

Datum
2017-03-10
Ert datum
2016-12-08

Dnr/Beteckning
TSV 2016-5123
Er beteckning
N2016/07415/MRT

Kopia till

n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande - Betänkandet SOU 2016:86 Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon

Transportstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över betänkandet Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86).

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker taxiutredningens betänkande med följande synpunkter.

Ändringen i 8 § lagen om vägtrafikregister ska träda i kraft direkt så Skatteverket får direktåtkomst avseende redovisningscentraler. Skatteverket ska ges bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lagras hos beställningscentralerna samt hur och på vilket sätt uppgifterna ska överföras till Skatteverket. Bemyndigandet i 2b kap. 3 § taxitrafiklagen ska flyttas till 7 kap.

För att säkerställa förutsebarhet och rättsäkerhet bedömer Transportstyrelsen att undantaget för samåkning bör regleras i lagen om taxitrafik, istället för i förordningen om taxitrafik.

Transportstyrelsen instämmer i bedömningen att den föreslagna regleringen av samåkning kan leda till ett ökat missbruk av reglerna om taxitrafik. Det är därför viktigt att djupare analysera hur berörda myndigheter kan bedriva en effektiv kontroll.

Transportstyrelsen vill i sammanhanget belysa att utredningens förslag kommer att leda till kostnader som Transportstyrelsen inte idag kan beräkna.

Transportstyrelsens synpunkter

Direktåtkomst

Transportstyrelsen föreslår att ändringen av 8 § lag om vägtrafikregister bör träda i kraft direkt.¹ Det skulle innebära att Skatteverket får direktåtkomst avseende redovisningscentraler tidigare och inte behöva vänta till den 1 januari 2020 när regleringen avseende beställningscentraler träder i kraft. Skatteverket har redan idag i vissa delar direktåtkomst till vägtrafikregistret.

Bemyndigande

Transportstyrelsen anser att det är mest lämpligt att ge bemyndigande till Skatteverket att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lagras hos beställningscentralerna samt hur och på vilket sätt uppgifterna ska överföras till Skatteverket.² Dessutom bör bemyndigandet avseende särskild utrustning i 2b kap. 3 § taxitrafiklagen flyttas till 7 kap. eftersom övriga bemyndiganden i taxitrafiklagen återfinns i 7 kap.³

Vid en jämförelse med reglerna om redovisningscentraler och beställningscentraler finns väsentliga skillnader. En skillnad jämfört med regleringen avseende redovisningscentraler gäller krav på särskild utrustning för taxifordon. Vad gäller regleringen avseende redovisningscentralerna fanns redan taxameterutrustningen att bygga vidare på. Taxameterutrustningen i sig är inte enbart ett instrument för skattekontroll. Taxameterutrustningen ska även beräkna priset för resan och skriva ut kvitto samt förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring.⁴ Nu ska en helt ny teknisk kontrollutrustning, särskild utrustning för taxifordon, tas fram. Den särskilda utrustningens syfte är att enbart samla in och lagra uppgifter för Skatteverkets skattekontroll och skiljer sig därför från taxameterutrustningen. Beställningscentralerna ska alltså starta upp en helt ny insamling av uppgifter och lagring för Skatteverkets skattekontroll.⁵ Transportstyrelsen anser att det finns en tydlig parallell till lagstiftningen avseende kassaregister, som också är till för Skatteverkets kontroll.⁶

En annan skillnad mellan redovisningscentraler och beställningscentraler är informationen om uteblivna överföringar.⁷ För beställningscentraler kommer Transportstyrelsen inte att få information om uteblivna

¹ SOU 2016:86 s. 50-51

² A.a. s. 236-237

³ Jfr a.a. s. 57 och 444-445

⁴ A.a. s. 141 och 167

⁵ A.a. s. 236-237

⁶ Jfr a.a. s. 212-214

⁷ A.a. s. 66, 170, 237 och 457

överföringar och därmed finns ingen koppling till Transportstyrelsens tillsyn över taxiföretagen. Enbart det faktum att Transportstyrelsen registrerar vissa uppgifter i vägtrafikregistret för fordon och beställningscentraler betyder inte att Transportstyrelsen är bäst lämpad att föreskriva om de tekniska utrustningarna och hur informationen ska lagras hos beställningscentralerna för Skatteverkets kontroll. Vid ett eventuellt införande av en reglering om undantag i föreskrifter så blir det ännu tydligare. Det är Skatteverket som bör pröva frågan om behovet av tillförlitligt underlag för skattekontroll kan tillgodoses genom särskild utrustning för taxifordon eller på annat sätt, inte Transportstyrelsen.

Förutsebarhet och rättssäkerhet

Utredningen har föreslagit att definitionen av taxitrafik och straffbestämmelser avseende olaglig sådan ska kvarstå oförändrade i taxitrafiklagen.⁸ Det föreslagna undantaget för samåkning bör enligt utredningen införas i taxitrafikförordningen.⁹

Inom straffrätten ställs höga krav på förutsebarhet och rättssäkerhet. Den som berörs ska på ett enkelt sätt kunna ta reda på vad som är tillåtet eller inte. En risk med att undantaget från det straffbara området framgår först av förordningen - alltså inte direkt av lagen - är att undantaget förbises. Ur denna aspekt anser Transportstyrelsen att det vore det mer lämpligt att reglera undantaget för samåkning direkt i taxitrafiklagens definition av taxitrafik. I sammanhanget bör det särskilt beaktas att regleringen om samåkning riktar sig mot privatpersoner och inte mot företag med särskilt yrkeskunnande (jämför exempelvis yrkestrafiklagen där undantag från lagens straffbara område regleras på förordningsnivå).

Utredning och kontrollerbarhet

Den föreslagna regleringen av samåkning innebär att det inte finns någon plikt för aktörerna att kontrollera förarnas körkortsbehörighet, belastningsregistret och försäkringar. En konsekvens av detta är att passagerar- och trafiksäkerheten sannolikt blir lägre vid samåkning än vid taxitrafik. Utredningen har dock medvetet valt att lämna samåkning oreglerad i dessa delar.¹⁰

Utredningen konstaterar att den föreslagna regleringen av samåkning kan leda till ett visst ökat missbruk av reglerna om taxiverksamhet.¹¹ Detta motiverar enligt utredningen extra kontrollinsatser från berörda myndigheters sida. På vilket sätt dessa kontrollinsatser kan genomföras mer

⁸ SOU 2016:86 s. 273-274

⁹ A.a. s. 89 och 464-465

¹⁰ A.a. s. 359 och 377-378

¹¹ A.a. s. 426-428

specifikt framgår inte. I utredningen har polisen gett uttryck för att den föreslagna regleringen av samåkning kan medföra svårigheter i utrednings- och kontrollhänseende. Transportstyrelsen instämmer i polisens oro.

En hög regelefterlevnad är en förutsättning för schyssta villkor i transportbranschen och för en god passagerar- och trafiksäkerhet. Att regelefterlevnaden kan kontrolleras på ett effektivt sätt är alltså av högsta vikt. Transportstyrelsen anser att det bör ske en djupare analys av hur berörda myndigheter kan bedriva en effektiv kontroll innan regleringen genomförs.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-staben. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog generaldirektör Jonas Bjelfvenstam, enhetschef Petra Wermström, sektionschef Anna Westerlund, juristerna Christine Chi och Peter Lillthors samt utredarna Annika Troive Hedman och Monika Norberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef