

Konsekvensutredning av föreskrifter om taxitrafik och redovisningscentraler för taxitrafik

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår ändringar i följande föreskrifter:

- TSFS 2013:41 om taxitrafik,
- TSFS 2016:46 om redovisningscentraler för taxitrafik,
- TSFS 2016:47 om teknisk utrustning hos redovisningscentraler för taxitrafik, och
- TSFS 2016:48 om rapportering av uppgifter om taxameterutrustning och särskild utrustning för taxifordon.

Ändringarna som föreslås är främst ett resultat av att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) har fattat beslut om nya föreskrifter om tekniska krav som nya taxametrar och de tillsatsanordningar som ingår i taxameterutrustningar måste uppfylla.¹ Dessa nya föreskrifter innebär bland annat ändrade krav avseende vilka uppgifter som ska kunna framställas av en tillsatsanordning. En tillsatsanordning som godkänns enligt de nya kraven ska till exempel kunna framställa elektroniska kvitton och ange fler betalningssätt än vad som är tillåtet i dag. Den ska även kunna framställa flera kvitton om delbetalning används under ett köruppdrag. Swedacs ändrade krav medför att vi behöver göra vissa justeringar i våra föreskrifter så att kompletta uppgifter även framöver kan överföras från taxiföretagens taxameterutrustningar till redovisningscentraler för taxitrafik och lämnas ut av redovisningscentralerna till Skatteverket.

Vi föreslår också att besiktningsorganen ska rapportera in uppgift om taxiföretagets organisationsnummer till Transportstyrelsen efter att de genomfört en taxameterbesiktning i syfte att förenkla vår tillsyn. Vi har även förtydligat och kompletterat några befintliga bestämmelser i föreskrifterna efter påpekanden av certifieringsorganet RISE.² Slutligen har vi gjort en del redaktionella ändringar, varav en innebär att vi tagit bort exemplen på utläsningsfiler i bilagorna till TSFS 2016:47. Exemplen kommer istället att gå att få tillgång till hos Skatteverket.

¹ Se Styrelsen för ackreditering och teknisk kontrolls föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2022:2) om tillsatsanordningar till taxametrar.

² RISE Research Institutes of Sweden AB

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Swedacs föreskriftsändringar av de tekniska krav som nya tillsatsanordningar måste uppfylla för att bli godkända påverkar vilka uppgifter som en taxameterutrustning ska kunna framställa på körpassrapporter, kvitton och följesedlar och därmed också vilka taxameteruppgifter som ska överföras till redovisningscentraler för taxitrafik. För Transportstyrelsens del innebär Swedacs ändringar att vi behöver göra följdändringar i våra föreskrifter om taxitrafik, eftersom det är där det regleras vilka uppgifter som ska överföras från en taxameter-utrustning till en redovisningscentral. Ändringarna i föreskrifterna om taxitrafik innebär i sin tur att det krävs följdändringar i föreskrifterna om redovisningscentraler för taxitrafik, eftersom det är där det regleras hur taxameteruppgifterna ska överföras till redovisningscentralerna och hur redovisningscentralerna ska lämna ut uppgifterna till Skatteverket.

Enligt Swedacs nya föreskrifter och allmänna råd om tillsatsanordningar till taxametrar³ ska en tillsatsanordning alltid kunna framställa ett kvitto i pappersform men får även kunna framställa ett kvitto endast i elektronisk form. Eftersom det är Transportstyrelsen som reglerar hur en taxameterutrustning ska användas innebär den nya möjligheten att framställa kvitton i elektronisk form att vi behöver reglera om och i så fall under vilka omständigheter elektroniska kvitton ska få användas.

Transportstyrelsen behöver i sin tillsynsverksamhet kunna säkerställa vilken tillståndshavare som bedriver taxitrafik med vilket fordon. Tillsynen försvåras i dag av att den enda uppgift vi har tillgång till som kopplar samman tillståndshavare med fordon är den uppgift som tillståndshavaren själv lämnar i samband med anmälan av fordonet i taxitrafik.

2. Vad ska uppnås?

Tillståndshavare för taxitrafik är skyldiga att regelbundet överföra vissa taxameteruppgifter till redovisningscentraler för taxitrafik. Uppgifterna ska i ett senare skede även kunna överföras från redovisningscentralen till Skatteverket. Transportstyrelsens föreskrifter ska göra det möjligt för överföringen av taxameteruppgifter mellan olika parter att fungera även för den som använder en taxameterutrustning som godkänts enligt Swedacs nya föreskrifter.

