i närheten av varandra.

Samåkning innebär billigare transportkostnader och ökad tillgänglighet in form av ett större och mer diversifierat utbud av persontransporter, framför allt inom glesbygd och för grupper utan tillgång till egen bil. I glesbygd tar grannar redan i dag med sig sina billösa och körkortslösa grannar till affärer och sjukvård. Här kan plattformar underlätta att etablera sådana kontakter och också erbjuda ett förslag till ersättning. Om ytterligare skatter och avgifter införs, exempelvis för att minska biltrafiken, kan samåkning vara

ett sätt för individerna att fortsatt ha en hög mobilitet utan att kostnaden behöver öka.

Enligt myndigheter skulle samåkning kunna bidra till att antalet bilar på vägarna minskas. Detta skulle i sin tur kunna leda till bättre miljö, minskad trängsel och därmed ökad trafiksäkerhet och stress. Samtidigt konstaterar myndigheterna att det inte är uppenbart att samåkningen medför färre bilar på vägarna och därigenom har dessa effekter. Det är beroende av flera olika faktorer som exempelvis politiska beslut inom transportområdet och människors sätt att resa. Om resekostnaderna med bil blir billigare med samåkning finns det incitament för två bilister att börja dela på en bil. Det finns dock en risk att personer börja åka mer bil än vad de gjorde tidigare om resekostnaderna i bil blir billigare. Om samåkning skulle medföra färre bilar på vägarna skulle det enligt utredningens uppfattning sannolikt vara i begränsad utsträckning, åtminstone i den närmaste framtiden och särskilt i glesbygd. Samåkningens effekter i form av minskad trängsel, snabbare och säkrare resor blir därmed även de osäkra och sannolikt inte så stora. Trafikens miljökonsekvenser kan enligt utredningens uppfattning främst minskas om antalet personresor minskas, resorna i genomsnitt blir kortare, resorna i större utsträckning sker med färdssätt med mindre utsläpp per personkilometer och om utsläppen per fordonskilometer för respektive färdssätt minskas. Det som kan konstateras är att samåkning eventuellt är positivt för och i vart fall sannolikt inte till nackdel för miljön.

Utmaningar med samåkning och samåkningsplattformar

Från taxibranschen har det framförts att olaglig taxiverksamhet förekommer på sociala medier. Några uppgifter om att det skulle förekomma olaglig taxiverksamhet på samåkningsplattformar har inte framkommit. Det finns dock alltid en risk för att samåkningsplattformar kan utnyttjas för att bedriva olaglig taxiverksamhet. Även om det inte har förekommit att det är vanligt med problem avseende personlig säkerhet vid samåkning finns det alltid en risk för person-säkerheten, framför allt mellan personer som inte känner varandra. Behandling av personuppgifter kan innebära en risk för att uppgifterna används för andra ändamål än vad de samlades in för.

En i viss grad självreglerande bransch

Förmedlarna arbetar på olika sätt med att främja personsäkerheten, bland annat genom transparent kommunikation mellan deltagarna, betygssystem, GPS-funktioner och inhämtande av personuppgifter. Genom dessa åtgärder kan uppgifter om deltagare och resor spåras. Ett annat exempel är matchningssystem som bygger på att användarna på något sätt känner varandra eller varandras vänner. Slutligen kan förmedlarna stänga av användare från plattformen.

Förmedlare gör olika saker för att styra ersättningarna, däribland tipsar om hur kostnaderna kan delas, kontaktar förare och utesluter förare som tar ”avvikande priser”. En majoritet av förmedlarna informerar användarna om att man inte får tjäna pengar på samåkningen utan att kostnaderna ska delas, däribland de förmedlare som inte tillhandahåller betalsystem. Branchen är således i viss mån självreglerande, men det finns i dag inget som garanterar vare sig personsäkerhet eller att samåkningsplattformar utnyttjas för att bedriva olaglig taxiverksamhet.

Samåkning och samåkningsplattformar bör främjas

Samåkning och samåkningsplattformar medför många fördelar, både för den enskilde och för samhället. Det handlar främst om ökad tillgänglighet och minskade resekostnader. Samåkning fyller funktioner både på glesbygd och i städer. Några särskilda negativa effekter har inte framkommit kring samåkning eller samåkningsplattformar. Av dessa skäl är det utredningens uppfattning att samåkning och samåkningsplattformar bör främjas.

Samåkning kan komma att ingå som en del av kollektivtrafiken i framtiden. På vilka sätt är i dagsläget oklart, förutom att det ska kunna utgöra ett komplement till kollektivtrafiken. Samåkning kan således bli en fråga inte bara för privatpersoner utan även för kollektivtrafikresenärer. I detta sammanhang bör nämnas att ansvariga aktörer för kollektivtrafik har att uppfylla gällande tillgänglighetskrav enligt lagstiftningar om kollektivtrafik diskriminering.¹

¹ 1 kap. 4 § diskrimineringslagen (2008:567) och 2 kap. 13 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Konkurrensförhållandena på taximarknaden

En fråga som uppstår är om främjande av samåkning och samåkningsplattformar kan påverka konkurrensförhållandena på taximarknaden. Konkurrens är osund då två eller flera parter bedriver likartad verksamhet och någon part exempelvis inte har erforderliga tillstånd eller betalar skatt. Än så länge sker samåkning oftast vid längre resor och kräver en viss planering och framförhållning. Medelsträckan som uppgetts av tre förmedlare varierar mellan 3 mil till 15,8 mil. Sådan typ av samåkning kan knappast innebära någon påverkan på konkurrensvillkoren på taximarknaden. Realtidssamåkning skulle eventuellt kunna innebära konkurrens för taximarknaden, men för att realtidssamåkning ska fungera krävs en kritisk massa av användare. Det är utredningens ambition att föreslå regler för samåkning som skapar en tydlig skiljelinje mot taxitrafik och att samåkning och taxi inte ska kunna betraktas som likartade verksamheter.

Problembeskrivning

Gränsen mellan samåkning och taxitrafik är i dag oklar. När samåkning arrangeras mellan bekanta *utan* användning av plattformar, exempelvis inom familjen, vänkretsen eller på arbetsplatsen kan samåkningen inte utgöra taxitrafik i lagens² mening. Samma sak gäller när samåkning arrangeras *med* plattformar, för resor till och från arbetsplatser och skolor. Betalning får ske för samåkningen och det finns ingen gräns för hur stor betalningen får vara. Däremot kan samåkning som arrangeras *med* plattformar för *alla andra resmål* än arbete och skola utgöra taxitrafik. Den som kör vid sådana samåkningsresor kan därmed behöva ha taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation enligt dagens lagstiftning.

Dagens regler om samåkning främjar inte samåkning i tillräcklig utsträckning, eftersom samåkning som ställs till allmänhetens förfogande (det vill säga erbjuds till obekanta, exempelvis via samåkningsplattformar) kan utgöra taxitrafik. Det finns således ett behov att ändra lagstiftningen i detta avseende. Om gränsen mellan taxi och samåkning tydliggörs och om lagstiftningen möjliggör samåkning som erbjuds till obekanta kan tveksamheten om lagligheten undan-

² Taxitrafiklagen (2012:211), se 1 kap. 3 §.

röjas. Detta skulle även kunna medföra fler plattformar eller kommunala initiativ för samåkning.

Utredningens uppdrag är att ha som utgångspunkt att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter bör vara tillåten. Ur ett lagstiftningsperspektiv aktualiseras främst tre frågor. Den första är om det bör införas några regler för att främja personsäkerhet vid samåkning. Den andra är hur regler som säkerställer kostnadsdelning bör utformas och den tredje är om plattformar bör kontrolleras eller omfattas av några särskilda skyldigheter. Dessa frågor övervägs i kapitel 13.

13 Förslag om samåkning

13.1 Några utgångspunkter för utredningens förslag

Lagstiftaren i Sverige har valt ett system för taxi med fri etableringsrätt och fri prissättning. I syfte att undvika problem som följer av dessa friheter (som ökade risker för skatteundandragande och brottsliga handlingar mot passagerare) är den avreglerade taximarknaden åtföljd av relativt långtgående regler för tillträde till marknad och yrke för taxiföretag och taxiförare. Till bilden hör även att det inte krävs mycket för att persontransporter med bil ska kunna klassas som taxitrafik. Befintliga regler om samåkning utgör undantag från reglerna om taxitrafik. Digitaliseringen och utvecklingen av ny teknik har nu skapat nya förutsättningar för personer som inte känner varandra att gemensamt använda bilar, exempelvis för att samåka. På transportmarknaderna världen över har det vuxit fram en rad olika typer av tjänster för gemensam användning av bil och taxiliknande tjänster. Detta får till följd att befintliga regelverk utmanas och skapar nya frågor för lagstiftaren att ta ställning till. Samåkning har olika innebörd och är olika reglerat i olika länder. När det gäller taxiliknande tjänster (som antingen likställs med samåkning eller med taxi internationellt) har vissa länder anpassat sin lagstiftning för att möjliggöra sådana verksamheter, medan vissa länder inte gör det.

Enligt utredningens direktiv bör utgångspunkten vara att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter ska vara tillåten, medan trafik som drivs under yrkesmässiga former eller i vinstsyfte inte ska kunna klassificeras som samåkning utan omfattas av reglerna för taxitrafik. Ersättning till föraren för att denne kör en skälig omväg för att plocka upp en passagerare ska inte i sig medföra att resan anses yrkesmässig eller utförd i vinstsyfte,

så länge det handlar om en resa som föraren hade företagit även utan passageraren.¹

13.2 Samåkning som erbjuds till obekanta där kostnaderna delas bör inte kunna utgöra taxitrafik

Bedömning: Samåkning som erbjuds till bekanta bör även i fortsättningen vara oreglerad.

Förslag: Transporter med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning) ska vara undantagna från definitionen för taxitrafik.

Aktuella bestämmelser

Utredningen lämnar ett författningsförslag i 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238). Övrig aktuell bestämmelse är 12 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Nuvarande lagstiftning om samåkning

Samåkning kan delas in i två typer; samåkning som erbjuds mellan personer som är bekanta med varandra och personer som inte är bekanta med varandra. Bekanta är exempelvis grannar, släktingar, vänner, arbetskamrater eller annan som inte kan sägas falla under begreppet allmänheten. Att erbjuda en transport till obekanta innebär enligt definitionen för taxitrafik att den ställs till allmänhetens förfogande. När samåkning arrangeras inom bekantskapskretsen utan att samåkningen erbjuds till obekanta, kan samåkningen inte utgöra taxitrafik i taxitrafiklagens mening. Anledningen är att de tre kriterier som krävs för att en transport ska kunna klassas som taxitrafik, dvs.

¹ Dir. 2015:81 s. 8–9.

yrkesmässigt, mot betalning och ställs till allmänhetens förfogande då inte uppfylls. Samåkning mellan bekanta är oreglerad i dag. Samåkning till och från arbetsplatser och skolor som erbjuds till obekanta är i dag undantagna från taxitrafikdefinitionen. Betalning för sådan samåkning är i dag oreglerad och således får innehavaren av bilen eller föraren göra en ekonomisk vinst genom sådana resor. Samåkning till alla andra resmål än arbete och skola som erbjuds till obekanta kan i dag utgöra taxitrafik.

Samåkning som erbjuds till bekanta bör även fortsatt vara oreglerad

Samåkning som arrangeras inom bekantskapskretsen utan att samåkningen erbjuds till obekanta, exempelvis inom familjen, mellan vänner eller på arbetsplatsen, utgör inte taxitrafik eftersom samåkningen inte har ställts till allmänhetens förfogande. Det saknas skäl att styra hur familj och vänner sinsemellan finansierar eller ordnar sina resor. Det är därför utredningens uppfattning att sådana transporter även i fortsättningen bör vara oreglerade.

Samåkning som erbjuds till obekanta bör inte definieras som taxitrafik under förutsättning att kostnaderna delas

Samåkning kan ha betydande fördelar, såväl för samhället som för den enskilde. Som anges i kapitel 12 är det utredningens uppfattning att lagstiftningen bör främja samåkning. Det saknas i dag en legaldefinition av samåkning och en gränsdragning mellan samåkning och taxitrafik. Förmedlare av samåkning efterlyser en tydlig gränsdragning mellan samåkning och taxi och en lagstiftning om samåkning som inte påverkar konkurrensförhållandena på taximarknaden. Svenska Taxiförbundet har till utredningen framfört att förbundet ställer sig positivt till samåkning där det inte finns möjlighet för innehavaren av bilen eller förare att tjäna pengar.² Taxitrafik avser bilar och lätta lastbilar och samåkning bör avse samma fordon. Samåkning som sker med andra färdmedel, exempelvis buss eller båt omfattas inte av utredningens förslag.

² Möte med förbundsdirektör Claudio Skubla, chefsjurist och projektledare Anders Berge och marknadsansvarig Ejert Sejboldt, Svenska Taxiförbundet den 16 maj 2016 och den 29 augusti 2016.

Även samåkning som erbjuds till obekanta bör kunna ske till vilket resmål som helst

I dag finns samåkningsplattformar för slutna grupper, men även plattformar som är öppna för allmänheten. Som anförts ovan kan samåkning via en plattform där obekanta kan mötas definieras som taxitrafik, med undantag för resor till arbete och skola. Samåkning sker dock till många andra ställen än arbete och skola i dagens samhälle och kan inte längre anses vara en fråga enbart mellan arbets- och studiekamrater eller föräldraskjutsar till skola. Reglerna bör därför anpassas till dagens förutsättningar för samåkning och tillåta att samåkning som erbjuds till obekanta får ske till alla ställen.

Samtliga personer i bilen bör ha ett behov av samåkningsresan

En ny lagstiftning om samåkning bör bygga på principen att de personer som samåker ska till samma ställe eller åt samma håll. När personer färdas till samma resmål eller åt samma håll har de ett eget behov av transporten, det vill säga föraren skulle ha företagit resan även utan passageraren, till skillnad mot taxitrafik där det endast är kunden som har ett resebehov.

Innehavare av bilen eller föraren bör inte få göra en ekonomisk vinst vid samåkningen

Vad gäller möjligheten för innehavaren av bilen eller föraren att göra en ekonomisk vinst vid samåkning som erbjuds till obekanta har utredningen kommit fram till följande. Samåkning är och bör vara något som sker mellan personer i deras egenskap av privatpersoner och utan möjlighet att göra ekonomisk vinst. Att tjäna pengar på persontransporter kan i dag ske inom ramen för taxitrafiken. Samåkning bör därför tydligt särskiljas från taxitrafik. Vidare har det i utredningen framkommit att samåkning som inte bedrivs med vinstsyfte kan kopplas till många fördelar och att samåkning som bedrivs med vinstsyfte kan kopplas till flera nackdelar. När privatpersoner kör andra privatpersoner med vinstsyfte uppstår oklarheter om roller, ansvar och tillämplar lagstiftning. Därutöver uppkommer osunda konkurrensförhållanden för taxibranschen. Med hänsyn till det som

sagts ovan är det utredningens uppfattning att ingen samåkning som erbjuds till obekanta bör få ske med ekonomisk vinst för innehavaren av bilen eller föraren. Detta bör alltså även innefatta samåkningsresor till arbete och skola.

Kostnaderna bör delas

En ny lagstiftning om samåkning bör bygga på principen att kostnaderna för samåkningen bör delas mellan de inblandade personerna. Det finns förstås inget som hindrar att en person bjuder en eller flera personer på skjuts. Om någon bjuder på skjuts har någon *betalning* inte skett och det kan därmed inte bli fråga om taxitrafik. I de fall det inte är fråga om att bjuda på skjuts, bör kostnaderna som är hänförliga till samåkningen delas mellan de samåkande personerna. Delning av kostnaderna bör kunna ske på vilket sätt som helst, så länge någon ekonomisk vinst inte uppstår. Exempelvis skulle delning kunna ske så att samtliga resenärer betalar var sin andel, eller så att endast passagerarna tillsammans betalar 100 procent av kostnaderna och innehavaren av bilen/föraren betalar 0 procent. Likaså kan någon passagerare betala 0 procent medan övriga resenärer delar på kostnaderna, eller så kan delningen ske på något annat vis. Så länge det är fråga om att någon helt bjuder på en resa eller att kostnaderna delas så har inte innehavaren av bilen/föraren gjort någon ekonomisk vinst utan bara fått kostnadstäckning.

Beträffande vilka kostnader som bör kunna delas föreslår utredningen att det bör vara kostnader av två slag, nämligen bilkostnader och kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta. Vad gäller bilkostnaderna bör de bestämmas utifrån en schablon. De belopp som skattemässigt får dras av för resor i samband med arbete bör kunna tjäna till ledning för vad som ska utgöra kostnadsdelning. Det är lämpligt att reglerna om ersättning för samåkning harmoniserar med de relevanta skatteregler som gäller. Beloppen anges i 12 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) och är för närvarande 18:50 kr/mil för den som har egen bil. För en anställd som har skattepliktig bilförmån gäller 6:50 kr/mil för diesel och 9:50 kr/mil för övriga drivmedel. Beloppen avser att täcka de milbundna kostnaderna.³ Utöver detta

³ Prop. 2007/08:11 s. 43.

belopp får avdrag göras för väg-, bro- och färjeavgifter med mera.⁴ Som framgår i kapitel 11 är det Skatteverkets uppfattning att ersättning som inte överstiger de nu angivna beloppen per mil inte utgör beskattningsbar inkomst.⁵ Schablonen omfattar privatägda bilar och förmånsbilar. Utöver sådana typer av bilar kan samåkning även ske i bilar som innehas på andra sätt, exempelvis genom långtids- eller korttidshyrning. Vad gäller bilar som innehas på annat sätt än genom privat ägande och som förmånsbilar bör schablonbeloppen i 12 kap. 5 § inkomstskattelagen gälla även för ersättning för bilkostnaderna vid samåkning i sådana bilar. När det gäller korttidshyrda bilar är det inte särskilt sannolikt att samåkning med korttidshyrda bilar kommer att ställas till allmänhetens förfogande i någon större utsträckning, men i de fall det sker bör en annan delningsgrund för gälla för samåkning i sådana bilar. En resa med en korttidshyrd bil kostar oftast avsevärt mer än exempelvis en privatägd eller långtidshyrd bil. Därför bör själva hyrkostnaden och kostnaderna för drivmedel kunna delas mellan de som samåker. Den som korttidshyr en bil och erbjuder samåkning till obekanta bör kunna uppvisa bevis på att bilen är korttidshyrd för att kunna dela på hyrkostnaden, om inte bilen hyrs genom överenskommelse bland de berörda personerna. Det kan exempelvis antas att obekanta personer kan komma överens om att hyra bil om exempelvis ett tåg blir försenat eller liknande. Det är utredningens uppfattning att några särskilda bestämmelser om det inte behövs, då det kan antas regleras av parternas själva. Med korttidshyrd bil avser utredningen exempelvis bilar som hyrs något dygn eller någon vecka. Med långtidshyrd bil avser utredningen exempelvis bilar som leasas. Vad som närmare ska förstås med korttidshyrd och långtidshyrd bil bör få avgöras i rättstillämpningen.

Utöver kostnader för bilen kan det tillkomma kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta, exempelvis använda en samåkningsplattform. Sådana kostnader kan exempelvis vara provisioner, avgift för förmedling av en resa, avgifter för att nyttja plattformen, sms-avgifter med mera. Vilka typer av avgifter och provisioner som plattformarna kan ta ut varierar beroende på plattformarnas pris-

⁴ Andersson m.fl. *Inkomstskattelagen – en kommentar* (Zeteo) 1 juli 2016, kommentaren till 12 kap. 5 §.

⁵ Och därmed inte heller en ”skattemässig vinst”.

modell. Vilka övriga kostnader som kan falla in under kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta bör få avgöras i rättstillämpningen.

Påverkan på konkurrensvillkoren på taximarknaden

Med den begränsning som föreslås om ersättning vid samåkning och att det ska finnas ett behov av resan hos innehavaren av bilen eller föraren vid samåkning skapas tydliga gränser mot taxitrafik. Det bör således inte kunna bli fråga om likartade verksamheter och samåkning bör inte kunna orsaka osund konkurrens inom taximarknaden. Angående riskerna med att den föreslagna regleringen skulle kunna öppna upp för olaglig taxitrafik, se nedan under avsnitt 13.3.

13.3 Kontroll av plattformar och skyldigheter för förmedlare

Bedömningar:

- Det bör inte införas några ytterligare straff- eller kontrollbestämmelser avseende olaglig taxitrafik eller beställaransvaret.
- Det bör inte införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar.
- Det bör inte införas något ansvar för förmedlare av samåkning att motverka att plattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik.
- Det bör inte införas några skyldigheter för förmedlare av samåkning beträffande personsäkerhet vid samåkning.

Aktuella bestämmelser

De bestämmelser som berörs av utredningens bedömningar är artiklarna 4.1, 12–14 och 15.1 i e-handelsdirektivet⁶, 2, 9 och 18 §§ i lag (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden.

tjänster, 2 kap. 2 § första stycket i lagen (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler, 13 § i lag (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden och 3 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211).

Det kan finnas risk för att plattformar utnyttjas för att bedriva olaglig taxitrafik

Plattformar för samåkning kan möjliggöra att samåkning sker i stor skala. De kan bidra till att människor samåker mer och att samåkare hittar varandra och fortsätter samåka även utanför plattformens kanaler. Svenska Taxiförbundet och polisen har framfört till utredningen att möjliggörande av samåkning via plattformar riskerar att öppna upp för olaglig taxitrafik. Enligt Svenska Taxiförbundet och polisen skulle personer som samåker via plattformar kunna ta mer betalt än vad som föreslås vara tillåtet. Personer som vill bedriva olaglig taxitrafik skulle enligt taxiförbundet och polisen exempelvis kunna använda sig av samåkningsplattformar för att skaffa sig en kundkrets.⁷ Förmedlare av samåkning önskar att en lagstiftning om samåkning inte ska möjliggöra att olaglig taxitrafik ska kunna bedrivas genom plattformarna.

När polisen kontrollerar taxibilar i dag kan de få ut uppgifter från en taxameter och en kassaapparat. Detta är inte möjligt när polisen kontrollerar olaglig taxitrafik. Polisens tillvägagångssätt vid kontroll av olaglig taxitrafik i dag är enligt polisen att polisen tar reda på om personerna i bilen känner varandra och om betalning har skett.⁸ Utredningens förslag om samåkning innebär att det blir tillåtet att erbjuda samåkning till obekanta och att kostnaderna måste delas mellan de inblandade personerna. För polisens kontroll innebär detta att polisen inte längre behöver undersöka om personerna känner varandra. Däremot kan polisen inte längre nöja sig med att betalning har skett, utan måste visa att det har överstigit de tillåtna ersättningsnivåerna. Detta ställer ökade krav på polisens utrednings-

⁷ Möte med förbundsdirektör Claudio Skubla, chefsjurist, projektledare Anders Berge och marknadsansvarig Ejert Seiboldt, Svenska Taxiförbundet den 16 maj 2016 och den 29 augusti 2016 samt möte med poliskommisarie Erling Andersson, Polismyndigheten, den 28 juni 2016 och telefonsamtal med förundersökningsledare Lars Berglund, Polismyndigheten, den 28 juni 2016 och den 29 augusti 2016.

⁸ Telefonsamtal med förundersökningsledare Lars Berglund, Polismyndigheten, den 29 augusti 2016.

verksamhet. Numera sker betalning ofta digitalt. Detta medför att polisens kontroll i större grad blir mer digital än den var tidigare. Kontroll av olaglig taxitrafik via plattformar medför också en ökad kontroll av digitala uppgifter. Vid kontroll av UberPOP-förare har polisens tillvägagångssätt varit att fota av uppgifter från mobilapplikationen⁹ i de mobiltelefoner som använts av de inblandade personerna samt förhöra dem. Polisen har därigenom kunnat få uppgifter om betalning och belopp. Om det inte finns någon mobilapplikation att kontrollera måste polisen begära uppgifter från de inblandade personernas betalkonton för att kontrollera betalningen.¹⁰ Enligt polisen förutsätter en effektiv digital kontroll att ekonomidata överförs från plattformar till Skatteverket. Polisen har redan i dag knappa resurser för kontroll av olaglig taxitrafik och det är enligt uppgift inte sannolikt att kontrollen kommer att öka om utredningens förslag genomförs.¹¹

Det saknas anledning att överväga ytterligare straff- och kontrollbestämmelser

För att plattformar inte ska utnyttjas för olaglig taxitrafik är det enligt utredningen viktigt att det finns ett straffansvar för

1. den som kör taxi utan erforderliga tillstånd
2. den som bedriver taxitrafik utan erforderliga tillstånd
3. den som förmedlar olaglig taxitrafik.

Sådana straffbestämmelser finns i dag. Av vikt är vidare att det finns tillräckliga befogenheter för myndigheter att kontrollera att lagstiftningen efterlevs. Sådana befogenheter för Skatteverket och polisen finns i dag. Polisen kan främst få uppgifter från de förare som kontrolleras, medan Skatteverket kan begära uppgifter både från innehavaren av bilen/förare och plattformar. Det finns möjligheter för polisen att få uppgifter från Skatteverket och Skatteverket har skyldighet att lämna uppgifter till polisen vid misstanke om brott.

⁹ "Appen".

¹⁰ E-postmeddelande från förundersökningsledare Lars Berglund den 12 september 2016 samt telefonsamtal med polisinspektör Anders Thonfors den 21 november 2016.

¹¹ Telefonsamtal med polisinspektör Anders Thonfors den 21 november 2016.

När det gäller ansvar för den som förmedlar olaglig taxitrafik finns bestämmelsen i 5 kap. 3 § taxitrafiklagen om det så kallade beställaransvaret. Beställaransvaret omfattar alla som yrkesmässigt avtalar om transporter och kan således omfatta exempelvis den som bedriver en plattform för förmedling av transporter och den som upphandlar transporter. Beställaransvaret är ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom taxitrafiken. Transportstyrelsen, som har i uppdrag att se över om beställaransvaret behöver skärpas, har bland annat konstaterat att antalet kontroller är få och att de måste hållas på en godtagbar nivå. Därutöver har transportstyrelsen funnit att det kan finnas stora utredningssvårigheter. Exempel på komplicerande faktorer vid utredningarna är att inblandade aktörer ofta finns utanför Sverige, att transportkedjan ofta består av många led av beställare, och att avtalen kan innehålla så kallade friskrivningsklausuler. Transportstyrelsen bevakar resultatet av den förundersökning avseende en förmedlare för taxiliknande tjänster som för närvarande pågår. Transportstyrelsen kommer att lämna sin slutrapport senast den 1 maj 2017. Det är utredningens uppfattning att resultatet av pågående förundersökning och Transportstyrelsens slutrapport bör avvaktas och att utredningen av de skälen inte bör överväga författningsändringar avseende beställaransvaret. Mot bakgrund av det som sagts ovan saknas det anledning för utredningen att överväga ytterligare straff- och kontrollbestämmelser.

Finns det behov av ytterligare lagstiftning för att motverka att sociala medier ska kunna utnyttjas för olaglig taxitrafik?

Som framgått av kapitel 10 och 12 har det från taxibranschen och media rapporterats om att olaglig taxitrafik organiseras via sociala medier. Det har uttryckts som att "svarttaxi har flyttat till Facebook". Från taxibranschen framhålls detta som ett problem, inte minst i mindre städer och orter. Utredningen har ovan redogjort för att körningar via plattformar kan kontrolleras av polisen och Skatteverket. En fråga är om tillhandahållare av sociala medier skulle kunna åläggas skyldigheter i syfte att motverka att plattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik. De sociala medierna har inte som primärt syfte att förmedla transporter av olika slag, utan kommunikation mellan människor. Det kan vara vilken kommunikation som helst. Sociala medier kan i många fall vara att betrakta som informationssamhällets

tjänster i e-handelsdirektivets mening. Tillhandahållare av informationssamhällets tjänster¹² har i dag enligt e-handelsdirektivet ett skydd mot tillståndskrav eller andra krav med motsvarande effekt. Sociala medier kan även utgöra digitala värdtjänster i e-handelsdirektivets mening¹³. Den som driver en digital värdtjänst har i dag ingen skyldighet att generellt övervaka den information som överförs och lagras och inte heller aktivt leta efter olaglig verksamhet på plattformarna. De har dock en skyldighet att utan dröjsmål informera myndigheter om olaglig verksamhet som de upptäcker. Lagstiftning som skulle ge tillhandahållare av sociala medier skyldigheter att styra kommunikationen och olika överenskommelser mellan människor skulle avsevärt kunna försvåra deras verksamhet. Mot bakgrund av det nu anförda föreslår utredningen inte någon ny lagstiftning som skulle ge tillhandahållare av sociala medier skyldigheter i syfte att motverka otillåten taxiverksamhet.

Finns det behov av ytterligare lagstiftning för att motverka att samåkningsplattformar ska kunna utnyttjas för olaglig taxitrafik?

Fråga är om det finns behov av och är möjligt att föreslå ytterligare bestämmelser, utöver de befintliga bestämmelserna om straffansvar och myndighetskontroll, för att motverka att samåkningsplattformar används för olaglig taxitrafik.

Bör det införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar?

Genom en tillståndsprövning eller ett anmälningsförfarande skulle efterlevnaden av eventuella skyldigheter för förmedlare kunna kontrolleras och tillstånd eller godkännande lämnas då det är visat att skyldigheterna uppfylls. Först när ett tillstånd eller ett godkännande

¹² Med informationssamhällets tjänster menas tjänster som utförs mot ersättning, på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare. Se artikel 2 a 1.1 b i e-handelsdirektivet samt artikel 1.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet).

¹³ En värdtjänst är en tjänst av enbart teknisk, automatisk och passiv natur, exempelvis elektroniska anslagstavlor och chatttjänster, med andra ord mellanhänder. Se artikel 14 och 15.1 samt skäl 42 i e-handelsdirektivet.

har lämnats skulle verksamheten få påbörjas. Ett tillstånd eller godkännande skulle kunna dras tillbaka och sanktioner utgå i fall skyldigheterna inte skulle uppfyllas. Tillstånds- eller anmälningsförfarandet skulle medföra en kontakt mellan förmedlare och myndigheter, vilket i sin tur skulle kunna bidra till dialog dem emellan. Ett tillstånd eller godkännande skulle kunna skapa tillit hos användare då en myndighet har granskat och tillåtit verksamheten. Ett myndighetsgodkännande kan dock inte garantera personsäkerhet vid samåkning eller att plattformar inte utnyttjas för olaglig taxitrafik genom överenskommelser om ersättningsnivåer som överstiger de som utredningen nu har föreslagit. Av det skälet kan ett tillståndskrav ifrågasättas som ett medel för att skapa tillit bland användarna. Däremot kan tillståndskrav bidra till säkerhet och laglighet.

När det gäller möjligheten att föreskriva om tillståndskrav finns som nämnts angående sociala medier ovan EU-rättslig reglering som är av betydelse. Enligt e-handelsdirektivet måste medlemsstaterna säkerställa att start och bedrivande av verksamhet av leverantör av informationssamhällets tjänster inte omfattas av bestämmelser om förhandstillstånd eller andra krav som har motsvarande effekt. Informationssamhällets tjänster är tjänster som vanligtvis utförs mot ersättning på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare.¹⁴ När samåkningsplattformar endast fungerar som mellanhand mellan de som vill samåka kan de betraktas som leverantörer av informationssamhällets tjänster. I sådana fall kan det finnas hinder enligt EU-rätten att föreskriva om tillståndskrav eller motsvarande. Ett medlemsland skulle däremot kunna besluta om ett regelverk med tillståndskrav avseende plattformar där förmedlarna är leverantörer av själva transporten, eftersom plattformarna i sådana fall inte endast är en mellanhand. Vid bedömningen av om en plattform endast är en mellanhand eller leverantör är förmedlarens kontroll och inflytande över tjänsten av betydelse. Kriterier som kan vara av betydelse vid bedömningen är priset, övriga centrala avtalsvillkor och ägande av de huvudsakliga tillgångarna. Ju mer förmedlaren bestämmer över det slutliga priset som ska betalas av passage-

¹⁴ Artikel 2 a 1.1 b i e-handelsdirektivet samt artikel 1.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet) samt 2 § lag (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster.

rarna till innehavare av bilen eller föraren och andra avtalsvillkor, desto mer talar det för att förmedlaren är att betrakta som leverantör. Om förmedlaren äger bilarna som används för samåkningen kan det tala för att förmedlaren är leverantör. Andra faktorer som kan tala för att plattformen är leverantör är om plattformen tar på sig alla risker för tjänsten eller om det rör sig om ett anställningsförhållande mellan plattformen och den person som tillhandahåller tjänsten.¹⁵ Förmedlare som endast hjälper användare exempelvis genom att erbjuda betalsystem, försäkringar, service eller möjlighet för användarna att skriva betyg, bör enligt EU-kommissionen inte betraktas som leverantörer.¹⁶

Bland de befintliga samåkningsplattformarna som utredningen har studerat förekommer både att förmedlarna bestämmer priset och att de inte gör det. Generellt sett tar förmedlarna inget ansvar för själva samåkningen eller ålägger användare att genomföra samåkningsresor. Hos en samåkningsplattform kan dock bilägaren få betalt om en passagerare avbokar en skjuts inom tre timmar före utsatt starttid och hos en annan är matchningen bindande på så sätt att betalning inte kan återgå om samåkningsresan inte genomförs. En av de studerade plattformarna drivs av ett biluthyrningsföretag som äger de bilar i vilka samåkningen sker. Denna förmedlare uppger i avtalsvillkoren att den inte tar ansvar för överenskommelser om samåkning eller själva samåkningen. De studerade samåkningsplattformarna har flera likheter, men även olikheter i sin uppbyggnad. Förmedlarna tar generellt sett lite, men ändå olika mycket ansvar för samåkningen. Vidare bestämmer de på olika sätt över priset för en samåkningsresa. En prövning måste göras i varje enskilt fall om en förmedlare är att betrakta som mellanhand eller leverantör.

Oavsett om befintliga samåkningsplattformar är att betrakta som mellanhänder eller leverantörer skulle ett tillstånds- eller anmälningsförfarande i vart fall kunna föreslås för leverantörer. Frågan är om det finns anledning för utredningen att föreslå regler om tillstånds- eller anmälningskrav. Som anförts i kapitel 12 är den främsta utmaningen för samåkning, både via plattformar och vid sidan av sådana, att få människor att börja samåka. Skälen synes främst handla om attityder, som inte är helt enkla att förändra. Det har visat sig handla

¹⁵ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6.

¹⁶ Europeiska kommissionen, *Europeisk agenda för delningsekonomin*, COM (2016) 356, s. 6–7.

om en skepsis mot att samåka med obekanta och bekvämlighet, exempelvis att få en stund för sig själv. Trafikverket har rapporterat om att en rad olika försök har gjorts för att öka samåkning de senaste 30–40 åren utan att några vidare resultat har uppnåtts. Inte heller har samåkningen ökat nämnvärt trots att samåkningsplattformar vuxit fram de senaste 15 åren. Om samåkningen skulle öka som en effekt av utredningens förslag och/eller det skulle uppstå problem är det utredningens uppfattning att tillstånds- eller anmälningsskrav bör övervägas då. Prövningar om tillstånd eller godkännande kan lämpligast göras då det finns konkreta problem att ta ställning till. Av detta skäl är det utredningens uppfattning att några krav på tillstånd eller godkännande inte bör föreslås i dagsläget. En annan aspekt som talar emot att införa tillstånds- eller anmälningsskyldighet i dag är att det kan få en avhållande effekt för förmedlare som vill starta en samåkningsplattform, eftersom det först måste utredas huruvida de är tillstånds- eller anmälningsskyldiga. Det skulle inte minst kunna vara avhållande för privatpersoner eller föreningar som vill starta en samåkningsplattform samt för lokala grupper eller initiativ, av de skälen att de kanske inte har de ekonomiska medel som krävs eller möjlighet att sköta den administration det skulle kunna föranleda.

Mot bakgrund av det som har sagts ovan finner utredningen att det i dagsläget inte bör införas tillstånds- eller anmälningsskyldighet för samåkningsplattformar.

Bör det införas skyldigheter för förmedlare av samåkning att tillhandahålla betalsystem och att lämna information?

Utan att föreskriva om tillståndsskrav skulle i stället skyldigheter för förmedlare kunna föreslås och kopplas till sanktioner. Det vill säga att verksamheterna inte behöver tillståndsprövas, men ändå uppfylla vissa skyldigheter enligt lag och drabbas av sanktioner i fall de inte skulle uppfylla skyldigheterna. I detta sammanhang bör beaktas om skyldigheterna skulle ha en motsvarande effekt som ett tillståndsskrav enligt e-handelsdirektivet. I vart fall skulle skyldigheter kopplade till sanktioner kunna avse förmedlare som är att betrakta som leverantörer, enligt vad utredningen har anfört under tidigare rubrik om tillstånds- eller anmälningsskrav. För att motverka olaglig taxitrafik skulle förmedlare exempelvis kunna åläggas skyldighet att tillhandahålla

ett betalsystem som måste utnyttjas av användarna, så att betalning och överenskommelser om ersättningsnivå inte ska förekomma i bilen och inte överstiga de nivåer som utredningen nu har föreslagit. En annan skyldighet skulle kunna vara att informera användarna om tillåtna ersättningsnivåer och att samåkning således inte får medföra ekonomisk vinst.

Fördelar med en skyldighet för förmedlarna att tillhandahålla ett betalsystem som måste användas av användarna är att det kan styra betalningarna och därmed ersättningsnivåerna mellan passagerare och innehavaren av bilen eller förare. Vidare skulle betalningar kunna spåras om polisen eller Skatteverket skulle behöva sådana uppgifter. Dessa fördelar skulle kunna motverka att plattformarna utnyttjas för olaglig taxiverksamhet. Trots ett betalsystem skulle dock överenskommelser om extra betalning kunna ske vid sidan av den kommunikation som sker på plattformen, exempelvis under resan. Vidare finns det samåkningsplattformar som inte har finansiella resurser att tillhandahålla betalsystem. Deras verksamhet skulle därmed försvåras med ett sådant förslag. Det finns också risk för att krav på betalsystem skulle kunna förhindra uppstart av nya samåkningsplattformar.

Fördelar med en skyldighet att informera användarna om tillåtna ersättningsnivåer och att samåkning således inte får medföra ekonomisk vinst är att information om gällande regler sprids, vilket skulle kunna bidra till att motverka olaglig taxitrafik. En person som exempelvis använder en samåkningsplattform med vetskap om reglerna för ersättningsnivåer skulle kanske inte vara beredd att betala mer än det tillåtna om någon skulle begära det. En sak som talar emot en skyldighet att lämna information om tillåtna ersättningsnivåer är att den gällande ordningen för att informera allmänheten om gällande rätt är att kungöra nya författningar. Genom det anses allmänheten ha fått kännedom om reglerna. Det är även vanligt att berörda myndigheter informerar om gällande rätt, exempelvis på sina hemsidor. Till det kommer att förmedlare har en skyldighet att informera användarna om priser för att använda plattformen enligt gällande rätt. Information om ersättningsnivåer för samåkningsresorna kan på ett naturligt sätt komma att ingå i samband med den information som förmedlarna måste lämna.

Det har av utredningen inte framkommit uppgifter om att dagens samåkningsplattformar används för att bedriva olaglig taxitrafik. I kapitel 12 har utredningen dragit slutsatsen att befintliga samåknings-

plattformar i Sverige i viss mån är självreglerande när det gäller ersättningsnivåer. Det innebär dock inte att det inte förekommer olaglig taxitrafik via samåkningsplattformarna. Utredningens förslag kan innebära att fler samåkningsplattformar introduceras och att personer börjar använda samåkningsplattformar i större grad. Detta kan medföra en ökad risk för att plattformarna utnyttjas för att bedriva olaglig taxitrafik. De som driver plattformarna har enligt gällande regler ingen skyldighet att aktivt eftersöka olaglig information och verksamhet på sina plattformar. Om de däremot får kännedom om olaglig information på sina plattformar kan de hållas till ansvar om de inte utan dröjsmål förhindrar vidare spridning av informationen. Det finns därmed vissa incitament för förmedlarna att undvika att olaglig information sprids på deras plattformar och att snabbt förhindra spridning av informationen i fråga. Det är enligt utredningens uppfattning mer sannolikt att anta att olaglig taxitrafik organiseras via sociala medier än via samåkningsplattformar eftersom samåkare och samåkningsplattformar sannolikt har ett egenintresse av att plattformarna inte utnyttjas för olaglig taxitrafik. Plattformarnas intresse kan dels bestå i att ha ett bra rykte, dels i att samåkningen ska fylla en viss funktion i samhället. Ofta drivs samåkningsplattformar utifrån idén om att samåkning ska bidra till billigare resekostnader, vara bra för miljön och bygga på kostnadsdelning. Samåkares intresse kan vara att inte behöva betala mer än vad de skulle ha gjort om kostnaderna delas. I de fall betygssystem finns, kommer sannolikt de som inte följer reglerna för samåkning genom att till exempel kräva en högre ersättning (via plattformen eller i bilen) kommer att få ett lägre betyg av medresenärerna. Mot bakgrund av det som sagts ovan kan utredningen konstatera att det finns en risk att samåkningsplattformar utnyttjas för att bedriva olaglig taxitrafik, men också att det kan finnas självreglerande inslag som minskar riskerna. Utredningens uppfattning är att fördelarna med att främja en ökad samåkning i samhället överväger riskerna för att samåkningsplattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik. Om utvecklingen skulle visa på problem i detta avseende är det utredningens uppfattning att krav på förmedlare kan övervägas på nytt.

Av de skäl som anges ovan är det utredningens uppfattning att bestämmelser om skyldigheter för samåkningsplattformar att tillhandahålla betalsystem och informera om gällande regler inte bör införas.

Finns det behov av ytterligare lagstiftning för att främja personsäkerhet vid samåkning?

En av utmaningarna med samåkning är personlig säkerhet. Polisen har framfört till utredningen att det finns ökad risk för personsäkerheten om människor börjar åka med obekanta i större utsträckning.

Bör det införas skyldigheter för förmedlare av samåkning att främja personsäkerheten?

I brottsbalken (1962:700) finns bland annat straffbestämmelser för brott mot liv och hälsa, frihet och frid, sexualbrott, rån och andra tillgreppsbrott. Fråga uppstår om det utöver de befintliga straffbestämmelser bör införas ytterligare bestämmelser i syfte att främja personsäkerhet vid samåkning. För att främja säkerhet vid samåkning skulle förmedlare exempelvis kunna åläggas att kontrollera användarna i fråga deras identitet och behörighet att köra bil. Förmedlarna skulle även kunna åläggas skyldighet att kontrollera fordonen i fråga om de är kontrollbesiktade och försäkrade. Ytterligare en skyldighet skulle kunna vara att tillhandahålla tekniska lösningar som möjliggör för de som samåker att se var de befinner sig i realtid och att kunna dela med sig av sådan information till andra.

Gällande krav på bilar är i dag att de ska vara besiktade och trafikförsäkrade. Den som kör en bil måste ha körkort. De förmedlare av samåkning som utredningen har studerat kontrollerar inte om föraren har körkort, är ostraffad eller om bilen är besiktad och försäkrad. Den kontroll som i dag kan ske i dessa avseenden är polisens kontroll av fordon och förare. En av de taxiliknande tjänsterna som utredningen har studerat kan genom GPS-teknik dela med sig av reseinformation i realtid, däribland exakt resväg, uppskattad ankomsttid och position på karta. Passagerare kan dela med sig av informationen till exempelvis vänner och familj. En förmedlare för samåkning har till utredningen uppgett att den arbetar med en liknande lösning.

Säkerhet framhålls av förmedlarna av samåkning som en viktig utmaning, men de har inte uppgett att det finns stora problem med säkerheten. Inte heller myndigheter har lämnat några rapporter om problem med säkerheten. Det innebär dock inte att det inte förekommer problem. Branschen är i viss mån självreglerande. De sex förmedlare av samåkning som utredningen har haft kontakt med vidtar

åtgärder för att öka säkerheten genom transparent kommunikation mellan deltagarna, betygssystem, GPS-funktioner och inhämtande av personuppgifter. Fler åtgärder skulle troligen kunna främja säkerheten ytterligare, exempelvis användning av mobilt bank-id eller inhämtande av belastningsregister, körkorts- och fordonsuppgifter.

Ur integritetssynpunkt bör emellertid behandling av personuppgifter ske endast om det är nödvändigt. Som framgår i kommande avsnitt är det förenat med vissa risker att lämna ifrån sig personuppgifter till plattformar. Till det kommer att kostnaderna för förmedlarna att tillhandahålla tekniska lösningar och genomföra kontroller, på samma sätt som krav på betalsystem, skulle riskera att befintliga samåkningsplattformars fortsatta verksamhet och förhindra nya samåkningsplattformar, vilket inte skulle främja samåkning. Mot bakgrund av det nu anförda föreslår inte utredningen någon lagstiftning om skyldighet för förmedlare att främja säkerhet vid samåkning.

13.4 Integritetsfrågor

Bedömning: Ytterligare bestämmelser om skydd av personuppgifter bör inte införas för förmedlare av samåkning.

Aktuell bestämmelse

I 9 § första stycket personuppgiftslagen (1998:204) finns skyldigheter för personuppgiftsansvariga avseende behandling av personuppgifter.

Det finns risker med behandling av personuppgifter

Enligt Integritetskommittén finns det en risk att förmedlare använder de personuppgifter som de samlar in för nya ändamål, som användarna inte har informerats om, som de inte har godkänt och som de inte heller hade kunnat föreställa sig då de ingick avtalet med företaget i fråga. Enligt kommittén börjar uppgifter i allt större utsträckning att användas för andra ändamål än dem för vilka de ursprungligen samlades in, vilket brukar kallas för "ändamålsglidning". När ett stort antal i sig harmlösa uppgifter från olika sammanhang

bearbetas och analyseras samlat, kan de tillsammans ge nya och tidigare oanade kunskaper om enskildas personligheter och användas för att göra antaganden om deras framtida beteende.¹⁷

Befintliga regler om behandling av personuppgifter är tillräckliga

Personuppgifter ska samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte vara fler än nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. Utredningen har övervägt om det bör införas särskilda bestämmelser om behandling av personuppgifter för förmedlare av samåkning utöver de befintliga bestämmelserna i personuppgiftslagen.

De förmedlare i Sverige som utredningen har studerat använder sig att flertalet personuppgifter, bland annat av det antal eller den art, som gör att en person antingen direkt eller indirekt kan identifieras. Ett av skälen för detta är att skydda användarnas person-säkerhet. Om något skulle hända kan plattformarna identifiera vilka som har åkt med varandra och när samt kanske även i vilken bil. Detta kan ha betydelse bland annat för försäkringsfrågor och för brottsutredningar. Befintliga EU-rättsliga och svenska regler om behandling av personuppgifter gäller för samåkningsplattformarna och täcker såväl de personuppgifter som plattformarna behandlar och kan tänkas behandla som hur behandlingen får ske. Utredningens uppfattning är att befintliga regler är tillräckliga och att det av den anledningen inte bör införas några särskilda regler om behandling av personuppgifter för förmedlare av samåkningsplattformar.

¹⁷ SOU 2016:41 *Hur står det till med den personliga integriteten? – en kartläggning av Integritetskommittén*, s. 368–372.

14 Konsekvensbeskrivningar

Inledande läsanvisning och sammanfattning av förslagets huvudsakliga konsekvenser

I detta kapitel redovisas sannolika konsekvenser av utredningens förslag. Förslaget läggs fram i en omvärld där tekniken är på snabb framfart, nya affärsidéer och marknadserbjudanden introduceras nästan varje vecka och kundernas krav och acceptans av nya förutsättningar ändras. Även om vissa trender är tydliga saknas statistik och trovärdiga uppgifter, som försvårar konsekvensanalysen; utredningen understryker behovet av uppdaterade analyser som kan förbättra konsekvensanalysen inför eventuellt införande av författningsförslaget.

Kapitlet inleds med en redovisning av kraven på konsekvensanalysen och genomförandet av analysen. I avsnitt 14.3 redogör utredningen för troliga konsekvenser av införandet av alternativ kontrollutrustning för taxibilar i kombination med avskaffande av dispensmöjligheter för taxameter. I avsnitt 14.4 redogör utredningen för troliga konsekvenser av tydligare regler och definitioner av samåkning. I avsnitt 14.5 redovisar utredningen hur förslagen om taxi och samåkning är förenliga med relevant EU-lagstiftning.

De mest framträdande konsekvenserna av utredningens förslag om slopade dispensmöjligheter för taxameter, men tillåtelse av alternativ kontrollutrustning för taxibilar är följande.

- Bättre underlag för skattekontroll av taxifordon som har dispens enligt gällande lagstiftning samt nya marknadsaktörer.
- Lägre kostnader för regelfterlevnad, konservativt räknat cirka 0,3–0,5 procent av omsättningen för de som väljer den alternativa kontrollutrustningen, med undantag för några som har dispens i dag.

- Kostnader för vissa myndigheter att anpassa sina verksamheter till de nya reglerna, men även förhöjda skatteintäkter på grund av minskad underredovisning av intäkter.
- Inga stora effekter på miljöförhållanden, arbetsvillkor eller priser på kort sikt.
- En snabbare omstrukturering av taximarknaden på en längre sikt med flera aktörer och flera deltidsförare eftersom marknads-etableringskostnaderna minskas.
- Ökad konkurrens i storstäderna.
- En mindre påverkan i glesbygden förutom en möjlig ökning av taxiutbud om deltidskörande blir mer lönsamt.

Dessutom gynnar förslaget seriösa taxiföretag eftersom förekomsten av skattefusk blir mindre. Införandet av billigare och mer effektiv kontrollutrustning kan dessutom lätt anpassas till nya marknadsinnovationer och transportsystem såsom förarlösa bilar eftersom beställningarna och betalningarna genomförs via en beställningscentral.

De mest framträdande konsekvenserna av en tydligare definition av samåkning som erbjuds till allmänheten och en tydlig gränsdragning mellan samåkning och taxi är troligtvis att

- personer som samåker via plattformar kan fortsätta att göra det i trygg förvisning om vad som är laglig samåkning
- personer som vill samåka via plattformar kan börja göra det utan oro för om det är olagligt
- förmedlare av samåkning kan fortsätta att utveckla sin verksamhet i trygg förvisning om vad som är laglig samåkning
- fler etableringar av samåkningsplattformar – stora som små
- tillgängligheten ökar, inte minst för personer utan tillgång till egen bil och på landsbygden
- samåkning även i fortsättningen kan ske utan oklarheter ur konsument- arbetsrätt- och skatterättsliga perspektiv samt utan att snedvrida konkurrensen på taximarknaden om de föreslagna reglerna för samåkning efterlevs

- om samåkning ökar till följd av utredningens förslag kan det eventuellt bidra till bättre miljö och minskad trängsel
- polisen och Skatteverket kan få ökade kostnader för att kontrollera samåkning och inkomster från samåkning från fler plattformar
- den lokala delningsekonomin med samåkning kan blomstra eftersom det inte ställs några krav på tillstånd eller andra skyldigheter för förmedlarna som är förknippade med kostnader.

14.1 Kraven på en konsekvensanalys

Enligt 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474) ska en konsekvensanalys innehålla en beräkning av de kostnader eller intäkter som förslagen kan medföra för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt, ska dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting ska utredningen föreslå en finansiering. Om förslagen har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, ska konsekvenserna i dessa avseenden anges i betänkandet. Konsekvenserna ska anges på ett sätt som motsvarar de krav på innehållet i konsekvensutredningar som finns i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning.

Konsekvensanalysen ska enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning innehålla bland annat följande.

- En beskrivning av vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd,
- uppgifter om vilka som berörs av regleringen, och
- uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen.

Om förslagen kan få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt ska konsekvensutredningen, i den omfattning som är möjlig, innehålla en beskrivning av följande.

- Antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen,
- vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader,
- vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen,
- vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen,
- hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen, och
- om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Enligt utredningens direktiv ska konsekvensanalysen utöver ovan angivna uppgifter särskilt belysa följande.

- Förslagets effekter för konsumenter av taxitrafik och brukare av samåkningstjänster,
- förslagets effekter för skyddet av den personliga integriteten, särskilt vad gäller eventuella förslag om insamling av uppgifter om rörelser av fordon i taxitrafik och uppgifter om ekonomiska transaktioner mellan kunder och företag,
- förslagets effekter på kostnaderna (såväl administrativa som andra kostnader) för företagen samt övriga effekter för företag,
- förslagets effekter på konkurrensen samt arbets- och anställningsvillkoren på taxiområdet,
- förslagets effekter för små- och medelstora företag,
- förslagets effekter på nya och innovativa affärsmodeller,
- förslagets effekter för olika regioner i Sverige,

- miljömässiga effekter, inklusive klimatutsläpp, däribland bedömningar om förslagens effekt på överflyttning till och från andra transportslag,
- hur reglerna i diskrimineringslagen om bristande tillgänglighet som en form av diskriminering (prop. 2013/14:198), påverkar utformningen av den nya kategorin för personbefordran samt ändrade eller förtydligade regler om samåkning mellan privatpersoner,
- de administrativa och ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter samt finansiering av dessa och
- offentliga finansiella och samhällsekonomiska effekter.

Enligt direktivet ska samråd ske med Tillväxtverket och Diskrimineringsombudsmannen om konsekvensutredningen.

14.2 Genomförande av konsekvensanalysen

Ambitionen för arbetet med konsekvensanalysen har varit att identifiera, kvantifiera och värdera hur förslagens konsekvenser påverkar berörda aktörer och att bedöma deras för- och nackdelar. I den mån det har varit möjligt har utgångspunkten varit att bedöma konsekvenserna av förslagen på kvantitativa grunder. Under processen för framtagande av konsekvensanalysen har utredningen samrått med Tillväxtverket och Diskrimineringsombudsmannen.

Utredningen har engagerat WSP Analys och Strategi för att bistå med konsekvensanalyser av de förslag som utredningen lämnar. Utredningen har också uppdragit åt Kvadrat AB att utreda möjligheterna att införa ny kontrollteknik i taxibilar som ett alternativ till taxameter.

Underlaget för konsekvensanalysen har bestått av skriftliga fakta i utredningar, rapporter med mera som utredningen har tagit del av samt muntliga och skriftliga uppgifter från företrädare för intressenter inom taxi-, teknik- och samåkningsbranscherna som utredningen har haft kontakt med. Underlaget har vidare bestått i den tekniska rapport om utformning och kostnad för ny kontrollteknik som utredningen beställt samt WSP Strategi och Analys rapport om konsekvensanalys. WSP har utöver erhållit material från utredningen

tagit del av utredningar, rapporter och statistik över taxinäringen. WSP har även genomfört intervjuer med taxametertillverkare, beställningscentraler, företrädare för taxinäringen och experter på myndigheter.

14.3 Konsekvenserna av förslagen om taxi

Syftena med förslaget att avskaffa möjligheterna till dispens från taxameterkravet är att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för likvärdiga tjänster och att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Syftena med förslaget att införa möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter är att göra taxilagstiftningen teknikneutral och anpassad efter nya tekniska förutsättningar samt förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Utredningens förslag om att avskaffa möjligheterna att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter hänger ihop. Förslaget att avskaffa möjligheten till dispens från taxameter förutsätter att de taxifordon som i dag har möjlighet att få dispens från taxameterkravet ska kunna använda den särskilda utrustningen för taxifordon där kontrollkraven är anpassade till deras speciella förutsättningar. Därför analyseras konsekvenserna av båda förslagen tillsammans.

Referensalternativet i konsekvensanalysen är den ordning som kommer att gälla från den 1 januari 2017¹:

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

¹ De regler som avser redovisningscentraler för taxitrafik träder i kraft den 1 januari 2017 och de som avser taxiföretagens skyldigheter den 1 maj 2017.

14.3.1 Effekterna om utredningens förslag inte genomförs samt alternativa lösningar

Taxinäringen är en kontantbransch med flera mindre transaktioner och som i alla kontantbranscher finns det risk för skatteundandragande. Skatteförfarandelagens krav på kassaregister som i stort sett omfattar alla andra kontantbranscher gäller inte taxinäringen.² I stället sker skattekontrollen genom taxameter.

Som redovisats i kapitel 6.2.3 skiljer sig dock kontrollerbarheten åt mellan aktörer på grund av att vissa har dispens från taxameterkravet. När systemet med obligatoriska redovisningscentraler införs under 2017 kommer skillnaden i kontrollerbarhet att växa mellan de aktörer som har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet. Att behålla möjligheten till dispens från taxameterkravet kommer att skapa en obalans på taximarknaden.

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

På taximarknaden har ny IT-teknik skapat möjligheter att effektivt koppla samman taxiföretag med kunder. Den tekniken har öppnat för att resorna kan bokas och betalas via mobilapplikationer. Dessa fordon har i dag oftast taxameter även om denna inte alltid används på föreskrivet sätt. Affärsformen har blivit populär bland konsumenterna och förarna men innebär också att risken för skatteundandragande ökat i taxinäringen³. Möjligheter till skatteundandragande för vissa aktörer ökar också risken för osund konkurrens i näringen som helhet. Samtidigt kan ny teknik möjliggöra en effektiv skattekontroll av taxifordon, med annan utrustning än taxameter. Behovet av att skapa en form av taxi som är fullt anpassad till den tekniska utvecklingen, men där skattekontrollen är lika effektiv som för övrig taxi, är stort. Utredningens övervägningar av alternativa lösningar finns i kapitel 6.

² 39 kap. 4–10 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244).

³ Skatteverkets rapport 2016-03-15, *Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet*.

14.3.2 Förslagens konsekvenser för skattekontrollen

Som redovisats i kapitel 6.2.1 kan det befaras att det förekommer ett betydande skatteundandragande inom taxinäringen även om det totala skatteundandragandet inte har kunnat uppskattas. De undersökningar som gjorts av det möjliga skatteundandragandet i taxinäringen refereras nedan, i avsnitt 14.3.12.

Avskaffande av möjligheten att få dispens från taxameter

Vart tionde taxifordon har i dag dispens från kravet på taxameter⁴. Transportstyrelsen har uppskattat att 90 procent av dem kör samhällsbetalda transporter – bland annat färdtjänst och skolskjutsar – medan återstoden är så kallade hyrverksbilar, exempelvis limousiner⁵.

För att kunna genomföra en effektiv skattekontroll avseende ett taxiföretag behövs tillförlitliga uppgifter om bland annat betalningar och körsträckor. Taxametern är, om den används på rätt sätt, i dagsläget det mest effektiva instrumentet för att kontrollera att såväl taxiföretagen som taxiförarna betalar rätt skatt. Taxametern registrerar bland annat taxifordonets totala körda km, antal körda km som fordonet är i tjänst och antalet betalda körda km. Om antalet betalda körda km är ovanligt lågt i förhållande till bilens totala körsträcka, är detta en indikation på att det genomförs körningar som inte registreras i taxameter.

Förutsättningarna för skattekontrollen av de taxifordon som har taxameter blir avsevärt bättre i samband med att det blir obligatoriskt att överföra taxameteruppgifterna till särskilda redovisningscentraler för taxitrafik den 1 januari 2017. Uppgifter ska lagras där i sju år för att kunna begäras ut av Skatteverket vid kontroll.⁶ Utredningens förslag att ta bort möjligheten att få dispens från kravet på taxameter innebär därmed, allt annat lika, en tydlig förbättring av möjligheten till en effektiv och likvärdig skattekontroll av alla taxiföretag.

