

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:47) om teknisk utrustning hos redovisningscentraler för taxitrafik

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skatteverket	Bilaga 1, avsnitt 2 och bilaga 1 a, avsnitt 2	<p>I bilaga 1 avsnitt framgår: "Utläsningsfilen ska vara giltig vid avstämning mot det XML-schema för taxameteruppgifter som finns i schemalagret på Skatteverkets webbplats."</p> <p>Eftersom det enligt föreslagna förändringar av föreskrifterna kommer att existera fler än ett XML-schema för taxameteruppgifter (i enlighet med bilaga 1 respektive 1 a), bör en smärre språklig justering genomföras, för att undvika otydlighet i vilket XML-schema som avses. Till exempel kan det formuleras:</p> <p>"Utläsningsfilen ska vara giltig vid avstämning mot det XML-schema för taxameteruppgifter <i>som motsvarar denna bilaga</i> som finns i schemalagret på Skatteverkets webbplats."</p>	Vi ändrar enligt Skatteverkets förslag, men med en mindre språklig justering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 1, avsnitt 3.2	<p>Tillkommande element "Certifierat versionsnummer"</p> <p>Uppgiften (elementet) är nytt och kräver således en anpassning av det XML-schema som utläsningsfil ska vara giltig mot vid avstämning. Skatteverket har inget att invända i sak mot uppgiften som ska framgå av det tillkommande elementet.</p> <p>Om det tillkommande elementet kräver att omcertifiering av redovisningscentralers tekniska utrustning ska ske bör dock Transportstyrelsen noggsamt väga nyttor mot kostnader före det att beslut fattas om att tillföra ytterligare element till de utläsningsfiler som ska genereras avseende andra taxametergenerationer än de som utformas i enlighet med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontrolls föreskrifter och allmänna råd om tillsatsanordningar till taxametrar (STAFS 2022:2).</p>	<p>Elementet är valfritt och därför kan redovisningscentralen välja att lägga till det om och när det är lämpligt för centralen.</p>

	<p>Bilaga 1 a, avsnitt 3.3</p>	<p>I 3 kap. 7 a § 13 TSFS 2013:41 framgår att följande uppgifter ska överföras från taxameterutrustningens tillsatsanordning till redovisningscentralen: "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>Skatteverket tillstyrker principiellt exemplifieringen av de olika betalningssätten kontant, kort, Swish eller faktura.</p> <p>I förslag till TSFS 2016:47, Bilaga 1 a, finns en beskrivning av den utläsningsfil innehållande taxameteruppgifter som ska skapas för att skickas från redovisningscentralen till Skatteverket. Det framgår på s. 28 i denna bilaga att, med hänvisning till 3 kap. 7 a § TSFS 2013:41, tillåts utläsningsfilen innehålla fem olika betalningssätt. Dessa är kontant, kort, Swish, faktura och övriga betalningssätt.</p> <p>En sådan utformning av bilaga 1 a förutsätter att taxameterutrustningar utformade i enlighet med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontrolls föreskrifter och allmänna råd om tillsatsanordningar till taxametrar (STAFS 2022:2) förmår att särredovisa betalningssätt på det sättet. Såsom Skatteverket förstår gällande rätt är så inte fallet.</p> <p>Den föreslagna utformningen av bilaga 1 a harmoniserar inte heller med 3 kap. 7 a § 13 TSFS 2013:41, eftersom där sker endast en exemplifiering, medan utformningen i bilaga 1 a är uttömmande vad gäller betalningssätt som kan särredovisas och på vilket sätt en sådan särredovisning ska ske.</p> <p>Skatteverket föreslår därför följande förändringar. Samtliga uppgifter (element) mellan</p>	<p>Vi ändrar enligt Skatteverkets förslag.</p>