³ STAFS 2022:2

Det ska vara möjligt för taxiföretag att erbjuda sina kunder elektroniska kvitton, men papperskvitton ska även fortsättningsvis erbjudas den kund som inte vill eller kan ta emot ett elektroniskt kvitto.

Vår tillsyn av vilka tillståndshavare som använder vilka taxifordon ska bli mer effektiv så att vi kan identifiera tillståndshavare som systematiskt flyttar fordon mellan olika taxitrafiktillstånd för att på så sätt försvåra skattekontrollen.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om vi inte ändrar våra föreskrifter kommer de tillsatsanordningar som godkänns enligt Swedacs nya föreskrifter att ta fram uppgifter som inte kan överföras till en redovisningscentral, till exempel om kvitton för delbetalningar och om redovisning av olika betalningssätt. Detta skulle drabba Skatteverket som inte skulle kunna få tillgång till de nya uppgifter som de har behov av.

Om vi inte föreskriver att elektroniska kvitton får användas kommer det att finnas taxameterutrustningar som har en funktion att framställa sådana kvitton men som inte får användas.

Om vi inte får in uppgift från besiktningsorganen om vilken tillståndshavare som använder ett visst taxifordon kommer vi även fortsättningsvis att ha en tillsyn som endast förlitar sig på uppgifter som lämnats i samband med anmälan av fordon i taxitrafik. Utan att kunna jämföra uppgifterna vi fått vid anmälan av fordon med uppgifter från besiktningsorganen är det svårt för oss att bedriva tillsyn och kontrollera vem som faktiskt använder ett visst taxifordon.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi har inte identifierat några alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Överföring av nya taxameteruppgifter

Vårt förslag innebär att vi justerar våra föreskrifter så att det blir möjligt för taxameterutrustningar, med tillsatsanordningar som godkänts enligt Swedacs nya föreskrifter, att överföra de nytillkomna taxameteruppgifterna till en redovisningscentral och för redovisningscentralerna att lämna ut uppgifter till Skatteverket.

Uppgifter från besiktningsorgan

Vårt förslag innebär att vi lägger till ett krav på besiktningsorganen att rapportera in till oss vilken tillståndshavare som använder ett visst taxifordon.

Papperskvitton och elektroniska kvitton

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Vårt förslag innebär att kunden alltid ska erbjudas ett kvitto och kan välja om det ska vara i pappersform eller, i de fall där taxameterutrustningen kan framställa ett sådant, ett elektroniskt kvitto. Om kunden vill ha och kan ta emot kvittot i elektronisk form behöver taxiföraren inte skriva ut något kvitto i pappersform.

Alternativ 2

Vi har också övervägt ett alternativ som innebär att elektroniska kvitton får användas även om det inte finns någon mottagare för dem, det vill säga i de fall kunden inte vill ha ett kvitto alls. Se under avsnitt 6.

4. Vilka är berörda?

De tillståndshavare för taxitrafik som väljer att skaffa taxameterutrustningar med tillsatsanordningar som är godkända enligt Swedacs nya föreskrifter kommer, genom de ändringar vi föreslår, att kunna erbjuda sina kunder elektroniska taxameterkvitton. Det är valfritt att skaffa nya taxameterutrustningar och att erbjuda elektroniska kvitton, därför är det svårt att uppskatta hur många av landets drygt 8 600⁴ tillståndshavare som berörs.

Besiktningsorgan som utför taxameterbesiktningar berörs av förslaget om att rapportera in uppgifter om tillståndshavare till Transportstyrelsen efter avslutad taxameterbesiktning. Det finns ca 50⁵ besiktningsorgan som är ackrediterade att utföra taxameterbesiktning.

Taxametertillverkare som vill tillverka taxameterutrustningar som kan hantera elektroniska kvitton berörs av förslaget. Det finns en handfull taxametertillverkare som erbjuder produkter på den svenska marknaden. Vi bedömer att de flesta av dem kommer att erbjuda taxameterutrustningar med de nya funktionerna.

De redovisningscentraler för taxitrafik som vill kunna hantera uppgifter för taxameterutrustningar vars tillsatsanordningar är godkända enligt Swedacs nya föreskrifter berörs av de ändringar vi föreslår. Det finns i dagsläget sex

⁴ Uppgift från Vägtrafikregistret, 2022-10-04.

⁵ Uppgift från Swedac vid sökning i [Swedac ackrediteringsregister | Swedac](#), 2022-09-06.

godkända redovisningscentraler för taxitrafik i Sverige.⁶ Vi bedömer att de flesta av dem kommer att vilja hantera uppgifter från de taxameterutrustningar som godkänts enligt Swedacs nya föreskrifter.

RISE berörs också av förslaget eftersom de är certifieringsorgan för redovisningscentralernas tekniska utrustning.

Skatteverket och Transportstyrelsen är de myndigheter som berörs av förslaget.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Tillståndshavare för taxitrafik som vill erbjuda elektroniska kvitton behöver skaffa nya eller uppdaterade taxameterutrustningar. Dessa tillståndshavare kommer att kunna spara pengar genom att inte längre skriva ut papperskvitton till varje kund. De kan däremot få nya kostnader för att ansluta sig till en tjänst som tar fram elektroniska kvitton från taxameterutrustningen och skickar dem till taxikunderna. Omfattningen av kostnaderna för nya eller uppdaterade taxameterutrustningar beror på om och när tillståndshavarna skaffar sådana och vilken utrustning de väljer. Eftersom det är frivilligt att skaffa taxameterutrustning som kan hantera elektroniska kvitton innebär förslaget bara kostnader för de företag som väljer att erbjuda en sådan tjänst.

Det kommer att bli lättare för tillståndshavarna att göra rätt när de anmäler fordon i taxitrafik, eftersom vi kommer att införa en kontroll av att det är samma tillståndshavare som anmäler fordonet som också är registrerad i taxameterutrustningen. Tillståndshavarna ska använda sig av samma e-tjänst för fordonsanmälan som de redan nu använder, men med skillnaden att de får mer vägledning vid fordonsanmälan genom de kontrollfrågor som Transportstyrelsen kommer att ställa. Sammantaget bedömer vi därför att effekterna för tillståndshavarna blir minimala.

Besiktningsorgan som utför besiktning av taxameterutrustningar berörs av förslaget genom att de ska rapportera in ytterligare en uppgift till Transport-

⁶ [Redovisningscentraler för taxitrafik - Transportstyrelsen](#), 2022-09-30.

styrelsen efter varje genomförd taxameterbesiktning. Besiktningsorganen rapporterar redan i dag in andra uppgifter till oss och den uppgift som vi nu föreslår att vi ska få tillgång till registrerar de redan i dag i sin egen kontrollrapport. Tidsåtgången för att rapportera in den nya uppgiften till Transportstyrelsen bedöms därför bli mycket begränsad och därmed även kostnaden för besiktningsorganen. Uppgiften som ska rapporteras in kommer i de fall tillståndshavaren är en enskild näringsidkare att vara en personuppgift som Transportstyrelsen behöver för att utföra en uppgift som ett led i Transportstyrelsens myndighetsutövning (tillstånds- och tillsynsverksamhet).

Taxametertillverkare som vill kunna erbjuda nya eller uppdaterade taxameterutrustningar som kan hantera elektroniska kvitton berörs av förslaget, eftersom det är våra föreskrifter som reglerar vilka taxameteruppgifter som ska överföras till redovisningscentralen och i vilket format överföringen ska ske. Tillverkarna behöver, tillsammans med den eller de redovisningscentraler de samarbetar med, säkerställa att det är möjligt att överföra uppgifter från taxameterutrustningen till redovisningscentralen enligt de format som Transportstyrelsen fastställer. Eftersom de flesta taxametertillverkare även bedriver verksamhet med redovisningscentral är detta en naturlig del i framtagandet av nya utrustningar och därför bedöms konsekvenserna av förslaget vara av begränsad omfattning för taxametertillverkarna.

Redovisningscentraler för taxitrafik påverkas av förslaget om de vill ingå avtal med tillståndshavare som använder sig av taxameterutrustningar vars tillsatsanordningar är godkända enligt Swedacs nya föreskrifter. För att centralerna ska kunna ta emot de nya taxameteruppgifterna och lämna ut dem till Skatteverket behöver centralerna uppdatera sin tekniska utrustning så att den uppfyller de nya kraven i våra föreskrifter. En uppdatering ska godkännas av certifieringsorganet och innebär därför en kostnad för redovisningscentralen. Redovisningscentralerna kan även få ökade kostnader i och med att certifieringsorganets årliga kontroll av den tekniska utrustningen utökas med några nya uppgifter. Värt att notera är dock att om en redovisningscentral vill fortsätta att enbart ta emot uppgifter från taxameterutrustningar som är godkända enligt Swedacs äldre föreskrifter behöver den centralen inte göra något.