⁴ I juni 2016 hade 1 737 av de 16 871 fordon som var i taxitrafik dispens från taxameterkravet. Det motsvarade 10,3 procent av fordonen.

⁵ Dispens kan medges för två år i taget, men den vanliga är att dispensen gäller ett år i taget. Att söka dispens kostar 2 500 kronor per taxiföretag och ansökan. Ansökan kan gälla ett eller flera fordon.

⁶ Fordon med taxameter ansluts till redovisningscentralerna från den 1 maj 2017 allteftersom den årliga besiktningen av taxametern genomförs. Den 30 april 2018 bör alla fordon med taxameter vara anslutna till en redovisningscentral.

Möjligheten att använda särskild utrustning för taxifordon

Företag som tillverkar taxametrar har till utredningen uttryckt tveksamhet till att det går att skapa ett lika säkert kontrollinstrument som taxameter.⁷ Utredningens förslag att införa ett nytt kontrollalternativ, utan krav på taxameter skulle kunna innebära en risk för att förutsättningarna för en effektiv skattekontroll blir sämre. Utredningens förslag på regelverk för särskild utrustning för taxifordon är dock utformat med starka krav som gör att möjligheten till skatteundandragande minskar. Den tekniska utredning av ny kontrollteknik som utredningen låtit genomföra har funnit att det är fullt möjligt att med hjälp av annan kontrollteknik skapa bra förutsättningar för en effektiv kontroll. Enligt utredningens förslag kommer krav på insamling, lagring och utlämnande av uppgifter att ställas på en särskild tillståndspliktig beställningscentral. Möjligheten till skattekontroll kommer att vara lika god för fordon med särskild utrustning som för taxifordon som har taxameter.⁸

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

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

⁷ Intervjuer med Halda AB, Fredrik Helgesson, VD den 21 september 2016 och Henrik Pettersson, juli–augusti 2016 samt Structab AB, Pelle Wiklander, CMO, juli–september 2016.

⁸ May-Lis Farnes rapport, *Taxiutredningen – tekniska möjligheter*, versionen av den 30 augusti 2016.

Effekter på kort och lång sikt

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

14.3.3 Effekter på berörda företags kostnader

Ett taxiföretag har i stora drag följande kostnader för sin verksamhet; lönekostnader, kostnader för fordonet, drivmedel, taxameterkostnad samt kostnader för anslutning till en beställningscentral för de företag som är anslutna. Ibland kan utrustningen köpas in av en beställningscentral som sedan debiterar taxiföretaget kostnaden. Från och med 2017 tillkommer kostnaden för att ansluta taxametern till en redovisningscentral. Utöver detta tillkommer andra kostnader för att bedriva näringsverksamhet samt skatter och avgifter.

Enligt det taxiindex över taxinäringens kostnader som SCB ställer samman har taxinäringens kostnader ökat snabbare än konsumentprisindex (KPI) under de senaste 25 åren. Mellan åren 1990 och 2015 ökade taxiindex med drygt 70 procent medan KPI ökade med drygt 40 procent. Enligt inkomna synpunkter till utredningen är en betydande del av kostnaden kopplad till besiktningen och den fysiska plomberingen av taxameterutrustningen⁹. När utrustningen eller bilen byts måste företaget bekosta nedmontering, ommontering och besiktning av den nya utrustningen.

Ökad kostnad för regelefterlevnad

Vart tionde taxifordon – drygt 1 700 fordon – har i dag dispens från kravet på taxameter¹⁰. Det finns inga uppgifter hos Transportstyrelsen om hur många av dessa som är anslutna till en beställnings-

⁹ Taxameterutrustning och fastsättningen av denna ska vara kontrollerad och plomberad.

¹⁰ I juni 2016 hade 1 737 av de 16 871 fordon som var i taxitrafik dispens från taxameterkravet. Det motsvarade 10,3 procent av fordonen.

central i dag. Enligt branschföreträdare tillhör sannolikt majoriteten av dem beställningscentraler som är specialiserade på att genomföra samhällsbetalda transporter. Taxiföretag har större sannolikhet att vinna upphandlingar avseende samhällsbetalda transporter om de är anslutna till en beställningscentral.¹¹

Om dispensmöjligheten för taxameter försvinner har dessa bilar som alternativ att

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

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

Kostnad för taxameter

WSP Analys och Strategi har intervjuat fyra av de fem största tillverkarna av taxametrar för att kartlägga kostnaderna för inköp och drift av en ny taxameter. Undersökningen visar att kostnaden för en taxameter varierar kraftigt med standard och funktion.¹²

Kalkylen nedan bygger på kostnaden för en ny taxameter. Det finns dock begagnade taxametrar att köpa som har lägre inköpskostnader men troligen högre driftskostnader.

Kostnaden för att köpa en ny taxameter varierar mellan 15 000 och 45 000 kronor. Den billigaste taxametern som kan överföra taxameteruppgifterna trådlöst till en redovisningscentral kostar 22 500 kronor i inköp.¹³ Kostnaden för att installera en taxameter i fordonet uppgår till mellan 4 000 och 10 000 kronor. Till detta kommer en kostnad för besiktning och underhåll av taxametern på mellan 1 500 och 3 100 kronor per år. De beställningscentraler som

¹¹ Intervju den 19 augusti 2016 med Taxiförbundet; förbundsdirektör Claudio Skubla chefsjurist och projektledare Anders Berge och projektledare Ejert Sejboldt.

¹² WSP har samlat in prisuppgifter från företagen Structab, Halda, Taxisystem samt Nordic Auto El (f.d. Frogne).

¹³ Taxitrafiklagen kräver att uppgifterna ska överföras trådlöst till redovisningscentralen. Det behöver inte ske direkt från taxametern men överföring direkt från taxametern sparar administrativt arbete för taxiföretaget.

WSP intervjuat uppskattar att en taxameter behöver bytas ut efter cirka 5 år, samt ommonteras om fordonen byts.¹⁴ Utöver det tillkommer en kostnad för att lagra taxameteruppgifter hos en redovisningscentral.¹⁵ WSP har i intervjuerna med taxametertillverkare och beställningscentraler sökt en uppskattning av kostnaden. Flera av de beställningscentraler som intervjuats planerar att bli redovisningscentraler när lagen träder i kraft. Ingen av dem har dock bestämt lagringskostnaden ännu. I departementsutredningen om redovisningscentraler uppskattades att kostnaden skulle uppgå till 3 000 kronor om året per fordon. I brist på nya uppgifter utgår utredningen från att detta fortfarande gäller.¹⁶

Tabell 14.1 Uppskattad lägsta kostnad för en taxameter som är ansluten till en redovisningscentral vid en livslängd på fem år. Kronor

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

Källa: WSP intervjuer med fyra taxametertillverkare.

De taxiföretag som i dag har dispens från kravet på taxameter och väljer att skaffa taxameter beräknas därmed att få en merkostnad på 9 800 kronor om året per fordon om de måste anskaffa och underhålla en taxameter. Utredningen avrundar detta till 10 000 kronor om året.

Besparing – dispenskostnad

De taxiföretag som har dispens från taxameterkravet, måste dock i dag ansöka om dispens och betala en avgift för detta. Om möjligheten till dispens tas bort försvinner den kostnaden. Dispens be-

¹⁴ WSP har intervjuat sju beställningscentraler av olika storlek i olika delar av landet. Vissa taxametertillverkare intygar dock att en taxameter har en livslängd på minst 10 år.

¹⁵ Regeringskansliet, *Redovisningscentraler för taxi*, DS 2013:66, s. 150–153.

¹⁶ WSP har intervjuat sju beställningscentraler av olika storlek i olika delar av landet. Fyra av dem överväger att bli redovisningscentraler när lagen träder i kraft.

viljas för upp till två år men numera medges ofta för ett år i taget. Avgiften är 2 500 kronor per ansökan som kan gälla ett eller flera fordon. En genomgång av de registrerade dispensererna hos Transportstyrelsen har visat att det finns dispenser beviljade för ett enskilda fordon från samma taxiföretag och dispenser som beviljats för fler än 200 fordon från samma taxiföretag. Den genomsnittliga dispenskostnaden per taxifordon kan därmed variera kraftigt från drygt 10 kronor per fordon och år för de största taxiföretagen upp till 2 500 kronor per fordon och år för enmansföretag. Eftersom skillnaden i kostnader är så stor mellan olika typer av taxiföretag, ingår de inte i kalkylen.

Kostnad för att använda den särskilda utrustningen för taxifordon

Alternativet till att skaffa taxameter är att taxiföretag som har fordon med dispens i stället använder den särskilda utrustningen för taxifordon och ansluter sig till en beställningscentral.

Utredningens förslag om särskild utrustning för taxifordon innebär kostnader för lämplig kontrollteknik i fordonen och hos beställningscentralen. Därtill medför utredningens förslag kostnader för att registrera och lagra informationen om betalningar och fordonsrörelser hos beställningscentralen på ett strukturerat sätt som möjliggör myndighetskontroll i efterhand.

Kravet på kontroll av betalningar och fordonsrörelser kan enligt den tekniska rapport som utredningen beställt uppfyllas genom en ny kontrollteknik. Denna nya kontrollteknik är ännu inte i bruk och det är svårt att uppskatta de exakta kostnaderna för den. Enligt den tekniska utredningen uppskattas dock den nya kontrolltekniken att bli billigare än en taxameter. Det är också mycket sannolikt att kostnaderna för denna nya kontrollteknik kan minska med tiden, i takt med att tekniken utvecklas och att den får fler användare. Ett krav på godkända kassaregister i kontanthandeln infördes 2010. Kostnaden för de billigaste kassaregistren, inklusive kontrollenhet, har minskat med mellan 40 och 50 procent sedan dess.¹⁷

¹⁷ Kostnaden för de billigaste kassaregistren har minskat från cirka 10 000 kronor till mellan 5 000 och 6 000 kronor. De större och mer avancerade kassaregistren kostar dock ungefär lika mycket som tidigare. Muntliga uppgifter från Skatteverket den 13 september 2016.

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

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

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

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

Tabell 14.2 Uppskattad kostnad för kontrollteknik vid en livslängd på fem år samt registrering och lagring av nödvändiga uppgifter i beställningstaxi. Kronor per fordon och år

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

Källa: Farness (2016) samt utredningens egna antaganden.

Anm.: BC=Beställningscentral.

Enligt tabell 2 uppskattas de taxiföretag som har taxameterdispens för sina fordon i dag och väljer att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter få en merkostnad för att möta kontrollkraven på mellan 3 400 och 5 400 kronor per år. Denna uppskattning är dock mycket osäker. En mer exakt kostnad kommer inte att gå att uppskatta innan tekniken finns i bruk och specifikationerna för denna slagits fast i föreskrifter av de myndigheter som ansvarar för kontrollen av taxinäringen.

För att markera att uppskattningarna i tabell 2 är mycket osäkra uppskattar utredningen att merkostnaden för kontrollkraven ligger mellan 3 000 och 6 000 kronor per år och fordon. Andra faktorer kommer också att påverka kostnaden för den särskilda utrustningen för taxifordon; den tekniska utvecklingen, hur många tillverkare som kommer att tillverka den tekniska utrustning som krävs samt hur många fordon som kan komma att anslutas till beställningstaxi. Ju fler fordon som ansluts desto lägre blir sannolikt kostnaden.

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

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

Effekter på kort sikt

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

Kostnaden ökar med mellan 3 000 och 6 000 kronor per fordon och år om taxiföretagen väljer att utrusta dem med särskild utrustning för taxifordon och 10 000 kronor per fordon och år om företagen väljer att utrusta dem med taxameter.

Utredningens förslag innebär att fordon med särskild utrustning för taxifordon kommer att ha vissa begränsningar jämfört med taxametertaxi. Betalning får inte ske i fordonet eller på annat sätt via föraren eller taxiföretaget. För hyrverksbilar och fordon som enbart utför samhällsbetalda transporter är denna begränsning dock inte något problem. Det är därför troligt att de flesta av de som haft dispens från taxameterkravet väljer att använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta sig till en tillståndspliktig beställningscentral. Som beskrivs i kapitel 7, har flera beställare av samhällsbetalda resor omfattande krav för insamling och lagring av kontrolluppgifter inom sina egna verksamhetssystem. Det är fullt troligt att befintliga beställningscentraler kan få hela eller delar av sina befintliga kontrollsystém certifierade som alternativ kontrollutrustning för taxi. Det skulle minska kostnaden för dessa dispensfordon att anpassas till utredningens förslagna regler.

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

En del dispensföretag tillhör ingen beställningscentral och behöver därför ansluta sig till en alternativt starta en egen beställningscentral i den egna företagssfären.

Den genomsnittliga årsomsättningen för ett taxifordon beräknas ligga mellan 700 000 och 770 000 kronor om året.¹⁸ Att använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta sig till en beställningscentral innebär en kostnadshöjning på mellan 0,4 och 0,8 procent av omsättningen för den tiondel av taxifordonen som berörs. Övriga taxifordon som använder taxameter får inga ökade kostnader.¹⁹

¹⁸ Skatteverket (2015) *Analys av effekterna av införande av redovisningscentraler för taxitrafik*, s. 11. Enbart fordon med taxitillstånd och taxameter.

¹⁹ Om alternativ kontrollutrustning för taxifordon tilläts kan utvecklingen av elektronisk plomberingsteknik påskyndas. Det kan även gynna fordon med taxameter.

Effekter på längre sikt

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

Eftersom etableringskostnaden för en ny taxiföretagare som vill in på marknaden är lägre för taxi med särskild utrustning i stället för taxameter är det sannolikt att en större andel av de nya taxiföretagarna väljer den lösningen. Valet mellan taxametern och alternativet påverkas givetvis även av kraven som ställs av exempelvis upphandlare av samhällsbetalda resor.

Att byta ut taxametern mot den nya kontrolltekniken innebär enligt kalkylerna en besparing för taxiföretaget på mellan 4 000 kronor och 7 000 kronor per fordon och år, vilket motsvarar mellan 0,5 och 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Om hälften av taxifordonen på lång sikt övergår till den särskilda utrustningen för taxifordon, skulle det innebära att lägre kostnad för kontrolltekniken för taxibranschen som helhet skulle minska med mellan 0,3 och 0,5 procent av omsättningen. Det skulle även innebära en kostnadsminskning motsvarande kostnaderna för kontanthantering. Utvecklingen går mot ett generellt sett allt mer kontantlöst samhälle.²⁰ Med allt färre kontanter tillgängliga ökar rånrisken för de verksamheter som hanterar kontanter. Beroende på hur taxiföretagen bedömer rånrisken och arbetsmiljöfrågan kan även detta eventuellt bidra till en övergång till ett system utan kontanter.

²⁰ Tv4 Nyheterna, *Då blir Sverige kontantlöst*, Klipp den 14 november 2016, www.tv4.se/nyheterna/klipp/d%C3%A5-blir-sverige-kontantl%C3%B6st-3632512

14.3.4 Effekter för konsumenterna

Taxinäringen är sedan 1990 en avreglerad bransch med fri prissättning. Priset på en taxiresa påverkas av en rad faktorer; taxiföretagens kostnader, konsumenternas betalningsvilja samt konkurrensen mellan taxiföretag och med andra trafikslag i den region de verkar. Hälften av alla taxiresor i Sverige är samhällsbetalda transporter där priset sätts i offentliga upphandlingar. På landsbygden står samhällsbetalda transporter för 80–100 procent av taxiföretagens intäkter.

Enligt prisindex över taxi som SCB ställer samman ökade taxipriserna med 50 procent mellan åren 2000 och 2014 medan konsumentprisindex (KPI) ökade med 20 procent under samma period. Priset på alla transporter ökade dock mer än KPI under perioden. En undersökning som Transportstyrelsen låtit göra har visat att det förekommer stora prisvariationer mellan taxiföretag särskilt i Stockholm.²¹

På stora marknader med hög konkurrens kommer nya företag som väljer en alternativ kontrollutrustning få möjligheter att erbjuda lägre priser. Flera nya marknadsaktörer erbjuder redan nu kunder kraftigt reducerade priser för att etablera sig i Sverige. Även om det är svårt att bedöma hur utredningens förslag påverkar konsumentpriser minskas etableringskostnaderna för nya aktörer, som i kombination med etableringserbudanden kan pressa konsumentpriserna. Det är dock mer troligt, att kundernas pris för taxiresor påverkas betydligt mer av andra faktorer än den tekniska utrustningen.

14.3.5 Förslagets konsekvenser för taxiföretagen

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

²¹ Transportstyrelsen (2016b) *Transportmarknaden i siffror*, s. 21.

Effekter på kort sikt

Som framgått av avsnitt 14.3.3 innebär utredningens förslag om avskaffande av möjligheten att få dispens från taxameter och införande av en möjlighet att använda särskild utrustning för taxifordon en mindre höjning av kostnaden för kontrollteknik för de taxiföretag som har fordon med taxameterdispens i dag, det vill säga i huvudsak fordon som uteslutande kör samhällsbetalda transporter samt hyrverksbilar. Om de väljer det billigaste alternativet, att ansluta fordonen till beställningscentral, kommer kostnaden enligt kalkylerna att öka med 0,4 till 0,8 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Det är en mycket liten kostnadshöjning. Rörelsemarginalen i taxinäringen som helhet är dock bara drygt två procent och näringens möjligheter att bära ökade kostnader är begränsad. Detta talar för att de företag som får höjda kostnader kommer att försöka höja sina priser vilket skulle kunna leda till en mindre prishöjning på samhällsbetalda transporter.

Det som dock talar emot att utredningens förslag kommer att leda till en prishöjning på samhällsbetalda transporter, är att pris konkurrensen om de samhällsbetalda transporterna är mycket hård i dagsläget. Huvuddelen av de samhällsbetalda transporterna utförs av taxifordon som redan har taxameter i dag och inte kommer att få höjda kostnader.²²

Den sammantagna bedömningen är därmed att utredningens förslag inte kommer att påverka priset på samhällsbetalda transporter på kort sikt. Undantaget kan vara i de regioner där andelen taxifordon med taxameterdispens i dag är ovanligt högt. (se nedan, avsnitt 14.3.8).

Effekter på längre sikt

På längre sikt kan dock en större andel av taxiföretagen välja att byta ut sina taxametrar mot den nya kontrolltekniken och sänka sina kostnader något. Kostnadssänkningen uppskattades i kalkylen till mellan 0,5 och 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för

²² Hälften av omsättningen i taxibranschen kommer från samhällsbetalda transporter. Bara 9 procent av taxifordonen har dispens från taxameterkravet för att de enbart kör samhällsbetalda transporter.

ett taxifordon, men kan bli större på längre sikt. Om ett tillräckligt stort antal företag väljer att använda den alternativa kontrolltekniken kan det innebära en mindre sänkning av priset på taxi-transporter på längre sikt. De minskade kostnaderna kan dock i stället gå till att öka den låga lönsamheten i taxinäringen.

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

14.3.6 Effekter på marknad och konkurrens

Sedan taxinäringen omreglerades 1990 har antalet taxifordon ökat från 13 000 till 16 600. Samtidigt har näringen koncentrerats. Antalet taxiföretag har minskat från 8 100 till 6 700 under samma period.²³

Taxiföretagen kan i sin tur vara anslutna till beställningscentraler som tar emot beställningar och knyter samman taxiföretagen med kunderna. Beställningscentralerna kan också sköta marknadsföring och annan service till taxiföretagen. I dag är cirka 80 procent av taxifordonen i Sverige anslutna till en beställningscentral. Beställningscentralerna ägs ibland av taxiföretagen eller av utomstående aktörer. Det är beställningscentralerna som sätter priset för taxi-transporterna.

Det finns cirka 350 beställningscentraler av varierande storlek i landet²⁴. De stora beställningscentralerna dominerar dock marknaden. Taxi Kurir och Taxi Stockholm har enligt egna uppgifter tillsammans 7 000 anslutna fordon, vilket motsvarar drygt hälften av alla taxifordon som är anslutna till en beställningscentral.

Effekter på kort och lång sikt

Utredningens förslag om särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter innebär att det kommer att bli mer attraktivt att vara ansluten till en tillståndspliktig beställningscentral.

²³ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2016*, s. 16–18.

²⁴ Transportstyrelsen (2016a) *Konsekvensutredning – redovisningscentraler för taxitrafik och dess tekniska utrustning samt förtydligande av prisinformationsdekal*, s. 8.

En möjlig utveckling är att de beställningscentraler som redan finns i dag kommer att bli tillståndspliktiga beställningscentraler även för taxi med den särskilda utrustningen. Det skulle innebära en risk att de stora beställningscentralernas marknadsdominans kommer att öka ytterligare. Kontakter med branschföreträdare²⁵ tyder dock att på det inte är sannolikt att de större beställningscentralerna kommer att vilja ha både fordon med taxameter och fordon med särskild kontrollutrustning anslutna. De bedömer att det inte är attraktivt för de stora beställningscentralerna att ha två typer av taxi under samma tak. Detta talar för att det troligen i stället kommer att etableras nya beställningscentraler enbart för taxifordon med den särskilda utrustningen för taxifordon.

Ett möjligt alternativ är att företag som Uber, Heetch, MyTaxi och liknande företag såsom Lyft som ännu inte är etablerade i Sverige kan komma att ansöka om att bli tillståndspliktiga beställningscentraler.

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

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

Enligt den tidigare kalkylen kommer kontrollkostnaderna per fordon med den särskilda utrustningen för taxifordon att minska betydligt om många är anslutna till samma beställningscentral. Det tyder på att de nya tillståndspliktiga beställningscentralerna kommer att bli få och relativt stora. Om det visar sig vara administrativt betungande eller krävas en hög avgift för att bli en tillståndspliktig beställningscentral, kan detta också styra utvecklingen mot större beställningscentraler.

²⁵ Muntliga uppgifter från företrädare för Svenska Taxiförbundet samt ett par större beställningscentraler.

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

14.3.7 Effekter på små och medelstora företag

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

Tabell 14.3 Taxiföretagen fördelade efter antal bilar 1998 och 2015

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

Källa: Taxiförbundet, Branschläget 2016.

Som framgår av tabell 3 har antalet företag med en eller två bilar minskat betydligt sedan slutet av 1990-talet och de större företagen blivit betydligt fler. År 2015 hade det största taxiföretaget i landet 191 taxibilar²⁶. Enligt branschföreträdare är en viktig förklaring till detta att den hårda konkurrensen i taxinäringen och den svaga lönsamheten leder till en konsolidering, där företag går samman för att dra nytta av stordriftsfördelar och sänka sina kostnader.²⁷

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

²⁶ Vägtrafikregistret 31 december 2015. Observera att exempelvis Taxi Stockholm inte är ett taxiföretag utan en förening av taxiföretag.

²⁷ Muntliga uppgifter från företrädare för Svenska Taxiförbundet den 12 september 2016.

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

Majoriteten av de taxiföretag som kommer att beröras av sloandet av dispensmöjligheten för taxameter är små företag, men som framgår av tabell 4 är de företag som har dispens från taxameterkravet i genomsnitt större än taxiföretagen i gemen. Cirka 14 procent av de taxiföretag som har dispens från taxameterkravet har sex eller fler bilar. Bara cirka åtta procent av samtliga taxiföretag har sex eller fler bilar.²⁸

Att få dispens från taxameterkravet kräver en ansökan hos Transportstyrelsen som kostar 2 500 kronor per ansökan. Dispens beviljas vanligen för ett år i taget och ansökan kan gälla flera fordon. Små taxiföretag som söker dispens för en eller ett par fordon betalar därmed i dag en betydligt högre avgift per bil för att få dispens än stora taxiföretag.²⁹

Utredningens förslag att slopa möjligheten till dispens från taxameterkravet kan därmed beröra de större taxiföretagen mer än de mindre. Samtidigt är det viktigt att påpeka att de större taxiföretagen bör ha lättare att göra de investeringar som krävs för att antingen ansluta sina fordon till en beställningscentral eller utrusta dem med en taxameter.

²⁸ Uppgifterna om de fordon som beviljats dispens kommer från Transportstyrelsen. Företag som har fått dispens från taxameterkravet finns inte grupperade efter företagsstorlek. Där emot är det möjligt att se hur många fordon som fått dispens från varje företag. Tabell 4 utgår ifrån att de fordon som fått dispens utgör samtliga fordon i dessa företag. Om vissa företag som har fordon med dispens även har andra fordon skulle det förstärka slutsatsen ovan att ett slopande av dispensmöjligheten främst påverkar de större taxiföretagen.

²⁹ I registret över taxameterdispenser finns ett taxiföretag som har dispens för över 200 bilar.

Tabell 14.4 Taxiföretag med dispens från taxameterkravet och samtliga taxiföretag fördelade efter antalet bilar

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

Källa: Taxiförbundet samt Transportstyrelsen.

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

Särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter

Den särskilda utrustningen som kan användas i taxifordon anslutna till beställningscentral är som påpekats tidigare sannolikt billigare än en taxameter. Detta kommer att sänka etableringskostnaderna i taxinäringen något och hjälpa nyetableringen av mindre taxiföretag. Det skulle kunna innebära att den trend som pågått där taxiföretagen blivit färre och större skulle kunna bromsas något. Det kan även underlätta för stora internationella taxiföretag att etablera sig i Sverige och börja köpa upp svenska företag.

14.3.8 Effekter i olika regioner

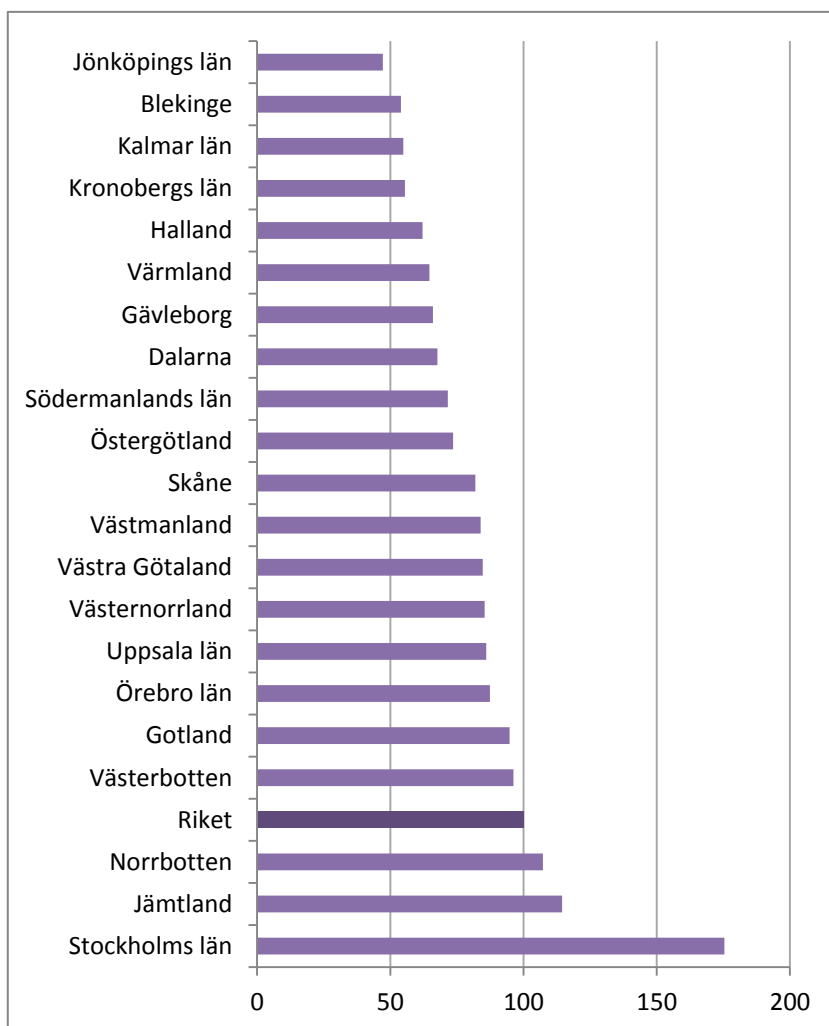
Villkoren för att bedriva taxiverksamhet skiljer sig mellan olika regioner i landet. I städerna, särskilt de stora, är bilinnehavet lägre, parkeringsmöjligheterna sämre och trängseln kan vara stor. Urbaniseringen ökar markpriset och påverkar inte minst parkeringskostnaderna både vid bostaden och vid resmålet. Ökade parkeringskostnader påverkar bilinnehavet negativt och det blir attraktivt att inte använda den egna bilen utan i stället hyra, dela bil, åka kollektivt eller att åka taxi. Det finns ett kundunderlag för både privatreor och företagsresor även om de samhällsbetalda resorna också är viktiga. I mer tätbefolkade områden är det möjligt för ett taxiföretag att verka utanför en beställningscentral och hitta kunderna på gatan och på uppställningsplatser.

På landsbygden är bilinnehavet mycket högre, parkeringsmöjligheterna goda och trängseln obefintlig. De potentiella kunderna är glesare spridda över en större yta. På landsbygden är efterfrågan på taxi från privatkunder liten. I stället är de samhällsbetalda resorna basen för taxinäringen. För att få tillräckligt många kunder måste dock taxiföretagen kunna utföra alla typer av taxikörningar. Det är också nödvändigt att tillhöra en beställningscentral för att vara tillgänglig för de utspridda kunderna.³⁰

Sedan taxinäringen omreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat från 12 700 till 16 600 i hela landet 2015. 95 procent av de nya taxibilarna har dock tillfallit Stockholms län, Västra Götaland och Skåne. Antalet taxifordon i förhållande till befolkningen är i särklass högst i Stockholms län och lägst i Jönköpings län. Koncentrationen av taxifordon till Stockholms län betyder att alla län utom tre har lägre taxitäthet än riksgenomsnittet.

³⁰ Marell A. och K. Westin (2000) *The taxi deregulation – outcome in rural areas*, s. 6.

Figur 14.1 Taxitätheten i Sveriges län 2015. Index där riksgenomsnittet är 100



Källa: Taxiförbundet, Branschläget 2016.

Effekt av slopande av dispensmöjligheter för taxameter

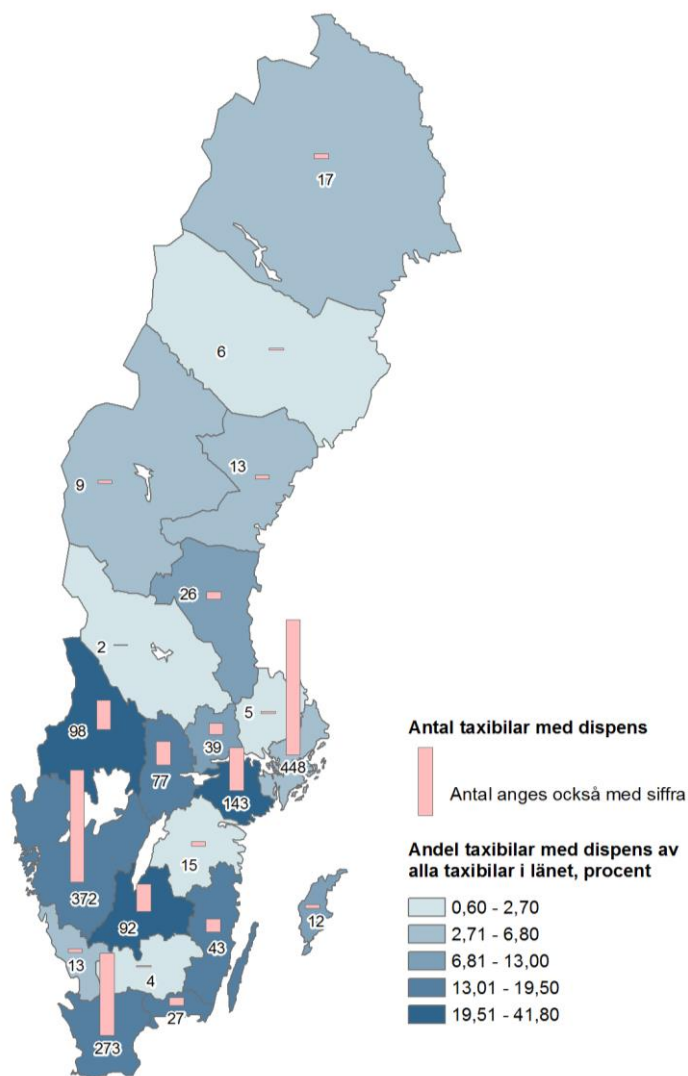
De 1 737 taxifordon som hade dispens från taxameterkravet i juni 2016 fördelades på regioner enligt tabell 6 nedan. Som framgår av diagrammet i figur 2 så har Stockholms län flest bilar med taxameterdispens. Andelen bilar med dispens är dock märkbart lägre i

Stockholm än riksgenomsnittet. Knappt 7 procent av taxibilarna har dispens jämfört med drygt 10 procent i riket som helhet. Det beror sannolikt på att andelen samhällsbetalda taxiresor är lägre i Stockholm än i andra län.

Samhällsbetalda resor är betydligt viktigare för taxinäringen utanför Stockholm, vilket kan förklara att andelen taxifordon med dispenser är stor i ett flertal län i övriga landet. Som framgår av figur 2, har Skåne och Västra Götalands län ett stort antal fordon med dispens från taxameterkravet och en högre andel fordon med dispens än riksgenomsnittet. I övriga landet är bilden splittrad. Södermanland, Värmland och Jönköpings län utmärker sig genom att en anmärkningsvärd hög andel av länets taxifordon har dispens från taxameterkravet. I Södermanland har 42 procent av taxifordonen dispens och i Värmland och Jönköping 33 procent. Andra län, bland andra Norrlandslänen har en mycket låg andel taxifordon med dispens. Enligt branschföreträdare kan förklaringen vara att offentliga upphandlare i vissa län kräver att taxameter även ska användas vid samhällsbetalda transporter. En annan förklaring kan vara att fordonen i dessa län används både till samhällsbetalda transporter och privatresor och därmed behöver taxameter.

I de län där andelen fordon med dispens från taxameterkravet är ovanligt hög är sannolikheten större att slopandet av taxameterdispensen kan påverka priset på samhällsbetalda transporter i länet. Som framgår av avsnitt 14.3.3, handlar det dock bara om en kostnadshöjning på 0,5–0,7 procent av den genomsnittliga omsättningen om fordonen utrustas med den särskilda utrustningen för taxifordon.

Figur 14.2 Regional fördelning av taxibilar med dispens från taxameterkravet juni 2016



Källa: Transportstyrelsen samt Vägtrafikregistret.

Tabell 14.5 Regional fördelning av taxibilar med dispens från taxameterkravet juni 2016

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

Källa: Transportstyrelsen samt Vägtrafikregistret.

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

Särskild utrustning för taxifordon

Om huvuddelen av de fordon som inte längre kan få dispens från taxameterkravet väljer att använda den särskilda utrustningen för taxifordon i stället för taxametern kommer sådana fordon i ett första skede att etableras i de län där antalet fordon med taxameterdispens är högst i dag. Som framgått av avsnitt 14.3.3 finns det stordriftsfördelar i den nya kontrolltekniken som tyder på att beställnings-

centralerna för taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon bör ha åtminstone 100 anslutna fordon för att vara kostnadseffektiva.³¹

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

Exempelvis skulle Uber och det tyska företaget Mytaxi kunna utgöra taxi med den särskilda utrustningen för taxifordon. De har sin verksamhet koncentrerad till större och medelstora städer. Den minsta stad där Uber är etablerat har 38 000 invånare³².

14.3.9 Effekter på ny teknik

I taxitrafikförordningen slås fast att fordon som ska användas i taxitrafik måste vara utrustade med en taxameter som uppfyller vissa villkor.³³ Taxametern är ett etablerat mätinstrument. Kraven på taxameterns funktioner är harmoniserade inom EU och regleras av det europeiska Mid-direktivet³⁴. De taxametrar som ska användas i Sverige måste dock även vara försedda med en tillsatsanordning som möjliggör utskrifter av bland annat kvitton. Den statliga myndigheten Swedac utformar i samarbete med Transportstyrelsen de föreskrifter med tekniska krav på taxameterutrustning som ska vara uppfyllda för att den ska få säljas på den svenska marknaden. Swedac utformar även de föreskrifter som gäller för installation och besiktning av taxameterutrustning. Fem tillverkare har i dag den övervägande delen av marknaden för taxametrar som säljs i Sverige. De är medelstora företag även om vissa ingår som del i en koncern.³⁵

Utredningens förslag om en särskild utrustning för taxifordon gör det möjligt att kontrollen över intäkter och körtid kan ske genom en annan teknik än taxameter. Genom att utredningen föreslår en

³¹ En genomsnittlig beställningscentral har i dag cirka 40 anslutna fordon.

³² Muntlig uppgift från Martin Savén, Uber Sverige, den 8 september 2016.

³³ Resor som uteslutande betalas via faktura är ett kriterium för att medges dispens.

³⁴ Direktivet föreskriver dock inte krav på att ha taxameter.

³⁵ Transportstyrelsen (2016a) *Konsekvensutredning – redovisningscentraler för taxitrafik och dess tekniska utrustning samt förtydligande av prisinformationsdekal*, s. 7.

teknikneutral lagstiftning som enbart specificerar vilka funktioner som den nya kontrolltekniken måste kunna uppfylla skapas ett större utrymme för att introducera ny innovativ teknik i taxinäringen.

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

Utredningens förslag öppnar möjligheten för att fler företag kan erbjuda de tekniska lösningar som krävs för att uppfylla kontrollkraven. Det är sannolikt att det kan bli större konkurrens om tillverkningen av nya kontrollinstrument än på taxameterområdet. En intressant jämförelse är de godkända kassaregistren. Skattekontrollen av övriga delar av kontantbranschen sköts med hjälp av kassaregister som måste uppfylla föreskrifter som Skatteverket fastställt. Skatteverket bedömer att det finns cirka 100 tillverkare som har en bredare produktion av godkända kassaregister.³⁶ Det är möjligt att en del av dem skulle kunna vara intresserade av att tillverka de nya kontrollinstrumenten för taxibranschen om möjligheten ges. Hur attraktivt det blir för dem att göra detta beror dock på om de nya kontrollinstrumenten blir unika svenska lösningar eller om de även kommer användas i andra europeiska länder.

De företag som tillverkar taxametrar tillverkar även annan kommunikationsutrustning för taximarknaden. Kontakter med taxametertillverkare tyder på att det finns ett intresse även bland dem för att tillverka nya kontrollinstrument för taxinäringen förutsatt att de är säkra och certifierade.³⁷

³⁶ Uppgifter från Skatteverket, epostmeddelande från Lise Pripp 20160909, sänd kl. 09:39.

³⁷ Intervjuer med Halda AB, Fredrik Helgesson, VD den 21 september 2016 och Henrik Pettersson, juli–augusti 2016 samt Structab AB, Pelle Wiklander, CMO, juli–september 2016.

14.3.10 Effekter på arbetsvillkoren i taxinäringen

Taxi är en avreglerad näring med hård konkurrens och låg lönsamhet. Under 2000-talet har den genomsnittliga rörelsemarginalen inom taxibranschen varit drygt två procent, vilket är betydligt lägre än inom det privata näringslivet som helhet.³⁸ En rapport från Transportarbetarförbundet om arbetsvillkoren inom taxi pekar på att taxiförare arbetar betydligt fler timmar än andra arbetstagare, i genomsnitt 190 timmar i månaden, och upplever stor stress i sitt arbete.³⁹ Detta kan sättas i relation till att personer som jobbar åtta timmar per dag, fem dagar i veckan jobbar 160 timmar i månaden.

Orsakerna till den pressade arbetssituationen för taxiförare är flera enligt Transportarbetarförbundet. Det är relativt lätt att skaffa sig taxiförarlegitimation, vilket innebär att det finns gott om taxiförare. Att vara taxiförare är en väg in på arbetsmarknaden för dem som har svårt att få andra arbeten. Detta gäller inte minst nyanlända i Sverige, vilket förklarar den stora användningen av så kallade nystartsjobb inom taxinäringen.⁴⁰ En annan förklaring är den hårda priskonkurrensen i upphandlingar av samhällsbetalda transporter, som kan ge en nackdel för företag med kollektivavtal för sina anställda.⁴¹

Konsekvenser av utredningens förslag

Utredningen lägger inga förslag som direkt påverkar arbetsvillkoren i taxinäringen. Däremot kan utredningens förslag indirekt påverka villkoren för de anställda.

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

Utredningens förslag om en särskild utrustning för taxifordon innebär dock, som tidigare påpekats, att kostnaden för att etablera sig i taxinäringen minskar något. Detta kan leda till ökad konkur-

³⁸ Taxiförbundet, *Branschläget 2016*, s. 6.

³⁹ Transportarbetarförbundet (2013) *Taxibranschen i Sverige*, s. 28–31.

⁴⁰ Nystartsjobb är subventionerade anställningar för långtidsarbetslösa och nyanlända.

⁴¹ Intervju den 11 augusti 2016 med Lars Mikaelsson, Transportarbetarförbundet.

rens inom taxinäringen och sänkta priser på taxitjänster. Detta kan indirekt leda till en mer pressad arbetssituation för de anställda.

På längre sikt, om kostnaden för alternativ kontrollutrustning för taxi kan sänkas till några tusen kronor om året, kan det vara attraktivt för flera att vara taxiförare på deltid eller periodvis.⁴² Om trenden mot exempelvis variabel prissättning beroende på efterfrågan fortsätter (så kallad "surge pricing") kommer antalet taxiförare öka kraftigt under tider och perioder med hög efterfrågan och minska under övriga tider. En förare som väljer att arbeta enbart när efterfrågan är hög kommer att få en högre timersättning även eftersom utnyttjandet av bilen är högre. Däremot kan heltidsförarna uppleva att det blir ännu svårare arbetsvillkor, eftersom konkurrensen blir högre under de mest lönsamma timmarna. Arbetstiderna kan bli ofördelaktiga med splittrade arbetstimmar under dagen och i viss mån oförutsägbara.

Den samlade slutsatsen är att utredningens förslag inte har någon direkt påverkan på arbetsvillkoren i näringen, men att de indirekt kan påverka arbetsvillkoren både positivt och negativt.

Effekter på miljö och klimat

Som konstaterats i avsnitt 14.3.3 uppskattas utredningens förslag om att avskaffa möjligheterna att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon att på kort sikt leda till att kostnaderna i samband med regelefterlevnad ökar med mellan 0,4 och 0,8 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon för den tiondel av fordonen som har taxameterdispens i dag. Sannolikheten att denna kostnadsökning kommer att leda till en allmän prishöjning på taxitransporter bedöms som mycket liten.

På längre sikt kan taxiföretag ansluta bilar som i dag har taxameter till tillståndspliktiga beställningscentraler. Enligt kalkylen skulle de fordon som använder den särskilda utrustningen för taxifordon kunna sänka sina kostnader motsvarande 0,5 till 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Om till-

⁴² Enligt utredningens förslag kommer alla taxiförare fortfarande behöva taxiförarlicens och taxiföretag kommer att behöva taxitrafiktillstånd. Därför blir beslutet att arbeta deltid även beroende av andra kostnader i samband med etablering på taximarknaden.

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

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

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

14.3.11 Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter

Utredningens förslag om att avskaffa möjligheterna att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter kommer att få konsekvenser för arbetsbördan på de berörda myndigheterna.

Effekt av avskaffande av taxameterdispens

Genom att möjligheten till undantag från skyldigheten att använda taxameter tas bort kommer Transportstyrelsens kostnader för handläggning av dispensärenden att försvinna. Transportstyrelsens kostnader för att handlägga taxameterdispenser uppgick till 1,0 miljoner kronor 2014 och 1,1 miljoner kronor 2015. Handläggningen av taxameterdispenserna finansieras i dag med avgifter från taxiföretagen. Förutom minskade kostnader för Transportstyrelsen kommer förslaget även att leda till minskade kostnader för taxiföretagen.⁴³ Med 371 taxiföretag som har dispens enligt Tabell 4 och som enligt nuvarande praxis måste förnya den varje år till en kostnad av 2 500 kronor

⁴³ En dispensansökan kostar 2 500 kronor per taxiföretag och kan gälla flera fordon.

så minskar Transportstyrelsens årliga inkomster med 927 500 kronor, det vill säga strax under en miljon kronor. Även Skatteverket kommer att ha minskade kostnader för kontrollen av dispensföretagen, men det antal företag det gäller är så få att effekten blir försumbar.

En alternativ kontrollutrustning för taxifordon

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

- Transportstyrelsen ska pröva och utfärda särskilda tillstånd till de beställningscentraler som önskar bli tillståndspliktiga beställningscentraler.
- Transportstyrelsen ska även utöva tillsyn över de tillståndspliktiga beställningscentralerna så att de följer det regelverk som är upprättat för dessa. Tillsynen ska bland annat se till att beställningscentralerna samlar in och lagrar den information om bland annat fordonsrörelser och betalningar som krävs för att Skatteverket ska kunna genomföra nödvändiga kontroller.
- Transportstyrelsen ska registrera i vägtrafikregistret vilken eller vilka tillståndspliktiga beställningscentraler som ett visst taxiföretag är anslutet till och vilka fordon som används för taxi- trafik med den särskilda utrustningen för taxifordon.
- Skatteverket behöver anpassa verksamheten till nytt underlag för kontroll av taxi, inklusive IT-stöd för inhämtning av uppgifterna. Det kan jämföras med kontroll av uppgifter från redovisningscentraler, där bedömningen gjordes att de kostnader som uppkom för verket med anledning av det förslaget skulle rymmas inom befintliga och beräknade anslagsramar.⁴⁴

Vilka kostnader detta kommer att medföra för myndigheterna beror till stor del på hur många tillståndspliktiga beställningscentraler som kan komma att etableras för taxi med särskild utrustning. Som framgått av avsnitt 14.3.6 är det sannolikt att de nya beställnings-

⁴⁴ Prop. 2013/13:223, s. 81.

centralerna kommer att bli relativt stora och att det därför kommer att etableras relativt få beställningscentraler, åtminstone i ett första skede.

Ett antagande, som är mycket osäkert, är att det i ett första skede kommer att etableras tre tillståndspliktiga beställningscentraler för taxifordon med den särskilda utrustningen för taxifordon. Utifrån detta antagande bedömer Transportstyrelsen att myndighetens kostnader för tillståndshantering och löpande tillsyn över beställningscentralerna i ett första skede kommer att kräva resurser motsvarande 0,2 årsarbetskrafter eller 160 000 kronor om året. Dessa kostnader finansieras via avgifter från de tillståndspliktiga beställningscentralerna.

Utöver dessa årliga kostnader tillkommer en engångskostnad hos Transportstyrelsen för regelutveckling, verksamhetsutveckling och IT-stöd i samband med etableringen av den särskilda utrustningen för taxifordon. Regelutvecklingen kommer att finansieras med skattemedel och övriga kostnader med avgifter. Transportstyrelsen kan dock inte beräkna dessa kostnader i dagsläget, bland annat på grund av att den teknik som kan komma att användas som ett alternativ till taxameter inte är i bruk ännu.⁴⁵

14.3.12 Effekter på skatteintäkterna

Det är mycket angeläget att förbättra förutsättningarna för skattekontroll och minskat skatteundandragandet i taxinäringen. Taxi-branschen är en kontantbransch och som alla kontantnäringsar sårbar för skattefusk. Krav om kassaregister som har ökat skattekontrollen inom kontantbranschen (39 kap. 4–10 §§ SFL) gäller inte taxi som i stället omfattats av kontroll via taxameter. Skattefusket inom taxinäringen har uppmärksamrats sedan länge⁴⁶. Det saknas dock tillförlitliga beräkningar av det totala skatteundandragandet i näringen.

I en studie om skattefelet inom taxinäringen från 2012 där Skatteverket granskade drygt hälften av landets 7 200 taxiföretag fann verket att 30 procent av de granskade taxiföretagen underredovisade sina inkörda belopp och att 20 procent av de granskade förarna,

⁴⁵ De engångskostnader som myndigheten kommer att få för att införa de obligatoriska redovisningscentralerna 2017 är ännu inte klarlagda.

⁴⁶ Konkurrensverket (2007) *Konkurrensen i Sverige 2007*, s. 148.

som inte samtidigt var taxiföretagare, underredovisade sina inkomster. Skatteverket beräknade att underredovisningen uppgick till 238 miljoner kronor om året. Studien byggde dock inte på ett slumpmässigt urval taxiföretag, utan riktades mot företag där sannolikheten för underredovisning bedömdes vara större. Därför kunde inte Skatteverket med utgångspunkt från den studien uppskatta den samlade underredovisningen i taxinäringen.⁴⁷

I departementsutredningen om redovisningscentraler gjordes en grov uppskattning att underredovisningen av intäkterna från taxinäringen uppgick till cirka en miljard kronor årligen.⁴⁸ Vid en genomsnittlig beskattning av intäkterna i taxinäringen på cirka 45 procent skulle det betyda ett skattebortfall på runt 450 miljoner kronor varje år, men detta är en mycket osäker uppskattning.⁴⁹ Uppskattningarna av underredovisningen av intäkterna kan sättas i relation till den totala omsättningen i taxinäringen som Skatteverket uppskattat till 20,6 miljarder kronor 2014. Siffran är dock en överskattning eftersom den inkluderar taxiföretag som även bedriver bussverksamhet.⁵⁰

Utredningens förslag om att avskaffa möjligheterna att få dispens från taxameterkravet och att införa en möjlighet att använda en särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter innebär som konstaterats i avsnitt 14.3.2 att skattekontrollen över taxinäringen sammantaget kommer att bli bättre. Förslagen innebär att alla taxifordon kommer att kontrolleras av en taxameter ansluten till redovisningscentral eller en särskild utrustning för taxifordon ansluten till beställningscentral som kan garantera samma förutsättning för skattekontroll. Varken taxametern eller det nya kontrollsystemet ger dock en total kontroll över skatteunderlaget. Som sagts ovan, kommer det fortfarande att finnas möjligheter att fuska med båda lösningarna.

Utredningen bedömer att utredningens förslag kommer att leda till ökade skatteintäkter från taxinäringen. Med tanke på att det inte går att säkert uppskatta hur stort skatteundandragandet är i

⁴⁷ Skatteverket (2012) *Indikationer på skattefelet inom taxinäringen*.

⁴⁸ Regeringskansliet (2013) *Redovisningscentraler för taxi*, Ds 2013:66, s. 61.

⁴⁹ Skatteverkets rapport 2016-03-15, *Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*, s. 42. Siffran är en uppskattning av summan av de skatter företaget och föraren betalar om företaget har ett fast driftställe i Sverige.

⁵⁰ Skatteverket (2015) *Analys av effekterna av införande av redovisningscentraler för taxitrafik*, s. 9–10.

taxinäringen i dag eller hur mycket effektivare skattekontrollen blir med utredningens förslag, så är det inte möjligt att uppskatta hur mycket skatteintäkterna kan komma att öka.

14.3.13 Effekter för förare

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

14.4 Förslagen avseende samåkning

Syftena med förslaget är att främja samåkning, att anpassa reglerna om samåkning till dagens samåkningsförhållanden, att definiera samåkning och att tydliggöra gränsen mellan samåkning och taxi.

14.4.1 Trender inom transportsystemet och det svenska samhället

Urbanisering, dess takt och uttryck, sätter regelförändringen i en rumslig kontext där utredningen försöker belysa den trafikmiljö som de olika taxialternativen kommer att verka i. Konkurrensen och nyttan av samåkning kan antas skilja mellan storstad och landsbygd. Bilinnehavet är en annan central fond mot vilken taxi respektive samåkning bör ställas. Högt bilinnehav innebär stora möjligheter till samåkning samtidigt som behovet torde minska medan det omvända rimligen gäller för lågt bilinnehav. Urbanisering och bilinnehav är centralt för att förstå de regionala konsekvenserna för samåkning. Dessa förändringar har potential att ge ett utfall som skiljer mellan olika delar av landet.

Samåkning som transportmedel

Några allmänna men kanske självklara egenskaper hos samåkning som transportmedel är kostnaden och tillgång till alternativet. För bil och samåkning ökar kostnaden med färdsträckan och minskar med antal resenärer i bilen när man delar kostnaden. Behovet av samåkning ökar rimligtvis ju lägre bilinnehavet är och om kollektivtrafiken inte är tillräcklig. Den andra sidan av lågt bilinnehav är att det minskar potentiella bilar att samåka med.

Urbanisering

Urbanisering har varit tema i samhällsomvandlingen i stort sett från industrialiseringens genombrott och framåt. Sändarna och mottagarna av folk har varierat över tid och i dag pratar man mest om storstädernas tillväxt. Storstädernas trafiksystem har några väl kända problem såsom tilltagande trängsel i såväl biltrafiksystemet som i kollektivtrafiken. I storstäder finns också tillräckligt stort brukarunderlag för att investera i masstransportsystem och mobilitetslösningar.

Den urbanisering vi ser i dag är huvudsakligen inte en flyttning från svensk lands- och glesbygd till svenska storstäder och universitetsstäder utan från konflikttrabbade områden på andra håll i världen till städer via ett tillfälligt boende någonstans i Sverige. Man bör se det som att befolkningen på svensk landsbygd i allt väsentligt består i absoluta tal även om andelen som bor i storstäder ökar. Detta kan ändra transportefterfrågan såväl i stad som i glesbygd.

Storstadstillväxt påverkar priserna på flera marknader som låter sig styras av knapphet. Det gäller exempelvis parkeringsmark, gatutrymme och boende. En tydlig trend i planeringen av gatumark är att låta marknadspriset få genomslag på parkeringskostnaden. Det gäller såväl boendeparkering som parkering vid målpunkterna. Det är känt att parkeringskostnaderna påverkar benägenheten att ha bil. Alternativet till att ha bil är flera, inte använda bil, hyra, dela, använda kollektivtrafik eller åka taxi. Hur den exakta fördelningen mellan alternativen ser ut är inte det viktiga utan det är incitamentet att inte äga bil som uppkommer i täta miljöer.

Bilnehavet och tillgång till bil

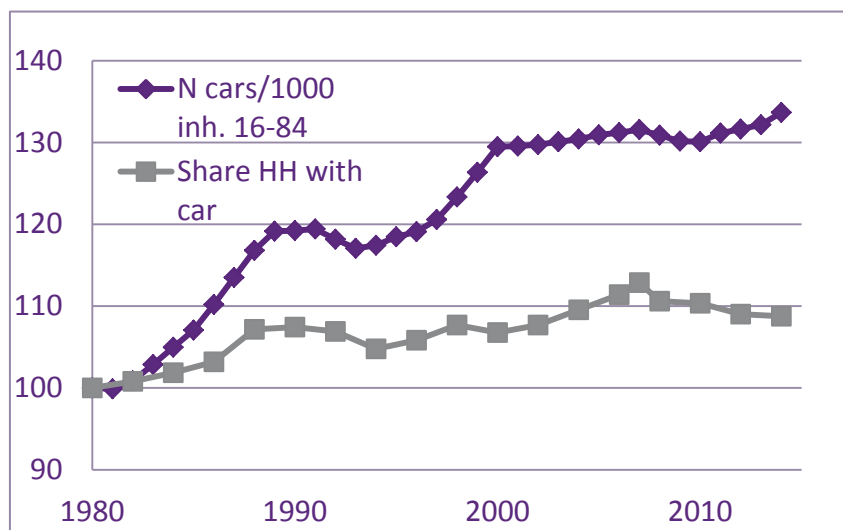
Under de senaste åren har det ofta rapporterats om rekordförsäljning av bilar och mot den bakgrunden kan resonemangen i föregående avsnitt framstå som märkliga. Riktningen där var att storstadstillväxten borde ge minskat biläggande, vilket motsägs av ökande nybilsförsäljning. För att botten i det resonemanget kan man titta på figur 14.3 som visar en tidsserie från två olika datakällor. Den övre kurvan visar antalet bilar per 1 000 invånare och baseras på registrerade bilar, medan den under kurvan är hämtad från SCB:s undersökningar om levnadsförhållanden (ULF). ULF är en urvalsundersökning som gjorts under en lång följd av år där man bland annat frågar om biltillgång, en fråga som varit oförändrad över tid.

En intressant observation är att kurvorna över tid har följts åt fram till 2010 men därefter pekat åt varsitt håll. Det verkar ha uppstått en situation med ökat antal bilar per invånare samtidigt som allt färre har tillgång⁵¹ till bil inom hushållet. En förklaring skulle kunna vara att flerbilshushållen ökar samtidigt som även hushållen som saknar bil ökar. Resultatet är en koncentration av bilägandet till färre hushåll som har flera bilar. En annan förklaring kan vara att antalet hushåll har ökat snabbare än antalet invånare, det vill säga medelstorleken på ett hushåll har minskat.

⁵¹ Här tas inte hänsyn till bilkonkurrens inom hushållet.

Figur 14.3 Bilar per 100 invånare och andel som har tillgång till bil i hushållet

Index 1980 = 100



Källa: Trafikanalys respektive SCB.

Frågan är hur gruppen utan bil i hushållet löser sin mobilitet nu och i framtiden. Stabiliteten i trenden för hushållens bilinnehav kan diskuteras eftersom de inte bygger på särskilt många observationer men på någon nivå kommer en viss andel av hushållen att sakna tillgång till egen bil. Är det så att en ökande andel av befolkningen saknar egen bil utgör de en ökande marknad för samåkning, delade bilar eller olika former av taxi.

Regionala konsekvenser av storstadstillväxt och bilinnehav

Det finns stora regionala och inomregionala skillnader i tillgång till bil. I villabebyggelse och på landsbygd är tillgången till bil mycket hög, 90 procent och därutöver av hushållen har ofta tillgång till bil. I innerstadsmiljöer med begränsat antal parkeringar och många enpersonshushåll kan 60 procent av hushållen och färre ha tillgång till bil. Olika miljöer blir således olika påverkade av regler som gäller samåkning.

Städerna (särskilt de stora) präglas av lägre bilinnehav, mer trängsel och därmed av ett stort underlag för andra transporttjänster. Det låga bilinnehavet beror på många ensamhushåll, parkerings-svårigheter, trängsel, bra kollektivtrafik och att invånarna har närhet till arbete, service och andra aktiviteter. I städerna och dess förorter är grupper med lågt körkorts- och bilinnehav överrepresenterade.

Det relativt låga bilinnehavet gör att behovet av samåkning skulle kunna vara stort, samtidigt gör lågt bilinnehav att antalet bilar att samåka med är relativt litet. För att samåkning ska kunna ske gäller att personerna ska dela färdväg och destination. Sannolikheten att hitta en person som ska från samma startområde till samma destination vid samma tidpunkt varierar på ett komplext sätt. En gissning att kombinationsmöjligheterna skulle tala för lättare matchning i storstaden behöver inte vara riktig. Det är inte bara antalet personer att samåka med som är större i en tät miljö utan även antalet alternativa målpunkter.

Landsbygden präglas av högt bilinnehav och sviktande underlag för tjänster som taxi. Högt bilinnehav beror på goda parkeringsmöjligheter, liten trängsel, begränsad kollektivtrafik och långa avstånd till arbete, service och andra aktiviteter, vilket gör bilen som transportmedel attraktivt. För samåkning blir resonemanget det omvända mot stad: begränsat behov men goda möjligheter. Kombinationen (sannolikheten att matcha personer som vill samåka) är som angetts för storstad inte entydigt till nackdel för landsbygd. För de på landsbygd som inte har tillgång till bil (äldre kvinnor och unga) och är flexibla avseende restidpunkt (exempelvis pensionärer) finns rimligen goda möjligheter att samåka då bilinnehavet generellt är högt.