--	--------------------------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>"LopnummerKoruppdragSlut" och "AckumuleradeVardenTaxameter" ersätts med följande:</p> <p>[Se tabell i remissvaret.]</p> <p>"KorpassBetalingssattInfo" upprepas en gång per betalningssätt som ska särredovisas. Betalningssättets namn sätts till fritext, vilket harmoniserar med såväl STAFS 2022:2 som förslag till 3 kap. 7 a § 13 TSFS 2013:41. I övrigt motsvarar uppgifterna det remitterade förslaget innehållsmässigt.</p>	
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.4	Uppgiften (elementet) "Lopnummer", som avser uppgift om löpnummer på aktuellt köruppdrag, bör vara en obligatorisk uppgift, för att harmonisera med gällande krav enligt punkt 12.2 i bilagan till STAFS 2022:2.	Vi ändrar enligt Skatteverkets förslag.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.4 (och 3 kap. 7 a § 15 TSFS 2013:41)	<p>Som Skatteverket tolkar punkten 15 [i 3 kap. 7 a § TSFS 2013:41] finns stöd för att varje betalning ska redovisas för sig ("Samtliga betalningar [...] och med information för varje betalning"). Detta är mycket önskvärt sett ur Skatteverkets perspektiv. Så är emellertid inte Bilaga 1 a utformad, då elementen "BeloppBrutto" samt "Betalningssatt" inte ger utrymme för att specificera vilket belopp som är särredovisat för vilket betalningssätt.</p> <p>För att 3 kap. 7 a § TSFS 2013:41 ska harmonisera med TSFS 2016:47 Bilaga 1 a föreslår Skatteverket att ett nytt element tillförs under "Foljesedel" respektive "Kvitto", där utrymme skapas för att ange det (del)belopp som är hänförligt till respektive betalningssätt. Elementet behöver vara underordnat "Betalningssatt" och kan exempelvis heta "DelbeloppBrutto", enligt följande:</p> <p>[Se tabell i remissvaret.]</p> <p>BeloppBrutto motsvarar då en summering av samtliga DelbeloppBrutto som betalats på respektive följesedel eller kvitto, vilket då är lika med (totalt) belopp att betala.</p> <p>Ovanstående utformning bör exempelvis möjliggöra att ett köruppdrag som betalas med mer än ett betalningssätt effektivare kan granskas av Skatteverket. Detta bedöms ha stort värde vid vissa typer av exempelvis samhällsbetalda tjänster.</p>	Vi ändrar enligt Skatteverkets förslag.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Övrig synpunkt	<p>Transportstyrelsen föreslår att exemplen på utläsningsfilers utformning som finns i bilagorna till TSFS 2016:47 tas bort ur föreskriften. Skatteverket tillstyrker detta förslag.</p> <p>Av konsekvensutredningen framgår att dessa exempel istället ska finnas att tillgå hos Skatteverket. Skatteverket ställer sig tveksamma till att ytterligare ansvar flyttas från Transportstyrelsen till Skatteverket vad gäller förvaltning av regelverket kring redovisningscentraler.</p> <p>Vidare går det att ifrågasätta nyttan av enskilda exempel på hur en utläsningsfil kan se ut, när en relativt stor andel av i filen ingående uppgifter är frivilliga. Risk finns att ett sådant exempel på utläsningsfil istället bidrar till tolkningsproblematik.</p>	<p>Exemplen på utläsningsfiler är inte någon reglering utan ett sätt att ge vägledning till redovisningscentralerna om hur de ska skicka in information till Skatteverket. Eftersom exemplen inte utgör någon reglering bör de inte ingå i föreskrift.</p> <p>Enligt certifieringsorganet underlättar exemplen och de ser därför gärna att de finns fortsatt tillgängliga, men huruvida Skatteverket vill tillhandahålla exemplen eller inte är upp till verket.</p>
	Övrig synpunkt	<p>Skatteverket föreslår avslutningsvis att Transportstyrelsen, tillsammans med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, följer den kommande utvecklingen av taxameterutrustningar samt redovisningscentraler och dess möjligheter att hantera taxameteruppgifter från den taxametergeneration som regleras i 3 kap. 7 a § TSFS 2013:41.</p> <p>Från Skatteverkets perspektiv är det önskvärt att taxameterutrustningar med denna högre detaljeringsgrad på uppgifter vad gäller bland annat särredovisning av betalningssätt på sikt får en så omfattande användning som möjligt.</p>	<p>Transportstyrelsen kan inte påverka vilka taxameterutrustningar som företagen väljer att använda, men kommer att följa utvecklingen i branschen i enlighet med vårt uppdrag.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Halda		<p>Alla betalningssätt som använts under körpasset måste klassificeras som KorpassKontantBrutto, KorpassKortBrutto, KorpassSwishBrutto, KorpassFakturaBrutto eller KorpassÖvrigtBrutto av den tekniska utrustningen. Men det finns inte något motsvarande krav (I remissen om föreskrift för taxitrafik) att dessa betalningssätt måste registreras av föraren.</p> <p>Om taxametern varken har integrerad betalterminal eller integrerad Swish så kan ju föraren ta betalt vid sidan av taxametern och registrera allt utom kontant som betalningstyp kredit. Då kommer den tekniska utrustningen att klassificera alla dessa betalningar förutom kontant som Övrigt.</p> <p>Många förare i storstäderna får alla körningar via appar och kunden betalar då direkt i sin egen app som inte är Swish. I dessa fall kommer alla resor att registreras som Övrigt. Det kanske borde finnas en betalningstyp App-betalning.</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? Antagligen skulle den tekniska utrustningen tolka betalningstyp MobilePay som Övrigt. Det känns inte teknikneutralt och framtidssäkert att så hårt reglera just Swish-betalningar.</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>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Cabonline	3 kap. 8 §	Cabonline uppskattar förtydligandet i 3 kap. 8 §. Det nuvarande begreppet vecka kan tolkas som bland annat en arbetsvecka eller en hel kalendervecka. Ur ett tekniskt perspektiv är det mycket bättre att definiera tiden som 168 timmar, dels eftersom det blir tydligare men också då det oftast är så det implementeras kodmässigt i rapporteringscentralens mjukvara och databastabeller.	–
	3 kap. 10 § 7	Vad gäller 3 kap. 10 § 7 ser vi gärna att texten förtydligas med vilka uppgifter som ska överföras och när detta ska registreras som det datum som avses för överföring. Förtydligandet får gärna ge exempel på olika typer av situationer och vilka datum som då avses ska registreras. (Det skulle kunna vara ett avslutat skift som av någon anledning inte skickats in utan ligger vilande i bilen. Hur hanteras detta?)	Med besked i 3 kap. 10 § avses besked om att en taxameter inte har brukats. Vilka uppgifter som ska överföras i samband med att besked lämnas framgår av punkterna 1–6 i bestämmelsen, där punkt 6 anger vilka orsaker som ska användas i olika situationer. Ett avslutat skift som inte skickats in är inte ett besked utan en brist i överföring och ska därför hanteras enligt 3 kap. 9 §.
Frogne	3 kap. 9 § 5	"Datum och tid för identifiering av brist" har ändrats till "Datum för identifiering av brist" I XML-filen är fältet fortfarande definierat med datatyp = dateTime, så denna punkt bör förtydligas: <ul style="list-style-type: none"> • Om fältet i XML-filen ska ändras till ett date-fält, då innebär detta en omcertifiering. • Om man måste fylla i datumdelen och nollställa tiddelen, då innebär detta en omcertifiering. Så om man inte vill utlösa en omcertifiering måste man fortsätta att tillåta att fylla i med "Datum och tid" i detta fält. 	Vi avsåg att åstadkomma en förenkling med denna ändring, men inser nu att så inte blev fallet och gör därför ingen ändring.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 10 § 7	<p>Man måste redovisa: "Datum då redovisningscentralen mottagit besked från taxiföretaget".</p> <p>Det har nu klargjorts att sluttiden i efterhand kan ändras via brytning av besked när taxameteruppgifter mottagits. Man bör därför även överväga att lägga till ett "Datum då meddelande senast rättades"-fält. Fältet bör göras valfritt så att det inte medför behov av omcertifiering.</p>	<p>Vi har övervägt att lägga till ett datum för ändrade besked, men inte identifierat något behov av uppgiften och kommer därför inte att göra någon sådan ändring.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 10 §	<p>En ny punkt har lagts till: "Den tekniska utrustningen ska även ha en funktion som bryter ett gällande besked om taxameteruppgifter överförs. För det brutna beskedet ska tidsperiodens t.o.m. datum sättas till dagen för de överförda taxameteruppgifterna".</p> <p>Det finns lite tolkningsutrymme här. Frogne anser att det ska gälla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gällande besked ska endast brytas om de överförda taxameteruppgifter utfördes under den tid som omfattas av beskedet. • t.o.m. datum sättas till dagen när taxameteruppgifter mottagits (Datumet kan inte korrigeras bakåt i tiden eftersom det skulle innebära inkonsekvens med eventuella tidigare rapporter till Transportstyrelsen eftersom datumet då korrigeras med retroaktiv verkan) <p>En bil kan startas upp under ett pågående besked och det kan då hända att systemet skickar in taxameteruppgifter som av någon orsak inte skickats in tidigare. Avsikten är väl inte att detta ska bryta beskedet?</p> <p>Brytning av besked är programmerad inom den certifierade delen av en Frogne RC, så en vilken ändring som helst i denna regel kommer att resultera i ett behov av omcertifiering.</p>	<p>Med "brytas" menas att om taxameteruppgifter överförs som innehåller körpass som utförts under den tidsperiod som ett besked avser, så gäller inte det beskedet längre. Detta gäller oavsett om ett besked har registrerats med ett t.o.m.-datum eller gäller tills vidare.</p> <p>Den nya skrivningen är ett förtydligande i föreskriften av en funktion som i praktiken redan omfattas av certifieringen.</p>
	Bilaga 1, avsnitt 3.3, element TotalstrackaTaxameterKm	<p>Omdefiniering av innehållet i följande fält i XML-filen för Skatteverket: TotalstrackaTaxameterKm Borttagning av fält i XML-filen för Skatteverket: TotalFardstrackaUpptagenKm</p> <p>Kommer att medföra behov av omcertifiering, jämför kommentar ovan.</p>	<p>Enligt besked från Skatteverket kan det gamla elementet överföras även fortsättningsvis. Det innebär att redovisningscentralen inte behöver göra någon ändring förrän det är lämpligt för centralen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.3, element	<p>Följande betalsätt har införts specifikt: Kontant, Kort, Swish, Faktura, Övrigt. Dom är inte längre bara ett exempel som skrivs i TSFS 2013:41.</p> <p>Via betalsätt Övrigt har man säkerställt att man kan placera nya betalsätt, men är det inte lite smalt att kalla typen Swish i stället för att hitta ett mer generellt ord för mobilbetalning, som även omfattar t.ex. Apple Pay, Mobilepay, Vipps, Google Pay etc. Var går gränsen mellan betalsätt Kort och betalsätt Faktura? När kunden sveper ett kort i betalterminalen, vet taxametern då alltid om kunden betalar via kortutgivaren eller om kunden faktureras?</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 minska tolkningsutrymmet.</p>	<p>Vi har fått in synpunkter från Skatteverket på avsnittet om betalningar i bilaga 1 a och kommer att göra ändringar enligt verkets förslag som innebär att exemplen förblir just exempel.</p> <p>Vi anser att vägledning om hur taxiförare ska registrera olika betalningssätt kan förmedlas på annat sätt än genom föreskrift.</p>