5.2 Medborgare

Medborgare berörs endast genom att de kommer att kunna få elektroniska taxameterkvitton om de reser med ett taxiföretag som erbjuder sådana kvitton.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

RISE berörs av förslaget eftersom de i egenskap av certifieringsorgan ansvarar för att kontrollera att redovisningscentralernas tekniska utrustning uppfyller kraven i våra föreskrifter. De kommer att behöva uppdatera sin certifieringsprocess med de nya kraven, vilket kommer att leda till ökade kostnader. De ökade kostnaderna kommer delvis att bekostas av den avgift RISE tar ut för de årliga kontrollerna och vid uppdateringar av redovisningscentralernas tekniska utrustning. Resterande kostnadsökningar bedöms kunna hanteras inom den ordinarie verksamhetsbudgeten.

Skatteverket berörs av förslaget eftersom de måste kunna ta emot fler uppgifter från redovisningscentraler för taxitrafik. För att det ska vara möjligt behöver verket genomföra viss IT-utveckling. En grov uppskattning är att kostnaden för det arbetet kommer uppgå till 0,1 Mkr. Kostnaden kan hanteras inom Skatteverkets ordinarie förvaltningsanslag.

Transportstyrelsen berörs av förslaget genom att vi i vår tillsyn får bättre möjligheter att identifiera vilka tillståndshavare som försöker kringgå regelverket om redovisningscentraler genom att flytta taxifordon från ett taxitrafiktillstånd till ett annat. Vi behöver också utveckla den befintliga e-tjänsten för rapportering av uppgifter från besiktningsorganen så att vi kan ta emot uppgiften om tillståndshavares person-, samordnings- eller organisationsnummer. Detta är en mindre ändring som kan tas inom ordinarie förvaltningskostnad.

5.4 Miljö

Möjligheten att erbjuda taxameterkvitton i elektronisk form kommer att kunna bidra till en lägre förbrukning av kvittopapper, vilket är positivt av flera skäl. Dels är det positivt eftersom det termiska papper som oftast används för framställning av kvitton består av ett material som inte kan återvinnas, dels för att hormonstörande ämnen ofta tillsätts till pappret för att framkalla färg vid uppvärmning.⁷ Det är dock svårt att bedöma omfattningen av denna konsekvens på miljön, eftersom användningen av elektroniska kvitton kommer att vara valfri och att det är tillåtet att fortsätta att bara erbjuda papperskvitton.

5.5 Externa effekter

Vi har inte identifierat några större externa effekter av vårt förslag. Möjligen kan en minskad användning av papperskvitton ha en viss effekt på utsläpp av föroreningar till luft och vatten eftersom det bidrar till en lägre förbrukning av termiskt papper och de hormonstörande ämnen som ofta ingår i sådant papper, men det är svårt att bedöma omfattningen av detta.

⁷ [Bisfenol S har ersatt bisfenol A i kvitton | RISE](#), 2022-09-30.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Papperskvitton och elektroniska kvitton

Alternativ 1: kvitto i pappersform eller elektronisk form –
Transportstyrelsens förslag

Förslaget innebär att kunden alltid ska erbjudas ett kvitto och att kvittot får erbjudas antingen i pappersform eller i elektronisk form. Förslaget säkerställer att kunden alltid ska kunna få ett kvitto, även den som inte är ansluten till någon betalningstjänst som erbjuder elektroniska kvitton. Det möjliggör också att papperskvitton bara behöver skrivas ut när kunden vill ha ett sådant kvitto, vilket kommer att leda till besparingar av papper.

Alternativ 2: elektroniska kvitton utan mottagare

Alternativet innebär att taxiföretaget kan framställa elektroniska kvitton som inte har någon mottagare, vilket främst kan bli aktuellt i en situation då kunden inte vill ha något kvitto alls. För att inte behöva skriva ut ett papperskvitto skulle taxiföretaget istället kunna ta fram ett elektroniskt kvitto som inte tas emot av någon, utan endast hanteras av taxiföretaget. Vi anser att alternativet visserligen har fördelen att papperskvitton inte skrivs ut i onödan, men att risken att kvitton utfärdas på falsk grund utan att det finns en kund för köruppdraget är skäl nog att inte gå vidare med detta alternativ.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Enligt 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) (TTF) har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om användning av taxameterutrustning.

Av 8 kap. 3 § TTF framgår att vi får meddela föreskrifter om verkställighet av taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen.

Enligt 18 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik (FRCBC) har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på hur mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter ska gå till för att upprätthålla den överförda informationens säkerhet.

Enligt 19 § FRCBC har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om den tekniska utrustningen och vilka taxameteruppgifter som ska överföras till redovisningscentraler för taxitrafik.

Enligt 20 § FRCBC har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka uppgifter ett besiktningsorgan ska skicka till oss i

enlighet med uppgiftsskyldigheten i 26 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Bestämmelsen innehåller även ett bemyndigande om vilka uppgifter om uteblivna överföringar som en redovisningscentral ska lämna till tillståndsmyndigheten, enligt 24 § tredje stycket samma lag.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Tekniska föreskrifter ska som regel anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Transportstyrelsen har redan tidigare anmält föreskrifterna om teknisk utrustning hos redovisningscentraler för taxitrafik enligt anmälningsdirektivet, men eftersom vi föreslår ändringar i de tekniska specifikationerna ska föreskrifterna anmälas på nytt.

Föreskrifterna om redovisningscentraler för taxitrafik har tidigare anmälts i enlighet med direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet). Någon ny anmälan enligt tjänstedirektivet behövs inte eftersom vi inte gör några ändringar i sak.

Enligt artikel 4.2 i dataflödesförordningen⁸ ska medlemsstaterna överlämna varje utkast till akt som inför ett nytt datalokaliseringskrav eller gör ändringar i ett befintligt krav till kommissionen. Transportstyrelsens föreslagna ändringsföreskrifter rör inte krav på i vilket land data ska lagras eller behandlas. Anmälan enligt artikel 4.2 dataflödesförordningen ska därför inte göras.

Bestämmelser om taxitrafik är i huvudsak nationella men det finns en EU-rättslig reglering i form av direktivet om mätinstrument⁹ som bland annat reglerar hur taxametrar ska vara konstruerade. Vi lämnar inga förslag som påverkar taxameterutrustningens konstruktion, och det är för övrigt inget som vi har bemyndigande att göra heller.

Vad gäller internationella regler finns det överenskommelser om gränsöverskridande taxitransporter mellan de nordiska länderna, men dessa påverkas inte av våra förslag.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen

⁹ Direktiv 2014/32/EU

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Swedac har den 8 juni 2022 fattat beslut om nya föreskrifter om taxametrar och tillsatsanordningar. Föreskrifterna trädde i kraft den 1 oktober 2022, vilket innebär att det sedan dess är möjligt att tillverka sådana tillsatsanordningar som kan framställa nya taxameteruppgifter enligt de nya kraven. Eftersom det är Transportstyrelsen som reglerar vilka taxameteruppgifter som ska överföras till redovisningscentralerna, och hur överföringen ska gå till, kan de nya uppgifterna inte överföras till redovisningscentralerna förrän vi har uppdaterat både föreskrifterna om taxitrafik och föreskrifterna om teknisk utrustning hos redovisningscentraler. Det innebär att till dess att våra föreskrifter om taxitrafik och om teknisk utrustning hos redovisningscentraler har trätt i kraft måste även de nya taxameterutrustningarna överföra uppgifter till redovisningscentraler enligt Transportstyrelsens befintliga föreskrifter om taxitrafik. Detta kan medföra att en taxameterutrustning som godkänts enligt Swedacs nya föreskrifter och som ska användas innan Transportstyrelsens nya föreskrifter trätt i kraft behöver kunna skicka uppgifter enligt de nu gällande föreskriftskraven. Det kan t.ex. handla om vilka olika betalsätt som får anges i överföringen till Skatteverket.

Det innebär också att redovisningscentralerna inte kan ta emot nya taxameteruppgifter om t.ex. delbetalningar eller nytillkomna betalningssätt förrän våra föreslagna föreskriftsändringar har trätt i kraft. På motsvarande sätt kan inte redovisningscentralerna lämna ut uppgifterna till Skatteverket förrän redovisningscentralernas tekniska utrustning uppfyller de nya kraven för överföring av taxameteruppgifter i våra föreskrifter. För att Skatteverket ska få tillgång till de nya uppgifterna om t.ex. delbetalningar och betalningssätt från tillsatsanordningar tillverkade och godkända enligt Swedacs nya föreskrifter behöver därför våra föreskrifter träda ikraft så snart som möjligt, men med förbehållet att vi måste avvakta den frysningsperiod på minst 3 månader som alltid krävs i samband med en anmälan av tekniska regler till EU-kommissionen.