14.4.2 Samåkning är effektivt

Samåkning, det vill säga att minst två personer reser hela eller delar av en sträcka i samma fordon, har troligen funnits ända sedan människor började transportera sig. Fordonen kan ha skiftat liksom orsakerna till de gemensamma resorna.

Samåkning är en effektivisering av bilresandet med en rad positiva effekter för de inblandade privatpersonerna och för samhället. De inblandade resenärerna sparar kostnader, den befintliga for-

donsparken utnyttjas bättre, belastningen på vägsystem och parkeringsytor minskar och de miljöskadliga utsläppen blir lägre. Äldre internationella och svenska studier av samåkning har visat att den kan ha betydande positiva samhällsekonomiska effekter.⁵² Samåkning ökar även tillgängligheten för grupper som saknar egen bil.

Enligt Trafikverkets rapport från 2006⁵³ underlättas samåkning för arbetsresor om deltagarna har

- samma arbetsplats eller bostad – samma målpunkter, samma informationsnät och bekanta personer
- snarlika och regelbundna tider
- samma kön – kvinnor åker helst med kvinnor
- lång färdväg – minst 20 km enkel väg
- liten tidsförlust jämfört med att köra själv
- dålig kollektivtrafik – få alternativ till bil
- få eller dyra parkeringsplatser vid arbetsplatsen.

Tidigare har främst samåkning arrangerats mellan personer som känner varandra och inte sällan för gemensamma resor till arbetsplatsen men med dagens samåkningsappar och andra digitala plattformar har samåkning blivit vanligare mellan personer som inte tidigare träffats.⁵⁴

Som framgått av kartläggningen i kapitel 10 är i dag cirka 300 000 personer registrerade som användare på olika digitala plattformar för samåkning i Sverige. Plattformarna fungerar i de flesta fall så att förarna i förväg lägger upp resor som de ska göra och passagerarna i förväg lägger önskemål om skjuts. Sedan matchar plattformen samman passagerare och förare om det är möjligt.

Tidigare har Trafikverket bedömt att digitala plattformar för samåkning inte har lett till någon större ökning av samåkningen⁵⁵. GPS-teknik och appar gör det dock i dag möjligt att organisera

⁵² Se bland annat Trivector (2002) *Spontan samåkning – framgångsfaktorer och effekter*, s. 7–17.

⁵³ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Tjanste--och-pendlingsresor/Resor-till-och-fran-jobbet/Samakning/

⁵⁴ Trafikanalys, Rapport 2016:15, *Nya tjänster för delad mobilitet*, s. 19–20.

⁵⁵ Se bland annat Vägverket, Rapport 2006:135, *Hållbara råd för samåkning*, s. 6.

samåkning i realtid. Det ökar flexibiliteten och möjligheten till spontana resor vilket kan göra plattformarna mer attraktiva framöver. För att samåkning i realtid ska fungera krävs dock en kritisk massa av både förare och passagerare och har i praktiken bättre förutsättningar i större städer.⁵⁶

Enligt Trafikverket finns ett antal hinder som inte är helt enkla att överbrygga vad gäller samåkning, exempelvis att många föredrar att åka ensamma. Personlig säkerhet är också en viktig fråga. Trafikverket menade 2006 också att det fanns frågor runt betalningen mellan deltagarna, reseavdrag, med mera.⁵⁷ Nyare plattformar för samåkning inkluderar däremot ofta även betalningslösningar som minskar problemet. Dessutom har Skatteverket gått ut med information om hur reseavdrag kan göras.

Effekterna om utredningens förslag inte genomförs

Om utredningens förslag om ett förtydligande och förenklade av reglerna för samåkning utan vinstsyfte inte genomförs kommer den oklarhet som finns i dag om vilken typ av samåkning som är tillåten att kvarstå. Det innebär att möjligheterna att främja samåkning kan hämmas och de möjliga fördelarna av ökad samåkning för individerna och samhället uteblir.

14.4.3 Fördelarna med utredningens förslag

Utredningens förslag innebär att definitionen av vilken typ av organiserad samåkning som är laglig blir enklare och tydligare. Utredningens förslag upprättar också en tydlig gräns mot vad som inte är samåkning utan taxitrafik. Utredningens förslag berör bara ersättningen till föraren. Det kommer fortfarande att vara möjligt att förmedla samåkning med vinstsyfte.

⁵⁶ Trafikanalys, Rapport 2016:15, *Nya tjänster för delad mobilitet*, s. 19.

⁵⁷ Trafikverket, *Effektsamband för transportsystemet. Tänk om och optimera*. Avsnitt 4.3. *Ökad beläggning i personbiltrafik – samåkning*, s. 11.

Utredningens förslag innebär därmed att:

1. De digitala plattformar som i dag förmedlar samåkning kan fortsätta att utveckla sin verksamhet i trygg förvisning om vad som är laglig samåkning. Denna tydliga gräns är något som de ansvariga för de plattformar som anordnar samåkning där kostnaderna delas i dag har efterlyst. Den innebär en större trygghet för anordnarna och gör det lättare för dem som följer regelverket att främja sin verksamhet utan oro för att de går utanför lagens gränser och utan risk för att anklagas för att bedriva taxitrafik.
2. Nya aktörer, även kommersiella, som vill etablera sig för att förmedla samåkning, får ett tydligt besked om vilket regelverk som gäller.

Det finns ingen studie över den totala omfattningen av samåkningen i Sverige i dag⁵⁸. Det går inte heller att avgöra säkert om samåkningen ökar eller minskar i dag.⁵⁹

Utredningens kartläggning av de existerande samåkningsplattformarnas verksamhet visar att det finns många olika plattformar, drivna av både ideella aktörer och företag. Som framgår av kapitel 10 beräknas 6 stora plattformar i Sverige tillsammans ha drygt 300 000 anslutna användare. Utöver de särskilda digitala plattformarna organiseras även samåkning genom sociala medier, t.ex. i särskilda Facebookgrupper.

Plattformarna saknar dock tillförlitlig statistik över hur många resor de förmedlar. De uppgifter som utredningen samlat in tyder dock på att antalet resor som förmedlas är relativt lågt och att av de önskemål om samåkningsresor som läggs upp på plattformarna leder en relativt liten andel till en verklig resa. Uppgifterna är dock osäkra och det finns möjlighet att förare och passagerare som fått kontakt med varandra genom en samåkningsplattform fortsätter att åka tillsammans utan att registrera dessa resor på plattformen.

Framtiden för organiserad samåkning beror inte bara på de aktörer som agerar i Sverige i dag. Utanför Sverige finns andra stora aktörer, även kommersiella, som skulle kunna förmedla samåkning och har ekonomiska resurser att bygga upp avancerade förmedlings-

⁵⁸ Samåkning ingår ej i Resvaneundersökningarna som publiceras av Trafikanalys.

⁵⁹ Trafikanalys, Rapport 2016:15, *Nya tjänster för delad mobilitet*, s. 20.

tjänster. Den i dag internationellt största samåkningsplattformen, franska BlaBlaCar, väntas lanseras i Sverige i närtid. Ett annat exempel är UberCommute där en förare som exempelvis är på väg till arbetet kan ansluta sig till en särskild app och plocka upp passagerare längs vägen och dela reskostnaden med dem⁶⁰.

Utredningens förslag sätter dock strikta gränser för vad som är laglig samåkning, med framför allt en strikt självkostnadsprincip för förarna. Även om det formellt kommer att vara tillåtet att göra vinst på att förmedla samåkning är det osäkert hur intresserade kommersiella aktörer kommer att vara att verka under dessa förutsättningar. Det är således svårt att uppskatta hur mycket samåkningen kan komma att öka på grund av utredningens förslag och hur pass viktiga plattformar som vänder sig till allmänheten kommer att vara för samåkningen i framtiden. Traditionellt har nätverk i grannskapet eller på arbetsplatsen betytt mycket för att organisera lyckad samåkning⁶¹ men det finns tydliga trender som tyder på att betydelsen av tidigare personkontakter minskas.

Utredningen bedömer dock att det förtydligande av reglerna för samåkningen som utredningen föreslår skapar en tryggare legal grund för alla som önskar organisera samåkning för allmänheten och därför kommer att bidra till att samåkningen kommer att öka även om det inte går att uppskatta omfattningen.

14.4.4 Risker med utredningens förslag

Utredningens förslag att förenkla reglerna för samåkning utan vinstsyfte och underlätta för de digitala plattformar som organiserar detta, innebär en risk för att dessa kan används för att marknadsföra persontransporter som inte uppfyller regelverket. Det kan handla om att föraren tar en högre ersättning än det som föreslås vara tillåtet.

Den kartläggning och analys som utredningen gjort tyder på att risken är störst för att den samåkning som organiseras på sociala medier ska vara förtäckt olaglig taxitrafik, medan det inte fram-

⁶⁰ Intervju med Uber den 8 september 2016.

⁶¹ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Tjanste--och-pendlingsresor/Resor-till-och-fran-jobbet/Samakning/

kommit något som tyder på att dagens samåkningsplattformar används för olaglig taxitrafik. Det är mer sannolikt att anta att olaglig taxitrafik organiseras via sociala medier än via samåkningsplattformar eftersom samåkare och samåkningsplattformar sannolikt har ett egenintresse av att plattformarna inte utnyttjas för olaglig taxitrafik. Plattformarnas intresse kan dels bestå i att ha ett bra rykte, dels i att samåkningen ska fylla en viss funktion i samhället. Ofta drivs samåkningsplattformar utifrån idén om att samåkning ska bidra till billigare resekostnader, vara bra för miljön och bygga på kostnadsdelning. Samåkares intresse kan vara att inte behöva betala mer än vad som föreslås vara tillåtet. Många samåkningsplattformar informerar sina användare om att kostnaderna ska delas och att man inte ska kunna göra en ekonomisk vinst på att samåka. Samåkningsbranschen är i viss grad självreglerande avseende olaglig taxitrafik.

Som framgått av utredningen riskerar utredningens förslag att göra polisens kontrollarbete av olaglig taxitrafik något svårare. I stället för att som i dag behöva bevisa att ersättning utgått måste polisen bevisa att ersättningen överstigit det tillåtna beloppet. Denna bedömning har bekräftats av polisen, se kapitel 13.

För att möta dessa risker har utredningen övervägt olika kontroller av plattformarna, bland annat tillståndsplikt och att betalningarna för resorna måste gå via plattformarna. Den extra administrativa börda detta skulle medföra för plattformarna riskerar dock att helt motverka det främjande av samåkning som utredningen vill åstadkomma.

Den digitala tekniken erbjuder vissa möjligheter till självreglering. På plattformar där passagerarna har möjlighet att digitalt betygsätta de tjänster de fått kan kunder som uppmannats att betala en högre ersättning än den lagstadgade offentliggöra detta på plattformen och uppmärksamma anordnarna och andra passagerare om vilka förare som begär detta. Fler av de plattformar som existerar i dag erbjuder möjlighet till digital betygssättning.

Som tidigare påpekats finns en möjlighet att kommersiella aktörer, etablerar förmedling av samåkningstjänster när reglerna för samåkning tydliggörs. Utredningen bedömer att det bör finnas en beredskap hos polisen och Skatteverket för att särskilt granska denna verksamhet för att säkerställa att den följer de regler som slagits fast och inte utgör olaglig taxitrafik. Utredningens förslag kan

medföra etablering av flera plattformar. Detta kan leda till ökade kostnader för berörda myndigheter eftersom de eventuellt kan behöva följa utvecklingen från fler aktörer.

Den sammantagna bedömningen är att det finns en viss risk för att utredningens förslag till tydligare och enklare regler för samåkning kan leda till ett visst ökat missbruk av reglerna i form av att olaglig taxiverksamhet bedrivs under sken av samåkning. Hur stor risken är för detta är svår att avgöra i dagsläget, men detta motiverar extra kontrollinsatser från berörda myndigheters sida, framför allt polisen och Skatteverket.

14.4.5 Effekter på taximarknaden

Samåkning och taxi har likheter och skulle kunna konkurrera med varandra. Konkurrensen blir högst för korta resor som kan anordnas i realtid. Den kartläggning av den organiserade samåkningen där kostnaderna delas som utredningen låtit göra har dock visat att samåkning i dag planeras i förväg och är vanligast på längre resor, mellan 3 och 15 mil. En typisk taxiresa är mellan 11 och 16 km och kan beställas mycket kort varsel.⁶² Det är troligt att utredningens förslag kommer att leda till att en större andel av samåkningsresor görs spontant och förmedlas i realtid, i alla fall i större städer. Samåkning kan i så fall komma att minska efterfrågan på taxiresor även på kortare sträckor.

Det är inte fel att taxi utsätts för konkurrens så länge den är på sunda villkor. Om reglerna för samåkningen respekteras, det gäller framför allt det högsta tillåtna ersättningsbeloppet och kravet på gemensam resväg, bör inte utbudet av samåkningstjänster vara så stort att det utgör osund konkurrens mot taxinäringen. Dessutom kan det visa sig vara delvis olika kategorier av resenärer som samåker respektive anlitar taxi med avseende på ålder och inkomstnivå.

Om samåkningsreglerna däremot skulle missbrukas för illegal taxitrafik blir situationen en annan. Denna risk kan, som tidigare framförts, motivera en ökning av poliskontroller och andra myndighetsinsatser för att se till att regelverket följs.

⁶² Siffrorna bygger på beräkningar av den typiska taxiresan på tre platser i landet – Stockholm, Skåne och Umeå – från en stor beställningscentral.

Regionala effekter

Som framgått av inledningen till detta avsnitt finns det viktiga skillnader i förutsättningarna och motiven till samåkning mellan städer och landsbygd. Om utredningens förslag bidrar till att göra det lättare att organisera samåkning utan att det utgör taxitrafik, vilket den sannolikt gör, kan effekterna bli delvis olika i storstäder och på landsbygd.

I större städer skulle vid en mer påtaglig ökning av samåkningen denna kunna bidra till minskad trängsel och minskat behov av parkeringsplatser. En mer påtaglig ökning av samåkning skulle då också kunna bidra till att minska restiderna på de stora huvudlederna i rusningstrafik.

Förutsättningarna att organisera effektiv och flexibel samåkning i realtid genom samåkningsappar finns främst i storstäder där det är lättare att nå den kritiska massa av användare som krävs. Det är i första hand där en sådan applikation kan hitta de lämpliga kombinationer av förare och passagerare som krävs för att tjänsten ska kunna fungera och bli effektiv.⁶³ Det är sannolikt att dessa förmedlingstjänster därmed i första hand kommer att erbjuda sina tjänster i storstadsområden.

På landsbygden är bilinnehavet högt och trängseln obefintlig. Där kan ökad samåkning ge andra viktiga nyttor. Ökad samåkning kan minska behovet av en andrabil i hushållen. Ökad samåkning kan minska restiden och öka tillgängligheten för de hushåll som saknar bil och som annars är hänvisade till ett otillräckligt kollektivtrafiksystem.

Ökad samåkning på landsbygden kan bli ett viktigt komplement till kollektivtrafiktrafiken genom att exempelvis erbjuda möjligheter för resenärer att ta sig den första biten till eller den sista biten från en kollektivtrafikanslutning. På så sätt kan samåkningen bli ett viktigt komplement till kollektivtrafiken i glest befolkade områden och till och med vidga dess passagerarunderlag.⁶⁴

Ett ökat samarbete mellan anordnare av kollektivtrafik och samåkningsplattformar i glesbygden, exempelvis genom att samåknings-turerna visas i kollektivtrafikens reseplanerare, har möjlighet att ut-

⁶³ Trafikanalys, Rapport 2016:15, *Nya tjänster för delad mobilitet*, s. 19.

⁶⁴ Trafikanalys, Rapport 2016:15, *Nya tjänster för delad mobilitet*, s. 44.

veckla samåkningen ytterligare på de platser eller de tider där kollektivtrafiken är gles. Det förbättrar av samma anledning även förutsättningar för kollektivtrafiken.

14.4.6 Administrativa och ekonomiska effekter för berörda myndigheter

Som redogjordes för i avsnitt 14.4.4, finns en risk att sociala medier kan användas för att organisera svarttaxi och att digitala plattformar som organiserar samåkning utan vinstsyfte kan missbrukas i samma syfte av enskilda. Det finns också en risk att aktörer som agerar via digitala plattformar för förmedling av samåkning kan försöka missbruka samåkningsreglerna framöver och utföra persontransporter som inte följer regelverket för samåkning. Utredningen bedömer därför att det kan behövas utökade kontroller från ansvariga myndigheter för att säkerställa att så inte sker, om det börjar synas tecken på att samåkningen har ökat.

Poliskontroller

Polisen genomför i dag kontroller för att stoppa olaglig taxitrafik. Kontrollerna sker sporadiskt efter tips. Det krävs att polisen kontrollerar betalningar och delar på förare och passagerare för att förhöra dem individuellt, för att stämma av om de uppger samma uppgifter. Polisen bokför inte kostnaden för dessa kontroller särskilt eftersom de är sammanvävda med polisens trafiksäkerhetskontroller och allmänna trygghetsskapande arbete. Det finns därför inga uppgifter om kostnaden för dem.

Om polisen framöver skulle få tips att vissa digitala plattformar missbrukas bedömer utredningen att det kan vara motiverat och möjligt att öka kontrollerna av olaglig taxiverksamhet. Hur stor kostnaden skulle kunna bli för utökade kontroller är dock inte möjlig att uppskatta i dagsläget. En faktor i riskbedömningen är att förmedlingsplattformarna har stora incitament att uppmuntra användarna att följa reglerna eftersom det påverkar tilltron till plattformen. Detta görs redan genom bland annat att användarna betygssätter varandra och förmedlaren informerar om att man inte får tjäna pengar på samåkning.

Skattekontroller

Skatteverket kan kontrollera inkomster inom delningsekonomin. Vetskapen om att upptäcktsrisken är stor kan ha en förebyggande effekt mot oredovisade inkomster. Under 2016 har Skatteverket genomfört en särskild skattegranskning, som en del i kartläggningen av delningsekonomin, av inkomsterna för förare som kört åt en förmedlare av taxiliknande tjänster. Skatteverket har hämtat in uppgifter och valt 1 700 förare för djupare analys. Av dessa var det cirka två procent som hade redovisat inkomst från plattformen i sin deklaration. Skatteverket har indikationer om oredovisade inkomster motsvarande ett betydande belopp hos omkring hälften av de resterande utförarna⁶⁵.

Det är sannolikt att det kommer att krävas liknande riktade granskningar från Skatteverket även framöver för att säkerställa att utredningens förslag till regler för samåkning inte missbrukas för att undvika skatter i samband med taxitrafik. Dessa granskningar är arbetskrävande för myndigheten men företag som erbjuder samlingsplattformar har incitament att samarbeta med Skatteverket igenom att frivilligt dela med sig uppgifter av om resor och, i de fall förmedlaren tillhandahåller betalningssystem, betalningar.

Enligt statistik från Skatteverkets kontroll av taxibranschen som gjordes under 2014, tog det i genomsnitt cirka 17 arbetsdagar att genomföra en utredning av ett svenskt taxiföretag eller en taxiförare där kontrollmaterialet finns i Sverige. I de dagarna ingår såväl tid för inhämtning av kontrollmaterial, analys- och urvalsarbete som utredningsåtgärder och beslutsskrivning med mera. Skatteverkets arbetskostnad för en sådan granskning uppskattas till cirka 60 000 kronor.⁶⁶

Skatteverkets erfarenhet av att genomföra skattekontroll av förare som är anslutna till en taxiförmedlingstjänst, där kontrollmaterial inte funnits tillgängligt i Sverige, är hittills att antal arbetsdagar per utredning är mer än dubbelt så stor jämfört med utredningar där kontrollmaterial finns i Sverige. Att Skatteverkets granskningar av taxiföretag eller taxiförare där kontrollmaterialet inte finns i Sverige

⁶⁵ Skatteverkets rapport den 31 oktober 2016 Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet, s. 31.

⁶⁶ Bygger på Skatteverkets årsarbetskostnad på 818 000 kronor år 2015 ur Skatteverkets årsredovisning 2015 tabell 19.6 och 226 arbetsdagar per år.

är så arbetskrävande beror, enligt Skatteverket, bland annat på följande.

- För att få tillgång till uppgifter som behövs för kontrollen, som inte finns i Sverige, utan i en annan EU-medlemsstat krävs handräckning från den medlemsstatens myndighet, alternativt en kontrollinsats i samverkan med medlemsstatens myndighet – så kallad Multilateral Control, MLC. Det krävs viss utredning och administration för att starta en sådan åtgärd. För att Skatteverket ska få ut uppgifter måste preciserade uppgifter lämnas om vad för uppgifter som avses.
- Det tar sedan relativt lång tid från det att Sverige begär uppgifterna tills de levereras. Normalt tar det minst 3–6 mån vid en handräckning. Vid en MLC kan det ta längre tid.
- Om uppgifterna inte levereras med svenska personnummer, vilket är ett sannolikt scenario, så måste varje förare identifieras av Skatteverket innan de kan köras mot myndighetens system. Detta är i dag en manuell hantering som tar mycket tid.
- Frågor som behöver ställas till plattformen under utredningen tar längre tid att skicka och längre tid att få svar på, eftersom denna finns i ett annat land. Tid går bland annat åt för översättning och tolkning av svar och dokument.
- Dialogen med förarna tar längre tid än med förare som har tillstånd att driva eget taxiföretag i Sverige eller som är anställda av ett svenskt taxiföretag. Om förarens relation till plattformen inte är en anställning (enligt plattformens uppfattning) utan plattformen ser föraren som självständig, så lämnar plattformen ingen kontrolluppgift till Skatteverket om förarens inkomst. Om föraren då inte redovisat sin inkomst själv och inte förstått reglerna så kan det krävas mycket förklaring, om både reglerna för inkomstskatt och moms.
- Nya rättsfrågor behöver bearbetas, som alltid i samband med nya företeelser. Bland annat behöver avtal mellan parter i olika länder granskas för att avgöra var beskattning ska ske.

Skatteverkets arbetskostnad för en granskning av ett taxiföretag eller taxiförare där kontrolluppgifterna finns utomlands uppskattas till cirka 120 000 kronor. Någon exakt beräkning finns dock inte.

Skatteverket kan i dagsläget inte uppskatta hur många granskningar som kan bli nödvändiga av aktörer där kontrollmaterialet inte finns i Sverige för att säkerställa att regelverket för samåkning inte missbrukas av aktörer inom taxiliknande tjänster.

Utredningen bedömer dock att det i ett inledande skede kan komma att krävas ett antal granskningar för att säkerställa att regelverket följs. Om man antar att det kan bli aktuellt med tio sådana granskningar om året kommer det att leda till ökade arbetskostnader för Skatteverket på 1,2 miljoner kronor om året.

Effekterna på skatteintäkterna

Den maximala ersättning som ska vid samåkning enligt utredningens förslag innebär att ersättningen inte ska beskattas. Utredningen bedömer att samåkning enligt utredningens förslag i någon mån kan konkurrera med reguljär taxi och i sin tur leda till mindre skatteintäkter från taxi, men att konkurrensen blir liten. Förslaget bedöms därför inte få annat än marginella effekter på skatteintäkterna.

14.4.7 Effekter på bristande tillgänglighet som en form av diskriminering

Bristande tillgänglighet infördes som en ny självständig form av diskriminering i diskrimineringslagen (2008:567) genom lagändringen den 1 januari 2015. Syftet med det förbud mot diskriminering som nu föreslås är enligt regeringens uppfattning att skapa en möjlighet för enskilda personer med funktionsnedsättning att göra sin rätt gällande att delta i samhällslivet på likvärdiga villkor som andra utan hinder i form av bristande tillgänglighet. Förbudet gäller inte privatpersoner.⁶⁷ Eftersom samåkning sker mellan privatpersoner omfattas de inte av förbudet.

⁶⁷ Prop. 2013/14:198 s. 58–59 samt möte med chef för rättsenheten samhällsliv och utbildningsväsende Rickard Appelberg den 12 oktober 2016.

Enligt 2 kap. 13 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper. Både samåknings- och taxibranscherna vill ingå som en del av eller komplement till kollektivtrafiken. Inom några län i Sverige, exempelvis Blekinge län, pågår projekt med att införliva taxi och/eller samåkning som en del av kollektivtrafiken. En aspekt som särskilt måste beaktas om samåkning införlivas som en del i kollektivtrafiken är att tillgänglighetskrav för personer med olika behov samt övriga skyldigheter som följer av kollektivtrafiklagstiftningarna kan vara svårt att uppfylla genom samåkning. Utredningens förslag påverkar inte dessa skyldigheter. Förslagen innebär därmed inte att kraven på tillgänglighet inom kollektivtrafiken påverkas.

14.5 Förslagens förenlighet med relevant EU-rättslig lagstiftning samt alternativa lösningar

I kapitel 9 redogör utredningen för hur förslagen om taxi är förenliga med EU-rätten. Utredningen hänvisar till detta kapitel avseende taxi. Avseende utredningens förslag om samåkning innebär det att det blir tillåtet att erbjuda samåkning till allmänheten utan att det ska kunna klassas som taxitrafik under förutsättning att kostnaderna delas mellan de som samåker, om inte någon bjuder på skjuts. Utredningen har inte identifierat någon tillämplig EU-rättslig lagstiftning i dessa avseenden. Utredningen övervägt om det bör införas tillstånds- eller anmälningsskyldighet för att bedriva samåkningsplattformar samt om förmedlare bör åläggas skyldigheter att vidta åtgärder för att motverka att plattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik och för att främja personsäkerhet vid samåkning. Utredningen har därvid kommit fram till att det inte bör införas tillstånds- eller anmälningsskyldighet samt att förmedlarna inte bör åläggas nämnda skyldigheter, bland annat mot bakgrund av tveksamheter kring om sådana förslag skulle vara förenliga med e-handelsdirektivet. Utredningens överväganden i detta avseende finns i kapitel 13.2 och 13.3.

15 Ikraftträdande och genomförande

Förslag:

- Förslaget om samåkning i 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) ska träda i kraft den 1 januari 2018.
- Förslagen om möjlighet att ansöka om tillstånd för att bedriva beställningscentral ska träda i kraft den 1 januari 2020.
- Förslaget om att avskaffa möjligheten till dispens från taxameter och förslagen om särskild utrustning för taxifordon ska träda i kraft den 1 maj 2020.

15.1 Ikraftträdande

Samåkning

Det är angeläget att förslaget om samåkning kan träda i kraft så snart som möjligt. Förslaget innebär inget särskilt omställningsarbete för någon aktör. Med hänsyn till handläggningstider hos riksdag och regering och tid för remissförfarande bedömer utredningen att det behövs omkring ett år för genomförande.

Taxi

De regler som avser redovisningscentraler för taxitrafik träder i kraft den 1 januari 2017 och de som avser taxiföretagens skyldigheter den 1 maj 2017. Det är dock inte förrän efter att en taxameter genomgått den årliga besiktningen som skyldigheten inträder. Detta innebär

att för de bilar vars taxameter besiktigas den 30 april 2017, så behöver kravet inte vara uppfyllt förrän den 30 april 2018.

Utredningen om redovisningscentraler (Ds 2013:66) lämnades drygt tre år före det att lagen om redovisningscentraler nu träder i kraft den 1 januari 2017. En stor skillnad mot införandet av redovisningscentraler är att där fanns en befintlig kontrollutrustning, i form av taxameterutrustning, att bygga vidare på. Utredningens förslag innebär att helt ny teknik kan användas som alternativt kontrollinstrument till taxameter. Detta kan även innebära ny teknik hos beställningscentralerna. Utveckling av särskild utrustning för taxifordon kommer sannolikt att ledas av aktörer på taximarknaden. Det kan antas ligga i branschens intresse att ta fram alternativ till taxameter till dess att möjligheten att få dispens från taxameter upphör. Certifieringsorganens uppgift blir att kontrollera om utrustningen uppfyller funktionskraven.

Krav på certifiering kan enligt utredningens förslag komma att gälla både den särskilda utrustningen för taxifordon och utrustning hos beställningscentralen. Utredningen lämnar till myndighet att avgöra om certifiering av fordonets utrustning ska ske. Det innebär att flera olika ledtider behöver beaktas vid förslag till ikraftträdande. Förutom sedvanligt utredningsarbete för att avgöra vilka krav som bör ställas i föreskrifter med tillhörande samverkan med andra myndigheter och aktörer tillkommer tid för notifiering.

Notifieringen ska ske genom ett anmälningförfarande till EU-kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535 i anledning av föreskrifter om teknik samt till Kommerskollegium enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler och Kommerskollegiums verkställighetsföreskrifter KFS 2008:1. Därutöver kommer det i processen att krävas ackreditering och certifiering. Vissa delar av detta kan ske parallellt med tillverkning av utrustning men föreskrifterna behöver vara beslutade innan ackrediterings- och certifieringsprocesserna kan starta. Samtliga moment kan komma att krävas för två olika typer av utrustning. Eftersom utrustningen hos beställningscentralerna ska kunna lagra uppgifter från särskild utrustning för taxifordon kan förhoppningsvis visst parallellt arbete ske för respektive utrustning.

Det bör vara två olika datum för ikraftträdande, i likhet med lagstiftningen om redovisningscentraler. Det första datumet bör avse när det går att ansöka om tillstånd för beställningscentral. Det andra

datumet bör avse när det ställs krav på tillståndshavaren för taxitrafik. Sammantaget anser utredningen att det behövs omkring tre år för genomförande.

15.2 Övergångsbestämmelser

Samåkning

Utredningens förslag innebär att ett förtydligande av reglerna om samåkning och en tydligare gränsdragning mot taxitrafik. Förslaget innebär att transporter som enligt gällande rätt kan anses utgöra taxitrafik inte längre ska kunna det. Det behövs inte någon övergångsbestämmelse i anledning av förslaget.

Taxi

Utredningen föreslår att möjligheterna att få dispens från kravet på taxameter avskaffas. Utredningen föreslår även att en alternativ kontrollutrustning till taxameter ska kunna användas. Förslagen innebär att samtliga taxibilar måste ha kontrollutrustning, antingen en taxameter eller särskild utrustning för taxifordon.

