

## Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
IMY (Integritetsskyddsmyndigheten)	3 kap. 4 § och 5 kap. 1 §	Konsekvensutredningen innehåller inte några förtydliganden om ändringarna kommer innebära behandling av personuppgifter om fysiska personer i rollen som kunder, vilka personuppgifter det i sådant fall kan röra sig om, vilka aktörer som kommer behandla kunduppgifterna och vilken rättslig grund som är tillämplig på personuppgiftsbehandlingen.	Utifrån synpunkterna har vi valt att ta bort skrivningen om elektroniskt format i förslaget om ändring i 3 kap. 4 §. Det är tillräckligt att det framgår av 5 kap. 1 § att kunden ska erbjudas kvitto eller följesedel och att dessa får erbjudas elektroniskt.  De föreslagna ändringarna i 5 kap. 1 § innebär bara behandling av personuppgifter om fysiska personer som kunder i de fall där en taxiförare erbjuder ett kvitto i elektronisk form och behöver samla in kundens e-postadress eller motsvarande. En e-postadress kan innehålla personuppgifter. Ansvaret för denna personuppgiftsbehandling ligger dock på taxiföretaget och/eller tillståndshavaren.  Vi har lagt till ett nytt avsnitt i konsekvensutredningen (avsnitt 5.2) där vi redogör mer ingående för varför förslaget inte innebär någon förändring med avseende på personuppgiftsbehandling.
Kommerskollegium		Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik kan omfattas av anmälningsplikt om kraven kan ha någon väsentlig påverkan på någon produkts sammansättning, natur eller saluföring. Kommerskollegium överläter den närmare bedömningen i denna del till Transportstyrelsen.	Föreskrifterna kommer inte att ha någon väsentlig påverkan på någon produkt och behöver därför inte anmälas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skatteverket	3 kap. 4 §	<p>I 3 kap. 4 § TSFS 2013:41 anges att taxiföraren för varje köruppdrag och körpass ska registrera uppgifter så att utrustningen kan framställa bland annat kvitton och följesedlar. Skatteverket saknar i bestämmelsen en uttryckligt reglerad skyldighet för taxiföraren att registrera respektive accepterat betalningssätt för sig i taxameterutrustningen. Det är för Skatteverkets kontrollverksamhet mycket viktigt att respektive betalningssätt särredovisas av taxiförarna samt för att skapa en logisk koppling till kraven i 3 kap. 7 a § 13 respektive 15 TSFS 2013:41 om vilka uppgifter som ska överföras från taxameterutrustningens tillsatsanordning till redovisningscentralen. Vidare bör det utredas hur en sådan bestämmelse skulle kunna koppla an till myndigheters underrättelseskyldighet enligt 6 kap. taxitrafikförordningen.</p>	<p>Det är Swedac som är föreskrivande myndighet vad gäller taxameterutrustning och vilka uppgifter som ska kunna registreras i en sådan utrustning. Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2022:2) om tillsatsanordningar till taxametrar anger bland annat att en tillsatsanordning ska vara konstruerad så att den kan framställa kvitton och följesedlar som minst innehåller uppgift om belopp med särredovisning av det eller de betalningssätt som använts (punkt 12.14 i bilagan). Det framgår inte vilka betalningssätt som är accepterade.</p> <p>Eftersom det inte framgår av STAFS 2022:2 vilka betalningssätt en tillsatsanordning ska kunna registrera är det olämpligt att Transportstyrelsen föreskriver om vilka betalningssätt som ska användas vid registrering. Ett sådant krav skulle indirekt innebära ett krav på taxameterutrustningens funktion. Det är därför vi bara har gett några exempel på betalningssätt.</p> <p>Vi har övervägt att lägga till en ny skrivning om att föraren ska registrera använt betalningssätt i 3 kap. 4 §, men anser att betalningssätt omfattas av den befintliga skrivningen "uppgifter om varje köruppdrag" och att alla uppgifter om köruppdrag är lika viktiga.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 7 och 7 a §§	I 3 kap. 7 § punkterna 15, 16 och 17 f) samt 3 kap. 7 a § punkterna 13 och 14 f) används formuleringen "särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och mervärdesskattesats". Begreppet "ingående mervärdesskatt" kan missförstås som att man avser mervärdesskatt som belöper på inköp. I förtydligande syfte föreslår Skatteverket att det istället formuleras som "särredovisning av den mervärdesskatt som ingår i beloppen och mervärdesskattesats".	Vi ändrar enligt Skatteverkets förslag.
	5 kap. 1 §	Innebörden [av 5 kap. 1 §] är att elektroniskt kvitto endast får användas om kunden både vill och kan ta emot kvittot. I konsekvensutredningen, avsnitt 3.3 och 6, redogörs för ett alternativ avseende elektroniska kvitton. 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. Transportstyrelsen anser dock att risken att kvitton utfärdas på falsk grund utan att det finns en kund för köruppdraget utgör skäl för att inte gå vidare med detta alternativ.  Skatteverket är något tveksam till att risken för utfärdande av kvitton på falsk grund skulle öka för elektroniska kvitton. Skatteverket utgår ifrån att den registrering i utrustningen som ska föranleda ett framtagande av ett kvitto samt att spårbarheten i utrustningen är den samma oberoende av kvittots form. Skatteverkets uppfattning är att det alternativa förslaget om elektroniska kvitton utan faktisk mottagare inte bör avfärdas enkom på den grund som redogörs för i konsekvensutredningen.	Vi noterar synpunkten, men också att Skatteverket inte anger något skäl att välja alternativet där elektroniska kvitton får användas även i de fall där det inte finns någon mottagare.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Halda	3 kap. 4 §	<p>Det finns krav på taxameterutrustningen att överföra betalningssätt som till exempel kontant, kort, Swish eller faktura till RC. Men det finns inget tydligt krav på taxiföraren om att registrera dessa uppgifter korrekt. Betalning med Swish, kort eller app behöver inte gå genom taxametern och då är det upp till föraren att välja betalningssätt. Föraren kan ju till exempel registrera alla dessa betalningar som kredit.</p> <p>Det står inte tydligt vilka betalningssätt som får eller måste förekomma. Bara till exempel kontant, kort, Swish eller faktura. Det kan ju tolkas som att det räcker med kontant och kredit. Och hur ska man registrera de resor som betalas via en annan app än Swish? Är det OK att kalla dessa för App-betalningar eller ska namnet på appen registreras?</p> <p>Nyligen slogs MobilePay ihop med Vipps i Norge. Hur skulle vi hantera om motsvarande hände i Sverige och appen Swish bytte namn till MobilePay? Ska betalningssättet då vara MobilePay?</p>	<p>Vi har övervägt att lägga till en ny skrivning om att föraren ska registrera använt betalningssätt i 3 kap. 4 §, men anser att betalningssätt omfattas av den befintliga skrivningen "uppgifter om varje köruppdrag" och att alla uppgifter om köruppdrag är lika viktiga.</p> <p>Eftersom det inte framgår av STAFS 2022:2 vilka betalningssätt en tillsatsanordning ska kunna registrera är det olämpligt att Transportstyrelsen föreskriver om vilka betalningssätt som ska användas vid registrering. Det är därför vi bara har gett några exempel på betalningssätt.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>
Cabonline	3 kap. 7 a § 15 f)	<p>Cabonline noterar att Swish införs som en betalningsmetod som ska särredovisas enligt 7 a § 15 f). Vi förstår behovet av att införa Swish som begrepp utifrån Skatteverkets tydliga syn på att Swish särskiljs från kontant betalning men vi vill framföra att vi tycker det vore bättre att redan nu framtidssäkra regelverket och istället införa begreppet elektronisk betalning då detta även kan innefatta andra typer av mobila betalningsmetoder som redan finns och används i samhället utanför taxibranschen ex Apple Pay. Detta gäller både kvitton och för körpassrapporter.</p>	<p>Eftersom det inte framgår av STAFS 2022:2 vilka betalningssätt en tillsatsanordning ska kunna registrera är det olämpligt att Transportstyrelsen föreskriver om vilka betalningssätt som ska användas vid registrering. Det är därför vi bara har gett några exempel på betalningssätt.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Frogne	Generella synpunkter	<p>Det står på flera ställen i konsekvensutredningen tydligt att tanken är att det INTE ska behövas en omcertifiering av en befintlig RC om den inte ska hantera transaktioner från en STAFS 2022:2 tillsatsanordning. Men som Frogne ser det finns det ändringar i de nya föreskrifterna som medför eller potentiellt medför förändringar i den certifierade delen av redovisningscentralen.</p> <p>Nu har ett nytt format enligt bilaga 1a införts som ska användas för rapportering av taxameteruppgifter från taxameterutrustning vars tillsatsanordning är godkänd enligt STAFS 2022:2. Konsekvensen är att om Skatteverket begär taxameteruppgifter för en period då taxametrar har bytts ut till en STAFS 2022:2-godkänd typ under perioden, då kommer två olika filer att levereras, med två olika format. Om detta är ett problem, då borde kanske samma princip som för de två gamla taxametertyperna (bilaga 1) använts, så att ett nytt gemensamt format definierades, där de nya fälten endast ska fyllas i för STAFS 2022:2 godkända typer.