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.4, element DatumTidDelbetalning	<p>Fältet DatumTidDelbetalning läggs till vid betalning</p> <p>Varför läggs det nya fältet till? En delbetalning redovisas som en självständig betalning och därmed kommer DatumTidDelbetalning alltid att vara lika med DatumTidBetaling, eller hur?</p>	<p>Fältet om delbetalning behövs för att det av utläsningsfilen ska framgå att det är fråga om en delbetalning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Structab	3 kap. 10 § 7	<p>Litet tolkningsutrymme här, avser skrivningen att ett gällande besked ska brytas</p> <p>- då ny rapport kommer in under den tid som omfattas av beskedet eller</p> <p>- om ny rapport som utfördes (kördes) under den tid som omfattas av beskedet kommer in?</p> <p>Varför är detta viktigt, jo en bil kan startas upp och flyttas exempelvis beroende på underhåll under ett pågående besked och det kan då hända att systemet skickar in en rapport som av en eller annan orsak inte kunnat skickas in tidigare. Avsikten är väl inte att detta ska bryta beskedet? Men Structab anser att det är det som står i texten.</p>	<p>Med "brytas" menas att om taxameteruppgifter överförs som innehåller körpass som utförts under den tidsperiod som ett besked avser, så gäller inte det beskedet längre. Detta gäller oavsett om ett besked har registrerats med ett t.o.m.-datum eller gäller tills vidare.</p> <p>Den nya skrivningen är ett förtydligande i föreskriften av en funktion som i praktiken redan omfattas av certifieringen.</p>
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.3	Fälten: KorpassStrackaUpptagenKm respektive KorpassStrackaStoppadKm Tolkning oklar, se första kommentaren på TSFS 2013:41.	Skrivningen avser sträckan sammanslagen för båda tillstånden. Det är också därför det står "Upptagen" <u>och</u> "Stoppad", inte "Upptagen" respektive "Stoppad".
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.3.	Fälten: KorpassKontantBrutto till KorpassOvrigtBrutto Även motsvarande "momsposter". I detta dokument har det valts att dela upp på fasta kategorier vilket är bra men de aspekter som togs upp angående TSFS 2013:41 bör ändå betraktas så att tolkningen blir enhetlig.	Skatteverket har lämnat förslag på ändringar av dessa fält som vi kommer att anta.
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.4	Fältet: Lopnummer Borde inte detta vara obligatoriskt? Eller anses det kunna ingå i kvitto/följesedelnumret?	Vi har fått samma synpunkt från Skatteverket och ändrar så att uppgiften blir obligatorisk.
	Bilaga 1 a, avsnitt 3.4	Fältet: BeloppBrutto Blir inte detta lite dubbelt med momsinfältet senare? Dessutom kan väl flera momssatser ingå i samma resa? (Eller hur ska tolkningen om tilläggsavgifter göras?)	Skatteverket har lämnat förslag på ändringar av fältet som vi kommer att anta.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
RISE Research Institutes of Sweden		<p>RISE tycker att de föreslagna ändringarna är bra.</p> <p>RISE instämmer till konsekvensutredningen</p> <p>RISE håller med om att gamla redovisningscentraler med gamla taxametrar/tillsatsanordningar inte behöver omcertifieras om det inte görs någon uppdatering.</p> <p>RISE har önskemål om att skulle ha funnits stöd för fler urvalsparametrar i bilaga 4 som exempelvis organisationsnummer, registreringsnummer så att det är på motsvarande sätt som för bilaga 1</p>	<p>Bilaga 4 handlar om överföring av uppgifter om uteblivna överföringar från redovisningscentral till Transportstyrelsen. Vi har inte identifierat något behov av ytterligare urvalsparametrar för att kunna bedriva vår tillsyn. Önskemålet kommer därför inte att leda till någon ändring.</p>