Förvaltningsbeslut vinner negativ rättskraft vilket innebär att gynnande beslut endast kan ändras under vissa förutsättningar. Sådana förutsättningar är om beslutet är försett med ett återkallelseförbehåll, om det förekommer tvingande eller trängande säkerhetsskäl, eller om beslutet har fattats efter ett vilseledande från den enskildes sida. Det kan konstateras att det inte finns förutsättningar att återkalla de dispensbeslut som har meddelats. Detta innebär att det under en övergångsperiod kommer finnas fordon som omfattas av dispens efter att den nu föreslagna regeln har trätt i kraft. Mot bakgrund av principen om gynnande förvaltningsbeslut bör det införas en övergångsbestämmelse i taxitrafikförordningen för fordon som vid ikraftträdandet för reglerna om särskild utrustning för taxifordon har dispens från taxameter så att dispensen gäller den tid som angetts i dispensbeslutet.

16 Författningskommentar

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

5 §

I paragrafen kompletteras *punkt 8* så att den omfattar även beställningscentraler för taxitrafik.

Paragrafen innebär att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha till *ändamål* att tillhandahålla uppgifter för ett antal olika typer av verksamhet. Enligt punkten 8 ska vägtrafikregistret ha som ändamål att tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik samt fullgörande av tillsyn för sådana centraler. Genom det tillägg som görs kommer punkten 8 även att omfatta fullgörande av skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik samt tillsyn över sådana centraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

6 §

I paragrafen kompletteras *punkt 8* så att den omfattar även beställningscentraler för taxitrafik.

Paragrafen reglerar vilka uppgifter som förs in i vägtrafikregistret. Enligt punkten 8 får uppgifter föras in i vägtrafikregistret som *avser* fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik samt uppgifter för fullgörande av tillsyn över sådana centraler. Genom en komplettering i punkten 8 får det i vägtrafikregistret även föras in uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik samt uppgifter som behövs i övrigt för tillsyn över sådana centraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

8 §

I paragrafens *första stycke* görs en komplettering som innebär att direktåtkomst till personuppgifter får medges också till sådana uppgifter som förts in i vägtrafikregistret för fullgörande av för skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. De uppgifter som med stöd av 5–6 §§ förs in i vägtrafikregistret kan bland annat användas för skattekontroll med hjälp av redovisnings- eller beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

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

1 kap.

1 §

I den inledande paragrafen i fordonslagen definieras lagens tillämpningsområde. Genom ett tillägg i *tredje punkten* införs en bestämmelse om kontroll av *särskild utrustning för taxifordon* enligt 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211). Kontrollen kan ta sikte på själva utrustning och på hur den används.

Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

2 kap.

14 §

Enligt denna bestämmelse får vägkontroll utföras av en taxameter under vissa förhållanden. Kontrollen får ske hos ett fordon som har använts i taxitrafik eller som kan antas ha använts i taxitrafik i nära anslutning till att fordonet anträffades. Kontrollen ska avse om utrustningen är av godkänd typ och uppfyller de krav som ställs avseende montering, funktion och användning. Kontroll får även ske i taxiföretagets lokaler eller på ett område i anslutning till taxiföretagets lokaler.

Andra stycket är nytt och innebär att kontroll får ske på motsvarande sätt avseende särskild utrustning för taxifordon. Kontrollen får då ta sikte på att utrustningen uppfyller de krav som gäller för sådan utrustning.

Det är en polisman eller en bilinspektör som ska utföra kontrollen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

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

1 kap.

6 §

Paragrafen är ny.

Paragrafen definierar begreppet *samhällsbetalda resor*. Definitionen är av betydelse eftersom samhällsbetalda resor är undantagna från de föreslagna bestämmelserna i 2 b kap. 5 § om prissättning samt bevis om pris för resa med taxifordon som har särskild utrustning för taxifordon. Med samhällsbetalda resor avses inte endast sådana resor som är helt finansierade av offentliga medel utan även sådana där passageraren får betala en egenavgift.

Kompletteringstrafik ingår i definitionen av samhällsbetalda resor. Kompletteringstrafiken är en del av den allmänna kollektivtrafiken och kan exempelvis via anropsstyrd såtillvida att den endast går efter beställning av passagerare. Den är ofta subventionerad så att passageraren betalar vad som motsvarar ett biljettpris vid exempelvis en vanlig buss- eller tunnelbaneresor. Kompletteringstrafiken är öppen för alla och drivs på initiativ av den regionala kollektivtrafikmyndigheten men är inte specifikt reglerad i lag. Även denna trafik ska anses ingå i de samhällsbetalda resorna och undantas från skyldigheter om prisuppgift etcetera.

Övervägandena finns i avsnitt 8.14.

2 kap.

17 §

Paragrafens första två stycken behandlar åtgärder för att passagerarna ska få kännedom om tillämpad taxa samt skyldighet att ge prisuppgift om jämförpriset överstiger 500 kr. *Första* och *andra styckena* ändras så att de endast omfattar taxiverksamhet som bedrivs med taxameterutrustning.

Genom ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) införs möjligheter till användning av särskild utrustning för taxifordon. Vid en resa med fordon som har särskild utrustning för taxifordon ska priset för resorna beräknas på förhand. Det får till följd att det för färd i dessa fordon inte finns behov av prisinformation på det sätt de första två styckena avser. Genom ändringen föreskrivs att reglerna om prisinformation i de första två styckena endast ska avse fordon som är försedda med taxameter.

Tredje stycket ändras inte. Stycket definierar begreppet jämförpris samt begreppet fast pris. Regeln avser endast fordon med taxameterutrustning eftersom bestämmelsen om jämförpris i andra stycket endast avser färd med sådant fordon. Här kan konstateras att begreppet fast pris avseende färd med fordon som har taxameterutrustning skiljer sig från föreslagen regel avseende fordon med särskild utrustning för taxifordon eftersom fast pris enligt den bestämmelsen även kan avse pris för viss tid (se föreslagen bestämmelse i 2 b kap. 5 § första stycket).

I *fjärde stycket* hänvisas till prisinformationslagen (2004:347). Denna ändras inte och detta stycke kommer genom sin lydelse även att omfatta färd med fordon med särskild utrustning för taxifordon.

Övervägandena finns i avsnitt 8.39.

2 a kap.

1 §

Bestämmelsens *första stycke* ändras genom ett förtydligande att den avser taxitrafik som bedrivs med *taxameterutrustning*. I paragrafen regleras skyldigheter att överföra taxameteruppgifter från taxameterutrustningen till en redovisningscentral för taxitrafik.

Övervägandena finns i avsnitt 8.34.

2 b kap.

Ett *nytt kapitel* införs efter det kapitel som handlar om redovisningscentraler för taxitrafik. Det nya kapitlet reglerar dels taxiföretagens skyldighet att ansluta fordon till en beställningscentral för taxitrafik dels att förse fordonet med en särskild utrustning för taxifordon. I kapitlet regleras också vissa avtalsrättsliga delar i fråga om beställningscentralens och beställarens relation.

1 §

Paragrafen är ny.

Bestämmelsen innehåller två skyldigheter som finns för verksamhetsutövare som har taxifordon utan taxameterutrustning.

Den ena skyldigheten är att ansluta de taxifordon som inte har taxameterutrustning till en beställningscentral för taxitrafik enligt de regler som föreslås i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Här kan noteras att det inte finns något som hindrar att taxiföretag både har fordon som har taxameterutrustning och fordon med särskild utrustning för taxifordon.

Med begreppet *ansluta* avses i det här sammanhanget att fordonet får sina uppdrag från en viss beställningscentral, inte per definition att det finns någon form av teknisk anslutning till beställningscentralen. Genom den särskilda utrustningen för taxifordon torde taxifordonet däremot i allmänhet vara tekniskt anslutet till en beställningscentral. Det är dock inte vad som avses med anslutet i det här sammanhanget.

Skyldigheten att ansluta fordonet till en beställningscentral för taxitrafik inträder från och med den tidpunkt då fordonet anmäls för taxitrafik. Ett taxifordon kan vara anslutet till flera beställningscentraler.

Den andra skyldigheten är att förse taxifordonet med särskild utrustning för taxifordon. Hur den utrustningen ska vara beskaffad kommer inte regleras genom lag utan det får bli en fråga för den myndighet som ges bemyndigande att föreskriva om utrustningen. Enligt utredningens förslag ska bemyndigandet ges till Transportstyrelsen. Såvitt kan bedömas är det för närvarande nödvändigt att det finns någon form av teknisk utrustning i taxifordonen för att

de uppgifter som samlas in ska ha tillräckligt hög grad av tillförlitlighet. Bemyndigande finns i förslag till 3 § taxitrafiklagen samt förslag till 8 kap. 2 a § taxitrafikförordningen (2012:238).

Det kan inte uteslutas att teknikutvecklingen i framtiden skapar möjlighet att på ett tillräckligt säkert sätt samla in uppgifter om taxitrafik med fordon som inte har taxameterutrustning, utan att fordonet är försett med särskild utrustning för taxifordon. Under sådana omständigheter kan den bemyndigade myndigheten ändra sina föreskrifter om krav på särskild utrustning för taxifordon.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

2 §

Paragrafen är ny.

Genom bestämmelsen införs en skyldighet att anmäla till vilken eller vilka beställningscentraler ett fordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet. Detta är en förutsättning för att berörda myndigheter på ett ändamålsenligt sätt ska kunna kontrollera taxitrafik med särskild utrustning för taxitrafik. En anmälan om till vilken eller vilka beställningscentraler ett taxifordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet till sker till Transportstyrelsen (se förslaget i 2 b kap. 2 § samt förslag till ändring i *bilaga 9* förordning (2001:650) om vägtrafikregister). Uppgiften ska föras in i vägtrafikregistret.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

3 §

Paragrafen är ny.

Bestämmelsen innehåller i tre olika punkter bemyndiganden avseende särskild utrustning för taxifordon. Den *första punkten* avser vilka krav som ska ställas på den särskilda utrustningen för taxifordon. Krav som kan ställas upp kan avse vilka uppgifter beställningscentralen ska kunna samla in med hjälp av den särskilda utrustningen för taxifordon, vilka tekniska krav den ska uppfylla eller frågor om informationssäkerhet.

I den *andra punkten* ges ett bemyndigande avseende teknisk kontroll av särskild utrustning för taxifordon. Det kan vid polis- eller bilinspektörs kontroll av ett taxifordon vara av betydelse att de får göra en teknisk kontroll av den tekniska utrustningen.

I den *tredje punkten* ges ett bemyndigande i fråga om användningen av särskild utrustning för taxitrafik. Sådana krav skulle kunna motsvara delar av de krav som finns för användande av taxameterutrustning, exempelvis att en förare är registrerad med förarkod eller att utrustningen är inställd på ett sätt som visar att det finns en passagerare i fordonet. De närmare kraven kommer föras in i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

4 §

Paragrafen är ny.

Bestämmelsen reglerar hur beställningar och betalningar får ske för taxiresor i fordon med särskild utrustning för taxifordon.

I *första stycket* införs en bestämmelse vilken innebär att beställningar och betalningar endast får ske till beställningscentralen. För att det ska finnas en god kontroll över att intäkter redovisas och deklarerar på ett korrekt sätt ska samtliga beställningar och betalningar ske till den beställningscentral till vilken fordonet är anslutet. Uppgifter om beställningar är central för att veta vilka körningar ett taxiföretag har utfört. I bestämmelsen förtydligas att taxiföretag eller taxiförare inte får medverka vid betalning. Betalningar får heller inte förmedlas av taxiföraren eller taxiföretaget. Med att betalning förmedlas kan till exempel avses att ta emot sedlar och mynt för beställningscentralens räkning. Betalning får inte ske med en kortterminal i fordonet även om kontot till vilken betalningen överförs är knutet till den tillståndspliktiga beställningscentralen. Däremot finns inget som hindrar att en förare exempelvis förklarar hur en person ska genomföra en betalning med sin egen telefon (exempelvis genom betalning med kort online eller swish) eller att föraren upplyser hur personen kan komma i kontakt med beställningscentralen.

En annan innebörd av att det är beställningscentralen som tar emot betalningen och i sin tur beställer taxiresan av taxiföretaget är att beställningscentralen blir avtalspart till beställaren. Se i denna

del även 2 § andra stycket lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik där begreppet beställningscentral för taxitrafik definieras. I definitionen ingår även momentet att ta emot betalning.

I *andra stycket* införs en bestämmelse vilken innebär att en beställningscentral för taxitrafik inte måste ta emot betalning i sedlar eller mynt. Det finns inte något som hindrar att beställningscentralen tar emot betalning i sedlar och mynt även om det lär bli mycket ovanligt i praktiken.

I allmänhet finns inte i rent privaträttsliga relationer något som hindrar att en aktör inte godtar betalning med sedlar om mynt. Vid offentligrättsligt reglerade avgifter kan det emellertid finnas skyldighet att ta emot betalning med sedlar och mynt om det inte finns undantag i lag. I fråga om egenavgifter för samhällsbetalda resor bör därför en möjlighet till undantag från den skyldigheten införas.

Övervägandena finns i avsnitt 8.11 och 8.13.

5 §

Paragrafen är ny.

Den särskilda utrustningen för taxifordon kommer inte att utgöra ett prisberäkningsinstrument. För att beställaren av taxitjänsten ska vara trygg med att beräkningen av priset är korrekt ska enligt *första stycket* ett fast pris avtalas innan färden påbörjas. Priset kan avse viss resa, det vill säga mellan två olika punkter. Detta behöver inte innebära att den exakta färdsträckningen avtalas. Priset kan också avse viss tid som ett fordon och en förare står beställaren till förfogande. Detta torde vara den vanligaste prismodellen för hyrverkstrafik. Här ska även noteras att denna definition av fast pris avviker från definitionen i 2 kap. 17 § tredje stycket där med fast pris endast avses bestämt belopp för i förväg fastställd färd.

För att undvika otydliga överenskommelser eller bevissvårigheter i efterhand ska beställningscentralen, enligt *andra stycket*, förse beställaren med ett skriftligt bevis av överenskommelsen innan avfärd. Med skriftlig kan även avses en elektronisk bekräftelse till exempel genom sms.

I *sista stycket* framgår att regler om fast pris eller skyldighet att ge bevis om överenskommelsen inte ska gälla för samhällsbetalda resor (se definition i förslag till 1 kap. 6 §).

Övervägandena finns i avsnitt 8.12 och 8.14.

5 kap.

8 §

Paragrafen är ändrad.

Genom paragrafen ges möjligheter att omhänderta taxiskylten (den särpräglade registreringsskylt som taxifordon ska ha, se avsnitt 5.12) vid olika former av överträdelser. *Paragrafens inledning* har ändrats som en följd av att samtliga fordon ska vara försedda en taxiskylt. Det finns alltså möjlighet att ha personliga registreringsskyltar för taxifordon. Även dessa har emellertid gul botten.

En specialbestämmelse har också införts i *punkten 6* vilken innebär att taxiskylten kan omhändertas också om den särskilda utrustningen för taxifordon inte uppfyller de krav föreskrivande myndighet har ställt.

Övervägandena finns i avsnitt 8.10.

16.4 Förslaget till lag om ändring i lag (2014:1020) om redovisningscentraler och *beställningscentraler* för taxitrafik

1 §

Genom ändringen klargörs att lagen ska gälla också för beställningscentraler.

2 §

I *andra stycket* införs ett tillägg med en definition av vad som ska avses med en beställningscentral för taxitrafik i lagens mening.

Beställningscentralen ska ha två uppgifter. Den ena är att vara avtalspart gentemot passagerare eller beställare. Detta följer också av 2 b kap. 4 och 5 §§ taxitrafiklagen (2102:211) enligt vilka såväl beställningar som betalningar ska ske till beställningscentralen. Det

blir därmed beställningscentralen som bestämmer villkoren gentemot kund.

Den andra uppgiften är att fungera på ett sätt som är likartat en redovisningscentral. Beställningscentralen ska samla in och lagra uppgifter om taxiverksamheten och ändamålet med detta är att Skatteverket samt polisen (polisman eller bilinspektör) ska kunna utföra en god kontroll av verksamheten. Begreppet insamling av uppgifter har valts eftersom uppgifterna kan komma beställningscentralen till del på olika sätt. Dels kommer uppgifter sannolikt att överföras från särskild utrustning för taxifordon som regleras i nästföljande stycke, dels kommer uppgifter komma beställningscentralen till del genom beställningar (det vill säga från beställare av taxitjänst) eller genom uppgifter som beställningscentralen själv genererar (till exempel betalningar till taxiföretag eller avräkningar från desamma). När det gäller taxameteruppgifter så handlar det i stället endast om överföring från taxametern till redovisningscentralen. Vilka uppgifter som beställningscentralen ska samla in bör slutligt regleras genom föreskrift av Transportstyrelsen i enlighet med förslag till bemyndiganden i 31 § samt 20 a § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Fordon som är anslutna till en beställningscentral i lagens mening ska vara försedda med särskild utrustning för taxifordon. Detta framgår av förslag till ny bestämmelse i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). Med hjälp av denna utrustning ska beställningscentralen samla in uppgifter om taxiverksamheten under de tider som fordonet verkar för beställningscentralen och därmed på något sätt är uppkopplat mot den.

I 20 b § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik finns bemyndigande för Transportstyrelsen att efter att ha gett Skatteverket tillfälle att yttra sig, föreskriva om vilka uppgifter som är nödvändiga för att Skatteverket ska kunna fullgöra sin kontrollverksamhet.

Beställningscentralen ska sedermera lagra den insamlade informationen tillsammans med annan information som beställningscentralen samlat in om taxiverksamheten.

Det ska vara möjligt att ett fordon är anslutet till flera olika beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.11.

3 §

Paragrafen innebär att det krävs tillstånd att driva beställningscentral. Genom tillståndskravet ställs ett övergripande krav på myndighetsgodkännande avseende beställningscentralerna. Ett skäl till detta är att beställningscentralerna ska ha en funktion som är likartad redovisningscentralernas. Beställningscentralerna ska, liksom redovisningscentralerna, vara ett led i skattekontrollen såtillvida att beställningscentralerna ska samla in och lagra uppgifter om taxiföretag och taxiförare som huvudsakligen ska användas för skattekontroll. Kraven i fråga om tillstånd bör därför inte vara mindre långtgående än vad som gäller för redovisningscentralerna.

Av 4 § framgår att tillstånd ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Av 2 § förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik följer att Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.20.

5–7 §§

Genom en ändring i 5 § framgår att det även i en beställningscentral ska finnas en eller flera personer som är verksamhetsansvariga. Det är den verksamhetsansvarige som kommer omfattas av lämplighetsprövning när beställningscentralen ansöker om tillstånd.

I 6–7 §§ anges vem som ska vara verksamhetsansvarig i en redovisningscentral för taxitrafik. Genom ändringar i 6–7 §§ kommer dessa bestämmelser att gälla även för beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.21.

8 §

I *första stycket* införs en ändring vilken innebär att de krav som ställs för att få tillstånd driva redovisningscentral för taxitrafik ska gälla även avseende beställningscentraler för taxitrafik.

Endast den som är lämplig ska få driva en beställningscentral. I kravet på lämplighet ingår bland annat att verksamhetsutövaren fullgör sina åtaganden mot det allmänna och att den som är verksamhetsansvarig inte har dömts för några brott som kan anses

påverka lämpligheten. Genom bemyndigande i 18 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler får Transportstyrelsen föreskriva om vilka krav som ska gälla för att en verksamhetsutövare ska anses lämplig att driva en beställningscentral.

I *andra stycket* har begreppet beställningscentral lagts till. Detta innebär att det inte ska vara tillåtet att driva beställningscentral i en ideell förening eller stiftelse. Insynen i en ideell förening eller en stiftelse är begränsad. Eftersom så är fallet bör inte en beställningscentral få drivas i denna juridiska form.

Det *tredje stycket* är nytt. Det innebär att en beställningscentral för taxitrafik inte samtidigt får ha taxitrafiktillstånd. Det finns inte något hinder i taxitrafiklagen som gör att en beställningscentral för taxitrafik inte ska få taxitrafiktillstånd. Det kan däremot konstateras att om ett sådant tillstånd skulle ges beställningscentralen, så torde grund för återkallelse enligt bestämmelser i 18 § första stycket om att förutsättningar för tillstånd inte längre finns kunna tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 8.20.

9 §

I bestämmelsen införs ett nytt *andra stycke*.

Genom det nya *andra stycket* regleras att en förutsättning för att en sökande ska få tillstånd att driva beställningscentral är att insamling, lagring och utlämnande av uppgifter med stöd av lagen sker under sådana förhållanden som är ägande att upprätthålla informationens säkerhet. Kravet är med hänsyn till att redovisningscentraler och beställningscentralers likartade roll utformat på samma sätt som för redovisningscentralerna. Bestämmelsen avser informationssäkerhet. Med detta avses i det här fallet att uppgifter som samlats in och lagrats av beställningscentral och lämnats ut av densamma för myndighets räkning ska skyddas så att deras konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet inte kan påverkas av yttre faktorer utan att det är spårbart.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5 och 8.20.

10 §

I *första stycket* har begreppet beställningscentral lagts till. Genom tillägget omfattas även beställningscentraler av krav på att en fysisk person som driver beställningscentral ska vara bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och att en juridisk person ska ha sitt säte inom EES.

I *andra stycket* har begreppet *insamling* lagts till. Taxameteruppgifter *överförs* till en redovisningscentral från taxameterutrustningen. De uppgifter som en beställningscentral ska lagra kommer dock beställningscentralen till del på olika sätt, dels genom uppgifter från särskild utrustning för taxifordon, dels genom att beställningscentralen själv får in eller genererar uppgifter. Begreppet insamling avser då såväl överförda uppgifter som sådana uppgifter som beställningscentralen får del av på annat sätt.

Övervägandena finns i avsnitt 8.20.

12 §

Paragrafens första stycke är oförändrat men gäller även beställningscentraler för taxitrafik. I *första stycket* framgår att om en person som tidigare varit föremål för lämplighetsprövning byts ut, eller om det tillkommer någon i den krets av personer som framgår i 11 §, så ska lämplighetsprövning ske avseende den personen.

I paragrafens *andra stycke* har termen *beställningscentral* lagts till så att den ska omfatta även beställningscentraler för taxitrafik. Enligt andra stycket ska en anmälan göras vid ändrade förhållanden i enlighet med första stycket. Anmälan ska göras till tillståndsmyndigheten vilket är Transportstyrelsen (se 2 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik).

Övervägandena finns i avsnitt 8.21.

14 §

Genom att begreppet *beställningscentral* lagts till i bestämmelsen ska den även tillämpas på beställningscentraler. Bestämmelsens innebörd är att tillståndsmyndighets eller domstols beslut att ge en tillstånd att driva beställningscentral gäller tills vidare.

I 29 § regleras hur ett sådant beslut får överklagas och i 30 § framgår att beslutet gäller omedelbar om inte annat beslutas. I 5 § förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik framgår vad ett sådant beslut ska innehålla.

Övervägandena finns i avsnitt 8.20.

15 §

I bestämmelsen regleras vad som ska ske om tillståndshavaren till en redovisnings- eller beställningscentral avlider eller försätts i konkurs.

I *tredje stycket* har *eller en beställningscentral* lagts till. Bestämmelsen motsvarar vad som följer av 2 kap. 15 § första stycket och andra stycket första meningen taxitrafiklagen (2012:11) varför förarbeten och rättspraxis avseende den bestämmelsen torde kunna ge viss ledning.

Det är viktigt att en beställningscentral kan drivas vidare under viss tid efter ett dödsfall eller en konkurs. De uppgifter som lagras hos beställningscentralen har stor betydelse för Skatteverkets eventuellt kommande kontroll av verksamheten. Det bör därför finnas en frist under vilken verksamheten kan fortsätta bedrivas. Under den tiden kan bedömningen göras om verksamheten ska drivas vidare eller om uppgifterna som samlats in och lagrats i stället ska överföras till annan beställningscentral.

En föreståndare enligt nu aktuell bestämmelse ska uppfylla samma krav som en verksamhetsansvarig.

Övervägandena finns i avsnitt 8.28.

17 §

I *första stycket* läggs ordet *redovisningscentral* till vilket innebär att det endast avser redovisningscentraler för taxitrafik. Bestämmelsen ger en skyldighet att överföra lagrade taxameteruppgifter när ett tillstånd att driva redovisningscentral har upphört på grund av tillståndshavarens dödsfall eller konkurs och en ny föreståndare inte har anmälts inom rätt tid, alternativt inte har godkänts av tillståndsmyndigheten. Taxameteruppgifterna ska under sådana förhållanden överföras inom sex veckor från det att tillståndet upphörde att gälla. Beslut om återkallelse av tillstånd gäller omedelbart (se 30 §). Uppgifterna ska överföras till en annan redovisningscentral som anvisas av taxiföretaget eller om sådan anvisning inte går att få, redovisningscentral som dödsboet eller konkursboet anvisar.

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke* genom vilken det regleras att uppgifter som en beställningscentral samlat in och lagrat ska hanteras på motsvarande sätt som de uppgifter som en redovisningscentral har lagrat. En beställningscentral får dock endast överföra uppgifter till en annan beställningscentral.

Se också 22 § i fråga om verksamhetsansvarigs ansvar för att uppgifter överförs när tillstånd har återkallats.

Övervägandena finns i avsnitt 8.17.

18 §

Genom ett tillägg av begreppet *beställningscentral* i *första stycket* blir denna bestämmelse om återkallelse av tillstånd av driva redovisningscentral även tillämplig när det gäller beställningscentraler.

Tillståndet ska återkallas om det har förekommit allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillstånd av någon annan anledning inte längre är uppfyllda. Som exempel på när ett allvarligt missförhållande skulle kunna föreligga är om en tillståndshavare eller någon i den krets som är föremål för lämplighetsprövning gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelser mot skatterättsliga regler eller i övrigt visat sig obenägen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. En annan situation kan vara om de uppgifter som ska samlas in, lagras och lämnas ut medvetet förvanskas.

En annan grund för återkallelse är om förutsättningarna för tillstånd inte längre är uppfyllda. Detta tar sikte på de förutsättningar som gäller för att erhålla tillstånd att driva beställningscentral. En sådan förutsättning kan vara att den tekniska utrustning som ska finnas i beställningscentralens säkerhet inte uppfyller föreskrivna krav eller om den inte längre finns inom EES. Om en fysisk person som driver beställningscentral inte längre uppfyller bosättningskravet är heller inte förutsättningarna att driva beställningscentral uppfyllda.

Om missförhållanden inte är så allvarliga kan beslut i stället fattas om att meddela tillståndshavaren varning.

Av förarbetena till lagen om redovisningscentraler följer att paragrafen har utformats med viss ledning av 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). Förarbeten och praxis på det området kan därför tjäna till viss ledning för nu aktuell reglering.

Överväganden finns i avsnitt 8.26.

22 §

I bestämmelsen preciseras att det är den verksamhetsansvarige som ska se till att lagrade uppgifter överförs till annan redovisningscentral när ett tillstånd att driva redovisningscentral har återkallats. Enligt bestämmelsen gäller samma frist som i 17 §, det vill säga sex veckor efter det att tillståndet upphörde att gälla. Det är den verksamhetsansvarige som har skyldigheten att se till att uppgifterna överförs medan det är den som innehar taxitrafiktillståndet som ska anvisa till vilken redovisningscentral uppgifterna ska föras över. Om det inte går att få en sådan anvisning är det i stället den verksamhetsansvarige som ska välja till vilken redovisningscentral uppgifterna överförs.

I *första stycket* har begreppet redovisningscentral lagts till vilket får till följd att stycket endast ska tillämpas för redovisningscentraler.

Ett nytt *andra stycke* har införts. Enligt det andra stycket ska en verksamhetsansvarig på samma sätt och inom samma tid som i en redovisningscentral överföra insamlade uppgifter till en annan beställningscentral om ett tillstånd att driva beställningscentral har återkallats.

Det som tidigare var andra stycket har flyttats ned till *tredje stycket*. I detta stycke har en ändring införts så att det gäller både första och andra styckena och därmed omfattar båda typerna av centraler som regleras i lagen. Bestämmelsen ger tillståndsmyndigheten, det vill säga Transportstyrelsen, rätt att förelägga en tidigare verksamhetsansvarig att fullgöra skyldighet att överföra taxameter- eller insamlade uppgifter. Ett föreläggande får förenas med vite.

Övervägandena finns i avsnitt 8.17.

23 §

Paragrafens första stycke reglerar under hur lång tid en redovisningscentral ska lagra taxameteruppgifter. Lagringstiden har bestämts till sju år vilket motsvarar den tid under vilken efterbeskattning är möjlig.

Andra stycket har ändrats så att hänvisning endast görs till 17 § första stycket (tillstånd upphört på grund av dödsfall eller konkurs) och 22 § första stycket (tillstånd upphört på grund av återkallelse). Dessa stycken avser endast redovisningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.17.

23 a §

Paragrafen är ny.

I första stycket definieras beställningscentralens huvudsakliga skyldighet. Beställningscentralen ska samla in, lagra och lämna ut uppgifter. I bestämmelsen beskrivs även ändamålet med insamlingen av uppgifter, det vill säga att dessa uppgifter ska användas för *kontroll av taxiföretag och taxiförare*. Detta skapar den yttre ramen för vilka uppgifter som kan komma att få samlas in, lagras och lämnas ut. Det kan exempelvis konstateras att det skulle vara en möjlighet att samla in uppgifter om exakta färdsträckningar kopplat till enskilda passagerare. Sådana uppgifter kan dock inte anses vara erforderliga vid kontroll av Skatteverket eller polisen och får därför inte samlas in, lagras och lämnas ut med stöd av lagen. Dessa ändamål är inte reglerade i bestämmelser avseende redovisningscentralen eftersom uppgifterna är på förhand bestämda då det sedan tidigare finns föreskrifter om vad som ska registreras i en

taxameterutrustning. Exempel på uppgifter som sannolikt kommer behöva samlas in är identitet på det fordon och den förare som utför en taxitjänst och den betalning som beställningscentralen erlagt till taxiföretaget för taxitjänsten.