</p>	<p>Vi övervägde att inkludera den nya taxametertypen i bilaga 1, men ansåg att det skulle göra både föreskriftsbestämmelsen och bilagan omfattande och svårlästa, då det i vissa fall skulle finnas tre olika alternativ för en och samma uppgift.</p> <p>Sett ur ett längre tidsperspektiv är tanken att bilaga 1 ska kunna tas bort när de äldre taxametrarna fasats ut och att bilaga 1 a då ska finnas kvar i sin helhet.</p> <p>Skatteverket kommer att ha möjlighet att ta emot två olika filer för en period under vilken en taxameter med ett äldre typgodkännande har bytts ut till en typ som är godkänd enligt STAFS 2022:2.</p>
	3 kap. 7 § 13 b och 15	<p>Texten under 13.b har ändrats från: "den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk" till: taxifordonets totala färdsträcka i driftsinställningen "Upptagen". Samtidigt tas punkt 15 helt bort: "Taxameterns totala färdsträcka med taxametern i driftsinställningen "UPPTAGEN".</p> <p>Skapande av XML-filer sker i den certifierade delen av en Frogne-RC och ändringen kommer därför att medföra behov av omcertifiering.</p>	<p>Punkt 13.b och punkt 15 har samma innebörd och har tidigare reglerats dubbelt i Swedacs föreskrifter, vilket nu har korrigerats både i deras föreskrifter och i vårt förslag.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 7 a § 13	<p>Det skrivs: "Under körpasset inkörda belopp för respektive betalningssätt, till exempel kontant, kort, Swish eller faktura, med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och mervärdesskattesats."</p> <p>Det verkar rimligt att införa fler typer av betalsätt än bara kontant och kredit, men om det ska användas av Skattemyndigheten borde man kanske vara mer exakt med definitionen av de nya typerna.</p>	<p>De betalningssätt som anges är bara exempel på förekommande betalningssätt och är därför inte angivna mer utförligt.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera olika betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>
	3 kap. 7 a § 15 c)	<p>Det skrivs: "Om kvittot eller följesedeln framställts elektroniskt ska "elektroniskt kvitto" respektive "elektronisk följesedel" anges.</p> <p>Kan man inte tänka sig, att kvittot eller följesedeln är både utskrivet och framställt elektroniskt? Vad måste i så fall anges?</p>	<p>Om kvittot eller följesedeln har framställts elektroniskt ska det framgå på kvittot eller följesedeln. Ett kvitto som skrivs ut i pappersform behöver inte ha någon motsvarande beteckning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Structab	Generella synpunkter	<p>Det står på flera ställen tydligt att tanken är att det INTE ska behövas en omcertifiering av en befintlig RC om den inte ska hantera transaktioner från en STAFS 2022:2 tillsatsanordning. Men som Structab ser det finns det ändringar i de nya föreskrifterna som i alla fall potentiellt medför förändringar i den certifierade delen av redovisningscentralen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Betalningar verkar inte redovisas tillsammans med respektive uppdrag, utan snarare som ett eget avsnitt i körpassrapporten, lite mer oklart i XML-schemat.</li> <li>– Vissa av fälten som förekommer i XML-schemat antyder att det antas förekomma delbetalningar (med olika betalsätt) inom samma kvitto/följesedel. Så borde inte vara fallet, delbetalning bör innebära att det kan förekomma flera betalningar (och således flera kvitton/följesedlar) inom samma köruppdrag.</li> </ul>	<p>Det stämmer att betalningar inte redovisas tillsammans med respektive uppdrag, men eftersom varje betalning ska ha en koppling till varje kvitto/följesedel är det tillräckligt för att Skatteverket ska kunna utföra sina kontroller.</p> <p>Vi har fått in synpunkter från Skatteverket på avsnittet om kvitton och följesedlar i bilaga 1 a och kommer att göra ändringar enligt verkets förslag som gör kopplingen mellan betalningar och köruppdrag tydligare.</p> <p>Enligt Skatteverket bör ett kvitto/följesedel kunna innehålla mer än ett betalningssätt, utan att det för den skull blir en delbetalning. Ett exempel skulle kunna vara en kund som betalar hälften kontant och hälften med kort, då skulle det kunna vara fråga om en (1) delbetalning.</p>
	3 kap. 7 § 10 och 3 kap. 7 a § 10	<p>Lite tolkningsutrymme här, avser skrivningen en sträcka för de båda tillstånden (UPPTAGEN respektive STOPPAD) eller sträcka för respektive tillstånd, inte helt självklart. Structab har hittills tolkat denna skrivning i taxameterreglerna som att den avser sträckan i de båda tillstånden sammanslaget.</p>	<p>Skrivningen avser sträckan sammanslagen för båda tillstånden. Det är också därför det står "Upptagen" <u>och</u> "Stoppad", inte "Upptagen" respektive "Stoppad".</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 7 § 13	<p>Ändring så att enbart distans i UPPTAGEN ska ingå i ackumulatorm i AckumuleradeTotaler. För Structabs del ska detta fungera då berörda taxametrar har separat ackumulator för UPPTAGEN i och med att de har typats för STAFS 2012:5 (eller senare utgåvor).</p> <p>Dock så kan Structab se ett hypotetiskt problem om det finns kvar några MID-taxametrar i drift vars tillsatsanordning inte har typats enligt STAFS 2012:5. Dessa skulle kunna ha den gamla tolkningen att "den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk" avser både UPPTAGEN och STOPPAD och då kan de inte uppfylla den nya skrivningen som tydligt pekar ut sträckan enbart i UPPTAGEN.</p>	<p>Enligt den återkoppling vi fått under utredningen ska ändringen inte vara något problem för äldre taxametrar.</p>



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 7 a § 13 och 15 f)	<p>De olika betalsätt som ska användas bör bestämmas av regelverket annars blir det upp till varje taxameter-respektive RC-tillverkare att bestämma vilka som ska finnas vilket kan leda till framtida kompatibilitetsproblem. Structab anser att dessa ska definieras av själva föreskriften inte enbart i XML-schemat. – Dessutom skulle det behövas riktlinjer för hur klassificeringen ska göras då många moderna betalningslösningar tillåter att kunden väljer betalmetod i exempelvis en app, det vill säga att säljstället inte vet vilket betalsätt som kommer att användas vid tillfället då "betalordern" skapas.</p>	<p>Det är Swedac som är föreskrivande myndighet vad gäller taxameterutrustning och vilka uppgifter som ska kunna registreras i en sådan utrustning. Av STAFS 2022:2 framgår bland annat att en tillsatsanordning ska vara konstruerad så att den kan framställa kvitton och följesedlar som minst innehåller uppgift om belopp med särredovisning av det eller de betalningssätt som använts (punkt 12.14 i bilagan). Det framgår inte vilka betalningssätt som är accepterade.</p> <p>Eftersom det inte framgår av STAFS 2022:2 vilka betalningssätt en tillsatsanordning ska kunna registrera är det olämpligt att Transportstyrelsen föreskriver om vilka betalningssätt som ska användas vid registrering. Ett sådant krav skulle indirekt innebära ett krav på taxameterutrustningens funktion. Det är därför vi bara har gett några exempel på betalningssätt.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap. 1 §	<p>Skrivningen "... eller sådan elektronisk form att kunden kan ta emot och läsa uppgifterna." Structab tycker att detta är en bra och viktig paragraf men anser att det behövs en tydligare beskrivning av vad som avses.</p> <p>Skrivningen "Kan ta emot" skulle kunna tolkas som att kunden kan ta emot kvittot i elektronisk form om denne har anslutit sitt betalkort mot just den e-kvitto-tjänst som taxibolaget använder INNAN det att betalningen genomfördes. Inte heller helt självklart att dessa kommersiella e-kvitto-tjänster är fria från avgifter eller andra typer av abonnemangskrav.</p> <p>Kanske skulle skrivningen kunna kompletteras med "... utan krav på abonnemang eller andra för tjänsten tillkommande kostnader."</p>	<p>Det är valfritt för både taxibolag och deras kunder att använda sig av elektroniska kvitton. Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om användning av taxameterutrustning. Vi anser att bemyndigandet ger oss möjlighet att ställa krav på att kunden ska erbjudas kvitto, men inte hur ett elektroniskt kvitto förmedlas till kunden.</p>
Swedac	2 kap. 1 §	<p>Vi ser att förslaget stämmer överens med Swedacs föreskrift STAFS 2022:2. Vi noterar dock att definitionen av köruppdrag i förslaget till TSFS 2013:41 2 kap. 1 § skiljer sig åt från definitionen av samma begrepp i STAFS 2022:2 2 §.</p> <p>Swedac har inga synpunkter på förslaget.</p>	<p>Trots att Swedac bara noterat skillnaden finns det en poäng med att förtydliga varför vi har olika definitioner. Ur ett redovisningsperspektiv är det viktigt att definiera köruppdrag på ett sådant sätt att även en körning som utförs med felaktiga driftinställningar kan betraktas som köruppdrag. Det är därför vi har en annan definition än den som framgår av STAFS 2022:2.</p>
Polismyndigheten		<p>Polismyndigheten har inte några synpunkter på förslagen till ändringar i föreskrifterna.</p>	–