I sammanhanget vill vi återigen påpeka att den redovisningscentral som inte har för avsikt att ta emot taxameteruppgifter från några av de taxameterutrustningar som godkänns enligt Swedacs nya föreskrifter inte behöver vidta några åtgärder. Vi inför visserligen ett nytt krav på att ange uppgifter om filnummer och totalt antal filer i överföringen av uppgifter till Skatteverket, men det kommer att vara uppgifter som är valfria att överföra

om taxameterutrustningen har en tillsatsanordning som är godkänd enligt äldre föreskrifter.¹⁰

De ändringar i form av förtydliganden som vi föreslår i de befintliga bestämmelserna om redovisningscentralernas tekniska utrustning är inte brådskande att införa, men det beror på att de gäller funktioner som redan tillämpas i dag. Eftersom det är fråga om förtydliganden som inte har någon praktisk påverkan på de som ska tillämpa föreskrifterna; de uppfyller redan kraven; behöver dessa ändringar inte träda ikraft vid någon särskild tidpunkt.

Vi ser inget behov av någon speciell informationsinsats utan kommer att informera om ändringarna genom information på vår webbplats och direkt till remissinstanserna.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi bedömer att de föreslagna regleringarna inte påverkar funktionsmålet i sak, men att de inte heller motverkar målet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen om att tillåta användningen av elektroniska kvitton kan bidra till en något lägre förbrukning av termiskt papper om många tillstånds-

¹⁰ Det vill säga har ett godkännande enligt antingen Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:177) om taxitrafik, Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:17) om tillsatsanordningar till taxametrar, eller Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar för taxametrar.

havare väljer att erbjuda elektroniska kvitton i första hand. Förhoppningen är därför att förslaget i den delen har en positiv påverkan på hänsynsmålet miljö.

Remiss

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	<p>Taxiföretag kan spara pengar på att inte skriva ut papperskvitton.</p> <p>Det blir lättare för taxiföretagen att göra rätt när de anmäler fordon i taxitrafik.</p>	<p>Taxiföretag kan behöva betala för en tjänst som producerar e-kvitton.</p> <p>Redovisningscentralerna kan få kostnader för omcertifiering av teknisk utrustning.</p>	<p>+ / -</p> <p>+/- 0 kr Uppgiften dokumenteras redan.</p>	<p>Det är frivilligt att använda elektroniska kvitton.</p> <p>Kostnaderna beror på hur omfattande ändringar som behöver göras.</p> <p>Besiktningsorganen ska rapportera in en ny uppgift till Transportstyrelsen.</p>
Medborgare	Den som önskar kan få e-kvitto.			
Staten m.fl.	Transportstyrelsen får bättre underlag för sin tillsyn.		<p>+0,1 Mkr</p> <p>Kan tas inom ordinarie förvaltningskostnad.</p>	<p>IT-utveckling hos Skatteverket för att kunna ta emot nya uppgifter från redovisningscentralerna.</p> <p>IT-utveckling hos Transportstyrelsen för att kunna ta emot och hantera ny uppgift från besiktningsorganen.</p> <p>RISE behöver anpassa sin certifieringsprocess och eventuellt uppdatera sin ackreditering hos Swedac.</p>
Externa effekter	Lägre förbrukning av termiskt papper.			
Totalt			+0,1 Mkr	

D. Samråd

Vi har samrått med Swedac, Skatteverket, RISE och redovisningscentraler under framtagandet av förslaget.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Maria Åkerlund, utredare, tel. 010-495 57 57,
E-post: maria.akerlund@transportstyrelsen.se

Jenny Bragg, utredare, tel. 010-495 64 38,
E-post: jenny.bragg@transportstyrelsen.se

Sara Målqvist, utredare, tel. 010-495 52 49,
E-post: sara.malqvist@transportstyrelsen.se

Nenne Åman, jurist, tel. 010-495 58 95,
E-post: nenne.aman@transportstyrelsen.se

Virginia Tigerstrand, jurist, tel. 010-495 49 76,
E-post: virginia.tigerstrand@transportstyrelsen.se