Den period under vilken uppgifterna ska lagras har bestämts till sju år. Perioden inleds när affärshändelsen inträffade. I detta fall avses med affärshändelsen exempelvis att ett taxiföretag fakturerar beställningscentralen för utförda taxitjänster. Detta ska skiljas från den affärshändelse som inträffar mellan beställaren av taxitjänsten (passageraren) och beställningscentralen. Affärshändelsen mellan beställaren (passageraren) och beställningscentralen är inte en relevant tidpunkt i det här fallet. Om uppgifterna överförs till en annan beställningscentral på grund av tillståndshavares dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd, ska den sammanlagda lagringstiden uppgå till sju år.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

24 §

Bestämmelsen reglerar redovisningscentralernas skyldighet att lämna ut taxameteruppgifter. I *första stycket* görs ett tillägg så att det ska avse även beställningscentraler för taxitrafik. Vidare byts termen *taxameteruppgifter* ut mot termen *uppgifter* för att det ska täcka in uppgifter som lagras av såväl en redovisningscentral som en beställningscentral. Skyldigheten att lämna ut uppgifter avser sådana uppgifter som respektive central är skyldig att lagra enligt 23 § och 23 a §. I 23 § framgår att en redovisningscentral ska lagra uppgifter enligt 2 a kap. taxitrafiklagen, det vill säga taxameteruppgifter. I 23 a § framgår att en beställningscentral är skyldig att lagra insamlade uppgifter som behövs för kontroll av taxiföretag och taxiförare.

I *andra meningen i första stycket* regleras en redovisningscentralers skyldighet att lämna ut uppgift om uteblivna överföringar från taxameterutrustning eller meddelanden från tillståndshavare för taxitrafik till redovisningscentralen att taxameterutrustningen inte används. Denna bestämmelse ska inte ändras. Skälet till att den inte ska omfatta beställningscentraler är att uppgifter såvitt kan bedömas inte kommer överföras från den särskilda utrustningen för

taxifordon. Däremot bör det hos beställningscentralen utföras någon form av kontroll över att den innan ett uppdrag skickas till ett taxiföretag har säkra uppgifter om identiteten på det fordon och den förare ska utföra tjänsten men hur så ska ske är en fråga om *hur* uppgifter samlas in (se 31 § 4 taxitrafiklagen (2012:211)).

Genom bestämmelsen i andra stycket har Skatteverket möjlighet att förelägga en redovisningscentral att lämna ut lagrade uppgifter. Förutsättningen för att verket ska få förelägga centralen är att begärda uppgifter inte har lämnats ut inom en vecka. Ett föreläggande får vidare förenas med vite varvid lag (1985:206) om viten ska tillämpas. I *andra stycket* görs ett tillägg av termen beställningscentral så att bestämmelsen omfattar även dessa centraler.

Inga ändringar införs i tredje stycket. Bestämmelsen ger redovisningscentraler skyldighet att självmant lämna om uteblivna överföringar av taxameteruppgifter. Detta saknar motsvarighet för beställningscentraler.

Fjärde stycket är nytt och avser endast beställningscentraler. Enligt bestämmelsen är beställningscentraler skyldiga att på begäran av polisman eller bilinspektör lämna ut uppgifter som behövs för att kontrollera att taxiföretaget bedriver taxitrafik i enlighet med de regler som ställts upp i 2 b kap. taxitrafiklagen (2012:211) eller bestämmelse som meddelats i anslutning till lagen. Dessa förutsättningar är exempelvis att beställning skett via en beställningscentral för taxitrafik och att någon betalning inte skett i fordonet. Det kan också vara fråga om myndighetsföreskrifter angående användningen av den särskilda utrustningen för taxifordon som ska efterlevas.

Övervägandena finns i avsnitt 8.15.

25 §

I bestämmelsen regleras ett taxiföretags rätt att få del av de uppgifter som lagras av en redovisningscentral. Ett nytt *andra stycke* införs. I andra stycket ges ett taxiföretag vilket har fordon som är anslutna till en beställningscentral samma rättighet som ett taxiföretag som har fordon anslutna till en redovisningscentral. Under vissa omständigheter kan möjligheten att få ut lagrade uppgifter vara av vikt för att taxiföretaget ska kunna uppfylla sin bokförings- eller deklarationsskyldighet.

De uppgifter taxiföretaget har rätt att få ut är de uppgifter som lagrats med stöd av denna lag, det vill säga uppgifter som samlats in med stöd av 23 a § i lagen. Den tystnadsplikt som gäller för beställningscentralen enligt 28 § gäller alltså inte gentemot taxiföretaget avseende de uppgifter som samlats in och lagrats om taxiföretaget.

Övervägandena finns i avsnitt 8.16.

28 §

I bestämmelsen regleras tystnadsplikt i en redovisningscentral. Ett nytt *andra stycke* införs vilket innebär att tystnadsplikt även ska gälla på motsvarande sätt i en beställningscentral. Tystnadsplikt ska gälla för såväl företrädare för beställningscentralen samt personal som är eller har varit anställd på beställningscentralen. Med företrädare avses i detta sammanhang exempelvis verkställande direktör eller styrelseledamot. Personer i denna krets får inte obehörigen röja uppgifter som lagrats av beställningscentralen med stöd av denna lag eller bestämmelse i anslutning till den om det kan antas att taxiföretaget från vilket uppgiften samlats in utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. En sådan situation kan vara om ett konkurrerande taxiföretag skulle få kännedom om taxiföretagets affärsförhållanden.

Däremot anses inte med obehörigt röjande att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag och förordning. Detta kan exempelvis vara sådana skyldigheter som regleras i 24–25 §§ men det kan också vara att lämna uppgifter till Polismyndigheten i samband med förundersökning. Den som bryter mot tystnadsplikten kan göra sig skyldig till brott mot 20 kap. 3 § brottsbalken (brott mot tystnadsplikt).

I *tredje stycket*, som tidigare var *andra stycket*, finns en upplysning om att för det fall uppgifter som avses i första eller andra stycket finns hos en myndighet så är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) tillämplig.

Övervägandena finns i avsnitt 8.18.

29 §

Paragrafen behandlar fråga om överklagande av beslut avseende beställningscentraler. Genom en ändring i *första stycket* ska regeln även tillämpas när det gäller beställningscentraler. Tillståndsbeslut avseende beställningscentraler får överklagas och sådana överklaganden ska hanteras av allmän förvaltningsdomstol.

De beslut som kan komma att överklagas kan röra såväl fråga om att inte ge tillstånd att driva beställningscentral eller ett beslut att återkalla ett tidigare givet tillstånd. Andra beslut kan vara att inte godkänna en verksamhetsansvarig eller, i samband med att en tillståndshavare avlider eller försätts i konkurs, ett beslut att inte godkänna en föreståndare.

Övervägandena finns i avsnitt 8.30.

31 §

Genom bestämmelserna i punkterna 1–3 bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om lämplighetsprövning avseende den som ansöker om att driva en redovisnings- eller beställningscentral, under vilka förhållanden lagring av information ska ske samt vilka krav som kan ställas i fråga om gott anseende. De första tre punkterna kommer gälla även för beställningscentraler utan att någon ändring behöver ske.

En ny *fjärde punkt* införs vilken avser den information som ska samlas in om taxiverksamheten och som ska omfattas av beställningscentralens lagringsskyldighet. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om sådan information.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5–8.6 och 8.23.

16.5 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1999:1134) om belastningsregister

10 §

Bestämmelsen reglerar vilka som har rätt att begära ut uppgifter ur belastningsregistret. I punkten 7 framgår att Transportstyrelsen har rätt att få del av uppgifter ur belastningsregistret vid lämplighetsbedömning för att få driva redovisningscentral för taxitrafik.

I *punkten 7* görs ett tillägg av begreppet beställningscentral så att Transportstyrelsen även har rätt att få uppgifter ur belastningsregistret när uppgifterna behövs för lämplighetsbedömning i samband med prövning av om tillstånd ska ges att driva beställningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 8.24.

20 §

Bestämmelsen reglerar i vilka fall Transportstyrelsen ska få direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret. I första stycket framgår att myndigheten får ha direktåtkomst till uppgifter ur registret i ärenden som rör tillstånd att driva redovisningscentral. Genom ett tillägg i *första stycket* ska denna rätt till direktåtkomst också gälla för beställningscentraler för taxitrafik.

Övervägandena finns i avsnitt 8.24.

16.6 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1999:1135) om misstankeregister

3 §

I bestämmelsen anges i vilka fall uppgifter ur misstankeregistret får lämnas ut. I punkten 6 framgår att uppgifter får lämnas ut till Transportstyrelsen i fråga om bland annat lämplighetsprövning när en ansökan om tillstånd att driva redovisningscentral prövas. Genom ett tillägg ska *punkten 6* även omfatta beställningscentraler så att Transportstyrelsen vid tillståndsprövning får del av uppgifter i misstankeregistret.

Övervägandena finns i avsnitt 8.24.

7 §

I denna paragraf framgår i vilka fall Transportstyrelsen får ha direktåtkomst till uppgifter i misstankeregistret. Så är fallet vid tillståndsprövning avseende ansökan om att driva redovisningscentral.

Genom ett tillägg i *första stycket* ska Transportstyrelsen även ges rätt att få direktåtkomst till uppgifter i misstankeregistret i ärende som avser ansökan om att driva beställningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 8.24.

16.7 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet

2 §

Syftet med bestämmelsen i 24 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik är att ge bättre möjligheter för skattekontroll. För att förslaget ska få avsett genomslag behöver de inhämtade uppgifterna kunna behandlas i beskattningsdatabasen. Bestämmelsen behövs för en effektiv tillämpning av 24 § lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

De tidigare punkterna 17–20 numreras om till 18–21.

Övervägandena finns i avsnitt 8.19.

16.8 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister

2 kap.

1 §

Bestämmelsen reglerar vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret. Bilaga 9 till vägtrafikregistret avser registrering av redovisningscentraler för taxitrafik.

Punkten 9 i bestämmelsen kompletteras så att bilaga 9 även ska omfatta registrering av beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

3 kap.

11 §

Bestämmelsen reglerar när uppgifter om redovisningscentraler och taxameterutrustning ska gallras ur vägtrafikregistret. Genom tillägg i *första och andra styckena* av bestämmelsen klargörs att den gäller även avseende beställningscentraler för taxitrafik. Enligt dessa stycken ska uppgifter om redovisningscentraler gallras sju år från utgången av det kalenderår då ett tillstånd att driva redovisningscentral upphörde att gälla. Samma tidsperiod ska gälla för ett beslut att avslå en ansökan om tillstånd att driva beställningscentral eller beslut om varning.

I *tredje stycket* regleras när uppgifter om taxameterutrustning ska gallras. Stycket kompletteras med en lydelse avseende särskild utrustning för taxifordon. Även uppgifter om särskild utrustning för taxifordon ska gallras och de bör på samma sätt som för taxameterutrustning gallras efter sju år.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

4 kap.

1 §

Bestämmelsen reglerar vilka begrepp som får användas för sökning i vägtrafikregistret. Punkten 9 avser de sökbegrepp som får användas vid registrering av redovisningscentral. Genom ett tillägg i *punkten 9* kommer bestämmelsen även att omfatta beställningscentraler för taxitrafik.

De begrepp som får användas är de som framgår av 6 § första stycket 8 lag (2001:558) om vägtrafikregister. I den bestämmelsen framgår att det i vägtrafikregistret får föras in uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av beställningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

5 kap.

6 §

Bestämmelsen reglerar på vilket sätt Transportstyrelsen ska agera när den får en underrättelse från Polismyndigheten om en dom, ett strafföreläggande eller ett föreläggande av ordningsbot (se 5 kap. 2 §, 4 § andra stycket och 5 §). När Transportstyrelsen får sådana uppgifter ska dessa sammanställas med uppgifterna i fråga om bland annat registrering av redovisningscentraler. Genom ett tillägg i *första stycket* samt i *punkten 9* ska bestämmelsen även avse registrering av beställningscentraler. Detta ger Transportstyrelsen möjlighet att utöva tillsyn över beställningscentralerna på ett ändamålsenligt sätt. Uppgifterna avser dels den som har tillstånd att driva beställningscentral, dels någon annan person vars lämplighet har prövats (se 11–12 §§ lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik).

Övervägandena finns i avsnitt 8.25.

7 kap.

9 §

Enligt gällande rätt har taxifordon med dispens från krav på att ha taxameterutrustning inte taxiskyld. Genom ändringarna i bestämmelsen kommer samtliga fordon som omfattas av taxitrafiklagstiftningen behöva ha taxiskyld, om fordonet inte har personliga fordonskyltar.

Övervägandena finns i avsnitt 8.36.

Bilaga 9

Bilaga 9 kompletteras så att uppgifter rörande beställningscentraler också får föras in i registret.

Mellanrubriken Uppgifter om redovisningscentraler för taxitrafik får ändrad lydelse så att det i rubriken även framgår att den avser *beställningscentraler*.

Identitetsuppgifter kompletteras så att dessa även ska omfatta beställningscentraler. Även beställningscentralens adress ska föras in i registret. Samma uppgifter som ska föras in för redovisningscentraler ska också föras in för beställningscentraler.

Efter Taxameteruppgifter införs ett nytt avsnitt med rubrik *Uppgifter om särskild utrustning för taxifordon*. De uppgifter som ska registreras är sådana uppgifter om installation av särskild utrustning för taxifordon, vilka fordon som har sådan utrustning samt till vilken eller vilka beställningscentraler ett sådant fordon är anslutet. Med hjälp av dessa uppgifter kan tillsyn på ett mer ändamålsenligt sätt utövas över beställningscentralerna samt de taxiföretag som har fordon vilka är anslutna till en beställningscentral.

Övervägandena finns i avsnitt 8.33.

16.9 Förslaget till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)

1 kap.

3 §

Bestämmelsens har ändrats så att den första punkten har fått ny lydelse. Den nya lydelsen är *transport med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning)*. De typer av resor som anges i den gällande lydelsen, transporter till arbetsplats och skola eller annan utbildningslokal, ryms inom den föreslagna lydelsen. Den föreslagna lydelsen omfattar alla typer av resmål. I den gällande lydelsen finns ingen reglering av betalningen för en resa. Den föreslagna lydelsen anger att kostnaderna för transporten ska delas mellan resenärerna.

Den nya lydelsen syftar till att möjliggöra att samåkning ska kunna ställas till allmänhetens förfogande (det vill säga erbjudas till obekanta), exempelvis via plattformar, utan att det ska klassas som taxitrafik. Detta görs genom att i 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) undanta sådan samåkning från taxitrafikdefinitionen i 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211). Syftet är även att skapa en tydlig gränsdragning mellan samåkning och taxitrafik. Denna gräns-

dragning skapas genom att förutsättningarna för att få erbjuda samåkning till obekanta är att kostnaderna ska delas mellan resenärerna och att alla resenärer ska till samma resmål eller åt samma håll, det vill säga själva har ett behov av resan.

De situationer där flera personer delar på en taxi omfattas inte av den nu föreslagna bestämmelsen om samåkning, eftersom taxi-chauffören inte själv har något behov av resan. Eftersom ersättningen till chauffören eller beställningscentralen vid en taxiresa kommer att bygga på att resan ska generera en ekonomisk vinst för taxiföretaget, kommer taxiresor i princip aldrig heller av den anledningen att omfattas av bestämmelsen. Bestämmelsen omfattar transporter med *bil eller lätt lastbil*. Det innebär att samåkning som sker med andra färdmedel, exempelvis buss eller båt inte omfattas av bestämmelsen. De situationer där någon bjuder på skjuts omfattas inte av bestämmelsen. Skälet är att någon betalning då inte har skett, vilket innebär att resan inte omfattas av taxitrafikdefinitionen.

Begreppet *ställd till allmänhetens förfogande* avses ha samma innebörd som det har enligt 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211). Samåkning kan alltså ställas till allmänhetens förfogande, det vill säga erbjudas till obekanta exempelvis via plattformar, men även på andra sätt.

Med förutsättningen att samåkande personer *färdas till samma resmål eller åt samma håll* avses att alla resenärer, inklusive den som innehar bilen eller den som kör har ett eget behov av transporten, till skillnad mot taxitrafik. Kravet på samma resmål eller åt samma håll utesluter inte en skälig omväg för att plocka upp medresenärer.

Samåkning kan ske i bilar som ägs, lånas eller hyrs av de personer som samåker. Bilen kan köras antingen av den som innehar bilen eller av en annan samåkande. Med *förare* menas den som kör bilen, utan att inneha den på något sätt. Med *innehavare av bilen* menas den som äger, hyr, lånar eller på annat sätt innehar bilen.

Kravet på att *kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna* avser de situationer då det inte är någon som bjuder på skjuts, utan att begära något i ersättning. När ersättning däremot utgår ska kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna. Syftet med att kostnaderna ska delas är att innehavare av bilen eller föraren inte ska kunna göra en ekonomisk vinst genom samåkningen. I begreppet *resenärerna* ingår förare eller innehavaren av fordonet samt

passagerare, det vill säga samtliga personer som samåker. Delning av kostnaderna bör kunna ske på vilket sätt som helst, så länge någon ekonomisk vinst inte uppstår. Exempelvis skulle delning kunna ske så att samtliga resenärer betalar var sin andel, eller så att endast passagerarna tillsammans betalar 100 procent av kostnaderna och innehavaren av bilen/föraren betalar 0 procent. Likaså kan någon passagerare betala 0 procent medan övriga resenärer delar på kostnaderna, eller så kan delningen ske på något annat vis. Så länge det är fråga om att någon helt bjuder på en resa eller att kostnaderna delas så har inte innehavaren av bilen/föraren gjort någon ekonomisk vinst utan bara fått kostnadstäckning.

De kostnader som ska kunna hänföras till en samåkningsresa bör vara av två slag, nämligen *bilkostnader* och *kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta*. Vad gäller *bilkostnaderna* bör de belopp och de kostnader som skattemässigt får dras av för resor i samband med arbete vara utgångspunkt för kostnadsdelningen. Beloppen anges i 12 kap. 5 inkomstskattelagen (1999:1229) och är för närvarande 18:50 kr/mil för den som har egen bil. För en anställd som har skattepliktig bilförmån gäller 6:50 kr/mil för diesel och 9:50 kr/mil för övriga drivmedel. Bestämmelsen 12 kap. 5 § inkomstskattelagen omfattar inte hyrda bilar, utan endast privatägda bilar och förmånsbilar. Utöver sådana typer av bilar kan samåkning även ske i bilar som innehas exempelvis genom långtids- eller korttidshyrning. Vad gäller bilar som innehas genom långtidshyrning, exempelvis leasing, bör liksom för privatägda bilar och förmånsbilar, schablonbeloppen i 12 kap. 5 § inkomstskattelagen gälla för ersättning för bilkostnaderna. När det gäller korttidshyrda bilar, exempelvis bilar som hyrs över något dygn eller någon vecka, bör själva hyrkostnaden och kostnaderna för drivmedel kunna delas. Vad som närmare ska förstås med korttidshyrd och långtidshyrd bil bör få avgöras i rättstillämpningen.

Kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta kan exempelvis vara kostnader för att använda en samåkningsplattform. Sådana kostnader kan exempelvis vara provisioner, avgift för förmedling av en resa, avgifter för att nyttja plattformen, sms-avgifter med mera. Andra kostnader för att ställa en resa till allmänhetens förfogande kan exempelvis vara annonskostnader i tidningar, anslagstavlor eller kostnader för att nyttja andra typer av plattformar för att ställa samåkning till allmänhetens förfogande. Vilka övriga kostnader som

kan falla in under kostnader för att ställa samåkningen till allmänhetens förfogande bör få avgöras i rättstillämpningen. En ekonomisk vinst bör kunna anses ha uppstått om ersättning för en samåkningsresa överstiger de belopp som framgår när man delar bilkostnaderna och kostnaderna för att erbjuda samåkning till obekanta.

Punkten 2 i paragrafen, som handlar om skjuts av elever till skola av föräldrar eller anhöriga, bör stå kvar oförändrad eftersom de situationerna inte faller in under den föreslagna första punkten. Skälet är att när föräldrar eller anhöriga skjutsar elever till skola har de inte själva ett behov av resan. Därmed kan sådana resor inte anses vara samåkning som föreslås i första punkten och bör därför stå kvar med nuvarande formulering.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.

5 kap.

1 §

Enligt gällande lydelse av bestämmelsen får fordon endast användas i taxitrafik om det är försett med taxameterutrustning som är av godkänd typ och som uppfyller vissa andra krav. Från detta krav kan dispens meddelas i enlighet med gällande lydelse i 2 §.

Paragrafens lydelse ändras och delas upp på två punkter där *första punkten* avser taxameterutrustning och *andra punkten* avser särskild utrustning för taxifordon enligt förslag till 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211). Genom ändringen kommer det finnas ett alternativ till taxameterutrustning i taxifordon.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

4 §

I paragrafen hänvisas till att det finns bestämmelser om rätten att kontrollera taxameterutrustning i fordonslagen (2002:574). Genom ett tillägg i bestämmelsen av *eller särskild utrustning för taxifordon* omfattar hänvisningen även sådan utrustning.

Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

7 kap.

2 §

I bestämmelsen åläggs en tillståndshavare eller förare straffansvar för det fall denne inte hanterar taxameterutrustning i enlighet med gällande föreskrifter.

Genom en komplettering i bestämmelsen så ska den omfatta även *särskild utrustning för taxifordon* samt föreskrifter som meddelats avseende den med stöd av 8 kap. 2 a §. En situation då straffansvar kan bli aktuellt är om den särskilda utrustningen för taxifordon inte uppfyller de krav föreskrivande myndighet ställt, exempelvis i fråga om certifiering. En annan situation kan vara om föreskrivande myndigheter ställt krav på att utrustningen ska vara inställd på visst sätt, exempelvis under färd, och att den inte är inställd på föreskrivet sätt.

Påföljden är penningböter.

Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

8 kap.

2 a §

Bestämmelsen är ny.

I paragrafen bemyndigas Transportstyrelsen, med stöd av 2 b kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) att föreskriva om de krav på särskild utrustning för taxifordon, teknisk kontroll av utrustningen och användning av särskild utrustning för taxifordon. Se kommentaren till 2 b kap. 3 § taxitrafiklagen.

I *andra stycket* framgår att Transportstyrelsen även får meddela föreskrifter om certifiering. Någon sådan skyldighet finns emellertid inte.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

16.10 Förslag till förordning om ändring i förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik

1 §

Genom ändringar i 1 § utvidgas tillämpningsområdet för förordningen till att även avse även sådana beställningscentraler som i enlighet med ändringsförslag regleras i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

2–4 §§

I 2–4 §§ preciseras att Transportstyrelsen är den myndighet som ska pröva ansökningar om tillstånd till att driva redovisningscentral samt vilka krav som ställs på en sådan ansökan. 2–3 §§ reglerar minimikrav för ansökan och kompletteras av 4 § där det framgår att Transportstyrelsen kan begära ytterligare underlag för sitt beslut. Beställningscentralerna ska ha en roll som motsvarar redovisningscentralernas. Det är därför lämpligt att det är samma myndighet som prövar de olika slagen av ansökningar. Transportstyrelsen bör därför utses till tillståndsmyndighet. Genom tillägg i dessa paragrafer av begreppet beställningscentral kommer de att omfatta även dessa centraler.

I 3 § tredje stycket finns en bestämmelse om ömsesidigt erkännande avseende utredning om gott anseende som kan finnas i annat lands register.

Övervägandena finns i avsnitt 8.22.

5 §

I bestämmelsen regleras vad som ska framgå av ett beslut om tillstånd att få driva en redovisningscentral för taxitrafik. Genom ett tillägg av *begreppet beställningscentral* omfattar bestämmelsen även beställningscentraler för taxitrafik.

Övervägandena finns i avsnitt 8.22.

6 §

I *första stycket* läggs orden *eller beställningscentralens* till för att bestämmelsen ska tillämpas även för dessa centraler. I bestämmelsen regleras vissa krav på den utrustning som ska finnas i beställningscentralens verksamhet för att lagra uppgifter. Ett av kraven är att utrustningen ska vara certifierad av ett organ som är ackrediterat. Av bestämmelsens andra stycke framgår att Transportstyrelsens föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen ska tillämpas vid certifiering av sådan utrustning. Detta ska tillämpas även när det gäller beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

7 §

Bestämmelsen reglerar frågan om när kravet på gott anseende ska anses vara uppfyllt vid prövning av ansökan att driva redovisningscentral. *Första och andra styckena* ändras på så sätt att den nya beteckningen på lagen (2014:1020) om redovisningscentraler *och beställningscentraler* för taxitrafik införs. Därmed omfattar bestämmelsen även beställningscentraler för taxitrafik.

Övervägandena finns i avsnitt 8.20.

8 §

I denna bestämmelse framgår att om en ansökan om tillstånd att driva redovisningscentral avslås på grund av att kravet på gott anseende inte anses uppfyllt, så ska en olämplighetstid gälla. Denna period ska vara minst sex månader. Under olämplighetstiden ska en ansökan om tillstånd att driva redovisningscentral avvisas eftersom förutsättningarna att driva redovisningscentral inte är uppfyllda.

Ett nytt *andra stycke* införs. I andra stycket framgår att vad som gäller för redovisningscentraler för taxitrafik i nu aktuellt avseende ska gälla också för beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.22.

12 §

Första stycket i paragrafen innehåller en upplysning om att det finns bestämmelser i 27 § lag (2014:1020) om redovisningscentraler om tillsyn. I första stycket läggs det nya namnet på nämnda lag till.

Övervägandena finns i avsnitt 8.23.

13 §

I 2 b kap. 2 § taxitrafiklagen (2012:211) framgår att den som innehar taxitrafiktillstånd och som driver taxiverksamhet enligt de föreslagna reglerna ska anmäla till vilken beställningscentral ett fordon med särskild utrustning för taxifordon är anslutet. Genom bestämmelsen framgår att det är till Transportstyrelsen en sådan anmälan ska göras.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

16 §

Om någon som har tillstånd att driva redovisningscentral eller beställningscentral döms för brott kan detta vara relevant för att pröva om tillståndet ska återkallas eller om varning ska meddelas, se 18 § lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Förutsättningen för att en sådan prövning ska fungera i praktiken är att Transportstyrelsen får kännedom om relevanta domar och beslut. I paragrafen framgår att en domstol omedelbart ska expediera domar till Transportstyrelsen när någon gjort sig skyldig för brott som framgår i 5 kap. 2 § förordning (2001:650) om vägtrafikregister.

Det är ett stort antal brott som omfattas av expedieringsskyldighet. Det rör sig bland annat om våldsbrott, frihet- och fridsbrott, sexualbrott, förmögenhetsbrott, men även brott mot trafiklagstiftningen, skattelagstiftningen med mera.

Genom ändringar i bestämmelsen ska expedieringsskyldigheten gälla även för lämplighetsprövningar i beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.25.

17 §

Bestämmelsen innehåller endast en redaktionell ändring med hänsyn till att lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler får ändrat namn.

18 §

I bestämmelsen bemyndigas Transportstyrelsen att närmare precisera de krav som ska ställas när det gäller lämplighets- och vandelsbedömning avseende de som ansöker om tillstånd samt krav avseende den teknik som ska lagra informationen.

Genom ändringar i bestämmelsen kommer denna regel även att omfatta beställningscentraler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5, 8.21 och 8.26.

19 §

Bestämmelsen innehåller bemyndigande för Transportstyrelsen i frågor som bland annat rör överföring av taxameteruppgifter. I *punkt 3* görs en redaktionell ändring eftersom lag om redovisningscentraler och beställningscentraler ska få ändrat namn.

En ny *punkt 4* införs. Genom denna bemyndigas Transportstyrelsen att föreskriva om överföring av insamlade uppgifter när en beställningscentral upphör på grund av dödsfall, konkurs eller återkallat tillstånd.

Punkten 4 numreras om och blir *punkt 5*.

Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

20 §

I *punkt 1* genomförs en redaktionell ändring att det ändrade namnet på lagen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik införs. Punkten kompletteras även med en hänvisning till 24 § fjärde stycket i lag om redovisningscentraler och beställningscentraler vilken avser skyldighet för beställningscentralen att lämna ut uppgifter till bilinspektör eller polisman.

Punkten 2 ändras så att en sådan anmälan om till vilken beställningscentral fordon med särskild utrustning för taxifordon är ansluten också omfattas av den nu aktuella bestämmelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

20 a–20 b §§

Paragraferna är nya.

Genom bestämmelsen bemyndigandes Transportstyrelsen att besluta om föreskrifter avseende vilka uppgifter beställningscentraler för taxitrafik ska samla in. Dessa uppgifter är i huvudsak av betydelse för Skatteverket. Därför ska Skatteverket ges tillfälle att yttra sig innan föreskrifter meddelas. Även Polismyndigheten ska ges tillfälle att yttra sig eftersom uppgifterna som ska samlas in kan behöva utgöra underlag för polisen vid en kontroll vid vägkant. Bemyndigandet ges med stöd av 23 a § lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Med begreppet samla in avses alla de sätt som beställningscentralen kommer använda för att få del av information som sedermera ska lagras och lämnas. Begreppet omfattar då exempelvis uppgifter som överförs eller kommer beställningscentralen till del på annat sätt från den särskilda utrustningen för taxifordon (se 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211)), genom uppgifter som beställningscentralen själv genererar (exempelvis genom avräkningar till taxiföretagen), genom uppgifter om beställningar som kommer från beställare, genom uppgifter som kommer beställningscentralen till del från taxiföretagen (fakturor), etc. Som noterats i övervägandena går inte att inom ramen för utredningen mer än i allmänna ordalag dra upp riktlinjer för vilka uppgifter som ska samlas in. Det kan finnas skäl att jämföra med vilka uppgifter som registreras i en taxameter. Däremot behöver inte de uppgifter som samlas in av en beställningscentral vara desamma utan detta får bedömas utifrån behovet i den formen av taxiverksamhet.

I 20 b § bemyndigas Transportstyrelsen att besluta om föreskrifter för på vilket sätt beställningscentraler för taxitrafik ska samla in uppgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

21 §

Genom bestämmelsen bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tillsyn enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik samt avgifter för denna tillsyn samt ärendehandläggning. I bestämmelsen har det ändrade namnet på lagen införts.

Övervägandena finns i avsnitt 8.23.

Kommittédirektiv 2015:81

Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning

Beslut vid regeringssammanträde den 23 juli 2015

Sammanfattning

En särskild utredare ska genomföra följande uppdrag.

1. Utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
2. Utreda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.
3. Se över, och eventuellt föreslå ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Det primära syftet med uppdraget är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att ge den nya ordningen med obligatorisk anslutning till redovisningscentraler för taxitrafik möjligheter att fungera på ett bättre sätt. Ett annat syfte är att anpassa dagens regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar, t.ex. i form av de möjligheter som ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil. Utredaren bör sträva efter en ordning som innebär att nya tekniska möjligheter kan tas till vara utan att det samtidigt skapas grogrund för verksamheter som är eller bör klassificeras som otillåtna.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2016.

Uppdraget att utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxametrar i taxifordon utan möjligheter till dispens

Transportstyrelsen kan i dag med stöd av 5 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) bevilja undantag från kravet på taxameterutrustning. För ett sådant beslut krävs att det föreligger synnerliga skäl. Innan 1998 krävdes endast särskilda skäl för ett sådant undantag. I betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93) redovisades de överväganden som låg till grund för införandet av krav på synnerliga skäl för att bli beviljad undantag från kravet på taxameter. Utredningens allmänna utgångspunkt var att försöka minska utrymmet för särregler och att förenkla förfarande och hantering. Vidare ansåg utredningen att villkoren för likartade trafikslags möjligheter och betingelser för att driva verksamhet – främst av konkurrensskäl – borde vara så likartade som möjligt. Utredningen ansåg emellertid att en möjlighet till undantag även fortsättningsvis skulle finnas, men att utrymmet skulle minskas. Kravet på synnerliga skäl skulle innebära att det ska vara mer eller mindre otänkbart att använda ett fordon med dispens i vanlig taxitrafik dvs. dispens skulle endast kunna ges i uppenbara, klart avgränsbara fall. Exempel på när undantag även fortsättningsvis skulle kunna medges var beträffande fordon som användes för transporter i samband med statsbesök och liknande händelser, annan representation, företag som utnyttjar hyrbilar som ersättning eller komplettering till s.k. direktionsbilar och utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare och mot betalning i särskild ordning.

I samband med behandlingen av regeringens proposition Redovisningscentraler för taxi tillkännagav riksdagen som sin mening att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (prop. 2013/14:223, bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). Denna uppfattning hade även departementspromemorian Redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66) som låg till grund för regeringens proposition. I promemorian konstaterades att möjligheten till taxameterundantag medför stora svårigheter för Skatteverkets möjligheter till kontroll av taxiföretagens intäktsredovisningar. En avskaffad undantagsmöjlighet skulle enligt promemorian innebära rejält ökade kontrollmöjligheter och allmänt bättre förutsättningar för en mer rättvis taximarknad där samtliga taxiföretags omsättning

är möjlig att avläsa. Huruvida fordon utan taxameter även används i vanlig taxitrafik kan enligt promemorian sällan klarläggas med säkerhet.

I propositionen om redovisningscentraler menade regeringen att frågan om taxameterundantag inte är okomplicerad, bl.a. med hänsyn till de olika typer av köruppdrag och företagsinriktningar som förekommer inom taxinäringen. Trafikutskottet ansåg för sin del att den nuvarande situationen när det gäller taxameterundantag inte kunde anses vara tillfredsställande. Utskottet ansåg att alla taxibilar måste ha taxameter för att resenärerna inte ska bli lurade och att taxiföretagen inte ska kunna underlåta att betala skatt. Detta borde dock enligt utskottet inte innebära att andra motsvarande tekniska lösningar som kan anses uppfylla kraven på en säker och laglig taxitrafik motverkas. Vederbörlig hänsyn borde enligt utskottet även tas i de fall då staten, kommuner eller landsting har tecknat avtal som ännu inte har löpt ut. Utskottet ansåg 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 en sådan förändring medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen.

Utredaren ska med denna bakgrund utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens. I uppdraget ingår att analysera konsekvenserna av en sådan förändring, framför allt med avseende på effekter i samband med ett införande. Det kan t.ex. gälla vad Trafikutskottet påpekat om löpande avtal om upphandlad trafik.

Uppdraget att utreda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.

Taximarknaden är inte homogen då den består av flera olika segment. I mitten av 2000-talet genomförde den s.k. Regelutredningen på regeringens uppdrag en stor utvärdering av regelreformeringsarna som dittills skett inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaden (SOU 2005:4). Utredningen använde följande indelning av taximarknaden:

- taxibilar som stannas på gatan,
- taxibilar som anlitas vid en taxikö eller uppställningsplats,
- taxibilar som beställs via telefon eller Internet och
- taxibilar där pris och tillgänglighet förhandlas fram i förtid via olika typer av långa kontrakt.

I till exempel Storbritannien, Nederländerna och Nya Zeeland är taxitrafik i första hand den typ av trafik som sker genom att bilar stannas av kunder direkt på gatan eller vid särskilda taxi-stolpar eller uppställningsplatser. Taxifordonen kan visserligen förbeställas eller på annat sätt avtalas i förväg. Utgångspunkten för regelverken är dock de krav som motiveras av situationer då taxifordon tar emot kunder utan förbeställning. I de flesta fall är regelverken mindre omfattande för fordon som endast är förbeställda genom en särskild växel eller på annat sätt avtalade i förväg. Den senare typen av fordon går i Storbritannien under benämningen *private hire vehicles*. I motsats till taxifordon får *private hire vehicles* i regel inte ta upp kunder på gatan utan förbeställning. *Private hire vehicles* behöver sällan ha en taxameter installerad och det kan till och med vara förbjudet med taxameter i sådana fordon. Vidare ställs det i regel lägre krav på bl.a. prisinformation och lokalkännedom eftersom risken för problem vad avser pris och lokalkännedom bedöms mindre om resan är förbeställd eller på annat sätt avtalad i förväg.

Marknaden för taxitrafik i Sverige öppnades för konkurrens den 1 juli 1990. Riktlinjerna för denna förändring lades fast i regeringens proposition Trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88:50). I begreppet taxitrafik inlemmades då även hyrverkstrafiken, dvs. yrkesmässig trafik med personbil som likt *private hire vehicles* endast kan förbeställas. Regeringen framhöll att det, även efter det att hyrverkstrafiken inte längre var en egen trafikkategori, fanns anledning att behålla en dispensmöjlighet från kravet på taxameter. Syftet var att en särskild form av beställningstrafik skulle kunna reserveras för vissa kundkategorier, som av olika anledningar önskade få transporten utförd utan att det finns en taxameter i fordonet. Trots att det som framgår ovan sedan 1998 krävs synnerliga skäl för att beviljas taxameterundantag har i dag cirka 10 procent av alla fordon i taxitrafik beviljats sådan dispens av Transportstyrel-

sen. Det finns således fortfarande en stor efterfrågan på att få utföra taxitrafik utan taxameterutrustning.

Kravet på att fordonen ska ha taxameterutrustning är ett viktigt styrmedel för att få taximarknaden att fungera på ett bra sätt. Syftena med en taxameterutrustning är flera, dels ska Skatteverket kunna kontrollera exempelvis intäkter, betalda kilometer och totala kilometer, dels ska polis kunna kontrollera att prisinformationen överensstämmer med tarifferna samt att registreringarna i taxametererna stämmer överens med vilotidsboken. Ett annat viktigt syfte är att kunderna ska ha tillgång till korrekt prisinformation, framför allt genom att kunna se den aktuella taxeringen under en resa.

På taximarknaden har ny IT-teknik möjliggjort nya former för att koppla samman transportörer med kunder. Mobilapplikationer kan användas för beställning av resor och för att ge kunder olika typer av information.

I samband med att Trafikuskottet uttalade sig för ett tillkännagivande om ett upphävande av den nuvarande möjligheten att bevilja undantag från kravet på taxameterutrustning framhöll man samtidigt att detta inte bör innebära att andra motsvarande tekniska lösningar som kan anses uppfylla kraven på en säker och laglig taxitrafik motverkas.

Utredaren ska med denna bakgrund överväga om det fortfarande kan anses finnas skäl för vissa fordon, i vad som i dag klassificeras som taxitrafik, att inte behöva vara utrustade med taxameterutrustning. I stället skulle en eventuellt fortsatt möjlighet att bedriva viss taxiverksamhet utan taxameterutrustning kunna hanteras, inte genom en dispensordning utan genom att en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil fordon skapas.

Utredaren ska därför utreda behov av, förutsättningar för och, om lämpligt lämna förslag på en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil med fordon som inte behöver ha taxameterutrustning. För att ett införande av en sådan ny kategori ska vara aktuell gäller att möjligheterna att kontrollera regelefterlevnad kan bli minst lika goda som för fordon som bedriver traditionell taxitrafik samt att kunderna får fullgod prisinformation. Givet dessa förutsättningar står det utredaren fritt att föreslå vilka ramar och förutsättningar som ska gälla för en sådan ny kategori. Det står även utredaren fritt att föreslå andra avgräns-

ningar gällande fordonstyper än personbil eller lätt lastbil. Tänkbara regler och utgångspunkter för eventuella förslag skulle kunna vara att

- fordon i traditionell taxitrafik ska ha tillåtelse att utföra alla de tjänster som en eventuellt ny kategori tillåts utföra,
- en ny kategori ska avse fordon och inte förare och att samtliga förare därmed även fortsättningsvis bör vara godkända enligt samma behörighetsregler oavsett om de utför traditionell taxi- trafik eller trafik som tillhör en ny kategori,
- en resa eller en beställning med flera resor alltid ska vara bokad i förväg,
- en resa eller en beställning med flera resor alltid ska vara betald i förväg,
- det inte ska förekomma kontanthantering,
- en resa eller en beställning med flera resor alltid ska ha en förutbestämd rutt eller resplan som ska vara fullt tillgänglig för kontroll av berörda myndigheter från den tidpunkt då resan börjar,
- aktuella fordon måste vara anslutna till någon form av tillståndspliktig beställningscentral,
- samtliga rörelser med aktuella fordon ska registreras med GPS-teknik eller motsvarande och vara fullt tillgängliga för kontroll av berörda myndigheter,
- samtliga ekonomiska transaktioner mellan kunder och företag ska registreras och vara fullt tillgängliga för kontroll av berörda myndigheter,
- betalda och obetalda kilometer dokumenteras och redovisas på ett för myndigheterna transparent sätt,
- aktuella fordon inte får användas privat eller i ordinarie taxi- trafik eller annan yrkesmässig trafik,
- aktuella fordon ska utgöra en egen kategori i vägtrafikregistret med särpräglade registreringsskyltar.

För det fall utredaren föreslår att nuvarande ordning med dispensgivning ska behållas bör tydligare regler och definitioner för denna föreslås.

Uppdraget att se över, och eventuellt föreslå ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner

Delningsekonomi är ett samlingsnamn på aktiviteter som syftar till minskad resursåtgång genom effektivare kapacitetsutnyttjande såsom delning av tillgång till varor och tjänster. Däri ingår olika typer av s.k. samåkningstjänster som blir allt vanligare. Tidigare har samåkning främst arrangerats mellan personer som känner varandra men med hjälp av ny informationsteknologi har företeelsen kommit att förändras. Den nya tekniken, som exempelvis internetbaserade verktyg och mobilapplikationer, tillgängliggörs ofta av företag som förmedlar varor och tjänster. Den förenklar och möjliggör nya funktioner som att söka och boka bilar och få information om pris, vilket i sin tur kan förbättra matchningen av behoven och därmed även öka tillgängligheten. Det underlättar även i praktiken för personer som är okända för varandra att samplanera och åka tillsammans och har även bidragit till att tjänster som bilpooler mellan privatpersoner ökar. En tillväxt av nämnda tjänster ger värden för bland annat miljö, tillgänglighet och stadsförtätning. Sett ur ett konsumentperspektiv blir konsekvensen av utvecklingen ett större och mer diversifierat utbud av persontransporter med bil med ökad tillgänglighet och lägre kostnader. Men det uppstår också frågor om tillämpligheten av konsumentskyddslagstiftningen och om förmedlingsföretagens roll och ansvar.

Klart är att dessa nya trafikformer också innebär problem såväl sett från kontrollsynpunkt avseende bl.a. tjänsternas innehåll och kvalitet och skatteundandragande, som för konkurrensvillkoren på taximarknaden. Det kan också uppstå problem med att utövarna hamnar utanför t.ex. arbetsmiljölagstiftning och lagar om anställningstrygghet.

Utredaren ska med denna bakgrund se över, och eventuellt föreslå tillägg, ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner. I uppdraget ingår att se över kopplingar till annan lagstiftning som till exempel taxitrafiklagstiftningen,

i syfte att klara ut var gränsen i framtiden bör gå mellan taxitrafik och samåkning. En viktig del i uppdraget är frågan om hur ersättning hanteras inom ramen för samåkning. Jämförelser behöver även göras med annan relevant lagstiftning som t.ex. skattelagstiftning och regleringar som har betydelse för behandlingen av personuppgifter. Utredaren bör även kartlägga och analysera såväl fördelar t.ex. i form av ökad tillgänglighet, lägre priser och minskad resursåtgång, som problem och risker som kan uppstå i en delningsekonomi t.ex. genom skatteundandragande men även genom att utövarna typiskt sett står utanför t.ex. arbetsmiljölagstiftning och lagar om anställningstrygghet. Utgångspunkten ska vara att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter bör vara tillåten medan trafik som drivs under yrkesmässiga former eller i vinstsyfte inte ska kunna klassificeras som samåkning utan omfattas av reglerna för taxitrafik. Ersättning till föraren för att denne kör en skälig omväg för att plocka upp en passagerare ska inte i sig medföra att resan anses yrkesmässig eller utförd i vinstsyfte, så länge det handlar om en resa som föraren hade företagit även utan passageraren.

Författningsförslag

Om utredaren bedömer det lämpligt att föreslå nya eller ändrade regler ingår det i uppdraget att utarbeta författningsförslag. Det ingår även i uppdraget att göra en bedömning av förslagens förenlighet med EU-rätten och vilka förslag till nya eller ändrade regler som behöver motiveras och anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) respektive direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

Konsekvensbeskrivningar

Om utredaren väljer att lämna förslag ska denne, utöver vad som anges i 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474) och i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, särskilt belysa

- förslagets effekter för konsumenter av taxitrafik och brukare av samåkningstjänster,
- förslagets effekter för skyddet av den personliga integriteten, särskilt vad gäller eventuella förslag om insamling av uppgifter om rörelser av fordon i taxitrafik och uppgifter om ekonomiska transaktioner mellan kunder och företag,
- förslagets effekter på kostnaderna (såväl administrativa som andra kostnader) för företagen samt övriga effekter för företag,
- förslagets effekter på konkurrensen samt arbets- och anställningsvillkoren på taxiområdet,
- förslagets effekter för små- och medelstora företag,
- förslagets effekter på nya och innovativa affärsmodeller,
- förslagets effekter för olika regioner i Sverige,
- miljömässiga effekter, inklusive klimatutsläpp, däribland bedömningar om förslagets effekt på överflyttning till och från andra transportslag,
- hur reglerna i diskrimineringslagen om bristande tillgänglighet som en form av diskriminering (prop. 2013/14:198), påverkar utformningen av den nya kategorin för personbefordran samt ändrade eller förtydligade regler om samåkning mellan privatpersoner,
- de administrativa och ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter samt finansiering av dessa, samt
- offentligfinansiella och samhällsekonomiska effekter.

Samråd och redovisning av uppdraget

Samråd ska ske med Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Konsumentverket, Polismyndigheten, Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Transportstyrelsen samt arbetsmarknadens parter. I fråga om konsekvensutredningen ska samråd ske med Tillväxtverket och med Diskrimineringsombudsmannen.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2016.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv 2016:27

Tilläggsdirektiv till

Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning (N 2015:05)

Förlängd tid för uppdraget

Beslut vid regeringssammanträde den 23 mars 2016

Regeringen beslutade den 23 juli 2015 kommittédirektiv om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning (dir 2015:81). Enligt utredningens direktiv ska uppdraget redovisas senast den 1 juli 2016.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas den 1 december 2016.

(Näringsdepartementet)

Statens offentliga utredningar 2016

Kronologisk förteckning

1. Statens bredbandsinfrastruktur som resurs. N.
2. Effektiv vård. S.
3. Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. N.
4. Politisk information i skolan – ett led i demokratiuppdraget. U.
5. Låt fler forma framtiden!
Del A + B. Ku.
6. Framtid sökes –
Slutredovisning från
den nationella samordnaren
för utsatta EU-medborgare. S.
7. Integritet och straffskydd. Ju.
8. Ytterligare åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Fjärde penningtvättsdirektivet – samordning – ny penningtvättslag – m.m.
Del 1 + 2. Fi.
9. Plats för nyanlända i fler skolor. U.
10. EU på hemmaplan. Ku.
11. Olika vägar till föräldraskap. Ju.
12. Ökade möjligheter till modersmålsundervisning och studiehandledning på modersmål. U.
13. Palett för ett stärkt civilsamhälle. Ku.
14. En översyn av tobakslagen. Nya steg mot ett minskat tobaksbruk. S.
15. Arbetsklausuler och sociala hänsyn i offentlig upphandling
– ILO:s konvention nr 94 samt en internationell jämförelse. Fi.
16. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2016. Risker, osäkerheter och framtidsutmaningar. M.
17. EU:s reviderade insolvensförordning m.m. Ju.
18. En ny strafftidslag. Ju.
19. Barnkonventionen blir svensk lag. S.
20. Föräldraledighet för statsråd? Fi.
21. Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. M.
22. Möjlighet att begränsa eller förbjuda odling av genetiskt modifierade växter i Sverige. M.
23. Beskattning av incitamentsprogram. Fi.
24. En ändamålsenlig kommunal redovisning. Fi.
25. Likvärdigt, rättssäkert och effektivt – ett nytt nationellt system för kunskapsbedömning. Del 1 + 2. U.
26. På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar. N.
27. Som ett brev på posten. Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle. N.
28. Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet. N.
29. Trygghet och attraktivitet – en forskarkarriär för framtiden. U.
30. Människorna, medierna & marknaden. Medieutredningens forskningsantologi om en demokrati i förändring. Ku.
31. Fastighetstaxering av anläggningar för el- och värmeproduktion. Fi.
32. En trygg dricksvattenförsörjning. Del 1 + 2 och Sammanfattning. N.
33. Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Fi.
34. Revisorns skadeståndsansvar. Ju.
35. Vägen in till det svenska skolväsendet. U.
36. Medverkan av tjänsteleverantörer i ärenden om uppehålls- och arbetstillstånd. UD.
37. Rätten till en personförsäkring – ett stärkt konsumentskydd. Ju.
38. Samling för skolan. Nationella målsättningar och utvecklingsområden för kunskap och likvärdighet. U.

39. Polis i framtiden
– polisutbildningen som högskole-
utbildning. Ju.
40. Straffrättsliga åtgärder mot deltagande
i en väpnad konflikt till stöd för en
terroristorganisation. Ju.
41. Hur står det till med den personliga
integriteten?
– en kartläggning av Integritets-
kommittén. Ju.
42. Ett starkt straffrättsligt skydd mot
köp av sexuell tjänst och utnyttjande
av barn genom köp av sexuell hand-
ling, m.m. Ju.
43. Internationella säkerhetsrätter
i järnvägsfordon m.m.
– Järnvägsprotokollet. Ju.
44. Kraftsamling mot antiziganism. Ku.
45. En hållbar, transparent och
konkurrenskraftig fondmarknad. Fi.
46. Samordning, ansvar och
kommunikation – vägen till ökad
kvalitet i utbildningen för elever
med vissa funktionsnedsättningar. U.
47. En klimat- och luftvårdsstrategi
för Sverige. Del 1 + Del 2, bilaga med
underlagsrapporter. M.
48. Regional indelning – tre nya län. Fi.
49. En utökad beslutanderätt för
Konkurrensverket. N.
50. Genomförande av sjöfolksdirektivet. A.
51. Villkor för intjänande och bevarande
av tjänstepension. A.
52. Färre i häkte och minskad isolering. Ju.
53. Betaltjänster, förmedlingsavgifter och
grundläggande betalkonton. Fi.
54. Till sista utposten. En översyn av
postlagstiftningen i ett digitaliserat
samhälle. N.
55. Det handlar om jämlik hälsa.
Utgångspunkter för Kommissionens
vidare arbete. S.
56. Ny paketreselag. Fi.
57. Utredningen om Sveriges försvars- och
säkerhetspolitiska samarbeten. UD.
58. Ändrade mediegrundlagar.
Del 1 + Del 2. Ju.
59. På goda grunder
– en åtgärdsgaranti för läsning, skriv-
ning och matematik. U.
60. Ett starkare skydd för den sexuella
integriteten. Ju.
61. Fokus premiepension. Fi.
62. Ökad insyn i välfärden. S.
63. En robust personalförsörjning av det
militära försvaret. Fö.
64. Förutsättningar enligt
regeringsformen för fördjupat
försvarssamarbete. Fö.
65. Ett samlat ansvar för tillsyn över den
personliga integriteten. Ju.
66. Det stämmer!
– ökad transparens och mer lika
villkor. U.
67. En översyn av överskottsmålet. Fi.
68. Stärkt konsumentskydd på marknaden
för högkostnadskrediter. Ju.
69. En inkluderande kulturskola på egen
grund. Ku.
70. Ett starkt straffrättsligt skydd mot
människohandel och annat
utnyttjande av utsatta personer. Ju.
71. Snabbare omval och förstärkt skydd
för valhemligheten. Ju.
72. Entreprenörskap i det tjugoförsta
århundradet. N.
73. Begränsningar i föräldrapenningen för
föräldrar som kommer till Sverige med
barn. S.
74. Ökad insyn i partiets finansiering
– ett utbyggt regelverk. Ju.
75. Översyn av skattereglerna för
delägare i fåmansföretag. Fi.
76. Skatt på finansiell verksamhet. Fi.
77. En gymnasieutbildning för alla
– åtgärder för att alla unga ska påbörja
och fullfölja en gymnasieutbildning.
Del 1 + Del 2. U.
78. Ordning och reda i välfärden. Fi.
79. En känneteckensrättslig reform. Ju.
80. En gränsöverskridande mediepolitik.
För upplysning, engagemang och
ansvar. Ku.
81. Ett modernare utredningsförfarande. Ju.

- 82. En översyn av lagstiftningen
om företagsbot. Ju.
- 83. En svensk flygskatt. Fi.
- 84. Ny resegarantilag. Fi.
- 85. Digitaliseringens effekter på
individ och samhälle
– fyra temarapporter. N.
- 86. Taxi och samåkning
– i dag, i morgon och i övermorgon. N.

Statens offentliga utredningar 2016

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Genomförande av sjöfolksdirektivet. [50]

Villkor för intjänande och bevarande av tjänstepension. [51]

Finansdepartementet

Ytterligare åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Fjärde penningtvättsdirektivet – samordning – ny penningtvättslag – m.m. Del 1 + 2. [8]

Arbetsklausuler och sociala hänsyn i offentlig upphandling – ILO:s konvention nr 94 samt en internationell jämförelse. [15]

Föräldraledighet för statsråd? [20]

Beskattnings av incitamentsprogram. [23]

En ändamålsenlig kommunal redovisning. [24]

Fastighetstaxering av anläggningar för el- och värmeproduktion. [31]

Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. [33]

En hållbar, transparent och konkurrenskraftig fondmarknad. [45]

Regional indelning – tre nya län. [48]

Betaltjänster, förmedlingsavgifter och grundläggande betalkonton. [53]

Ny paketreselag. [56]

Fokus premiepension. [61]

En översyn av överskottsmålet. [67]

Översyn av skattereglerna för delägare i fåmansföretag. [75]

Skatt på finansiell verksamhet. [76]

Ordning och reda i välfärden. [78]

En svensk flygskatt. [83]

Ny resegarantilag. [84]

Försvarsdepartementet

En robust personalförsörjning av det militära försvaret. [63]

Förutsättningar enligt regeringsformen för fördjupat försvarssamarbete. [64]

Justitiedepartementet

Integritet och straffskydd. [7]

Olika vägar till föräldraskap. [11]

EU:s reviderade insolvensförordning m.m. [17]

En ny strafftidslag. [18]

Revisorns skadeståndsansvar. [34]

Rätten till en personförsäkring – ett stärkt konsumentskydd. [37]

Polis i framtiden – polisutbildningen som högskoleutbildning. [39]

Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation. [40]

Hur står det till med den personliga integriteten?
– en kartläggning av Integritetskommittén. [41]

Ett starkt straffrättsligt skydd mot köp av sexuell tjänst och utnyttjande av barn genom köp av sexuell handling, m.m. [42]

Internationella säkerhetsrätter i järnvägsfordon m.m. – Järnvägsprotokollet. [43]

Färre i häkte och minskad isolering. [52]

Ändrade mediegrundlagar. Del 1 + Del 2. [58]

Ett starkare skydd för den sexuella integriteten. [60]

Ett samlat ansvar för tillsyn över den personliga integriteten. [65]

Stärkt konsumentskydd på marknaden för högkostnadskrediter. [68]

Ett starkt straffrättsligt skydd mot människohandel och annat utnyttjande av utsatta personer. [70]

Snabbare omval och förstärkt skydd för valhemligheten. [71]

Ökad insyn i partiets finansiering
– ett utbyggt regelverk. [74]
En känneteckensrättslig reform. [79]
Ett modernare utskönningsförfarande. [81]
En översyn av lagstiftningen
om företagsbot. [82]

Kulturdepartementet

Låt fler forma framtiden! Del A + B. [5]
EU på hemmaplan. [10]
Palett för ett stärkt civilsamhälle. [13]
Människorna, medierna & marknaden
Medieutredningens forskningsantologi
om en demokrati i förändring. [30]
Kraftsamling mot antiziganism. [44]
En inkluderande kulturskola på egen
grund. [69]
En gränsöverskridande mediepolitik.
För upplysning, engagemang och
ansvar. [80]

Miljö- och energidepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2016.
Risker, osäkerheter
och framtidsutmaningar. [16]
Ett klimatpolitiskt ramverk för
Sverige. [21]
Möjlighet att begränsa eller förbjuda od-
ling av genetiskt modifierade
växter i Sverige. [22]
En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige.
Del 1 + Del 2, bilaga med underlags-
rapporter. [47]

Näringsdepartementet

Statens bredbandsinfrastruktur som
resurs. [1]
Höghastighetsjärnvägens finansiering och
kommersiella förutsättningar. [3]
På väg mot en ny politik för Sveriges
landsbygder – landsbygdernas utveck-
ling, möjligheter och utmaningar. [26]
Som ett brev på posten. Postbefordran och
pristak i ett digitaliserat samhälle. [27]
Vägen till självkörande fordon
– försöksverksamhet. [28]

En trygg dricksvattenförsörjning.
Del 1 + 2 och Sammanfattning. [32]
En utökad beslutanderätt för Konkurrens-
verket. [49]
Till sista utposten. En översyn av postlag-
stiftningen i ett digitaliserat samhälle.
[54]
Entreprenörskap i det tjugoförsta
århundradet. [72]
Digitaliseringens effekter på individ och
samhälle – fyra temarapporter. [85]
Taxi och samåkning
– i dag, i morgon och i övermorgon.
[86]

Socialdepartementet

Effektiv vård. [2]
Framtid sökes – Slutredovisning från den
nationella samordnaren för utsatta
EU-medborgare. [6]
En översyn av tobakslagen. Nya steg mot
ett minskat tobaksbruk. [14]
Barnkonventionen blir svensk lag. [19]
Det handlar om jämlik hälsa.
Utgångspunkter för Kommissionens
vidare arbete. [55]
Ökad insyn i välfärden. [62]
Begränsningar i föräldrapenningen för
föräldrar som kommer till Sverige
med barn. [73]

Utbildningsdepartementet

Politisk information i skolan – ett led i
demokratiuppdraget. [4]
Plats för nyanlända i fler skolor. [9]
Ökade möjligheter till modersmåls-
undervisning och studiehandledning
på modersmål. [12]
Likvärdigt, rättssäkert och effektivt – ett
nytt nationellt system för kunskaps-
bedömning. Del 1 + 2. [25]
Trygghet och attraktivitet
– en forskarkarriär för framtiden. [29]
Vägen in till det svenska skolväsendet. [35]
Samling för skolan. Nationella målsät-
ningar och utvecklingsområden för
kunskap och likvärdighet. [38]

Samordning, ansvar och
kommunikation – vägen till ökad
kvalitet i utbildningen för elever
med vissa funktionsnedsättningar. [46]

På goda grunder
– en åtgärdsgaranti för läsning, skriv-
ning och matematik. [59]

Det stämmer! – ökad transparens och mer
lika villkor. [66]

En gymnasieutbildning för alla
– åtgärder för att alla unga ska påbörja
och fullfölja en gymnasieutbildning.
[77]

Utrikesdepartementet

Medverkan av tjänsteleverantörer i ärenden
om uppehålls- och arbetstillstånd. [36]

Utredningen om Sveriges försvars- och
säkerhetspolitiska samarbeten. [57]