

Lagrådsremiss

Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 25 april 2024

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i taxitrafiklagen (2012:211). För det första föreslås att den beloppsgräns som utlöser skyldigheten att lämna en särskild prisuppgift vid taxifärd dels ska höjas, dels ska knytas till prisbasbeloppet i stället för att anges med ett nominellt belopp. För det andra föreslås att huvudregeln om lägsta ålder för innehav av taxiförarlegitimation ska innebära att åldern sänks från 21 år till 20 år.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	4
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Två frågor om taxi	8
4.1	Prisuppgift och prisbasbelopp	8
4.2	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation	9
5	Prisuppgift och prisbasbelopp	9
6	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation	11
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	13
8	Konsekvenser	13
8.1	Prisuppgift och prisbasbelopp	13
8.2	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation	14
9	Författningskommentar	16
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	19
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	23

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 2 kap. 17 §, 3 kap. 3 § och 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 18–22 §§ och 3 kap. 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

17 §¹

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

Den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska enligt det som följer av 18–21 §§ informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift.

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).

18 §

Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten 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.

19 §

Information om taxan ska lämnas genom lämpliga åtgärder som låter passageraren få kännedom om taxan före färden.

20 §

En prisuppgift ska ange högsta pris för färden och ska lämnas om jämförpriset överstiger ett belopp som motsvarar 1,2 procent av prisbasbeloppet, avrundat nedåt till närmaste tiotal kronor. Prisuppgift behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

I första stycket avses med fast pris: ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd, jämförpriset: priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift, och

prisbasbeloppet: det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då färden beställs.

21 §

Prisuppgiften ska lämnas till beställaren när färden beställs.

Ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren.

22 §

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

3 kap.

3 §²

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskompetens och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Vad som anges i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

Kravet i första stycket 2 på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

3 a §

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkoren får beslutas såväl i samband med att legitimationen ges som senare under giltighetstiden.

4 kap.

6 §

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, 2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 och 3 a §§, eller

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

3 Ärendet och dess beredning

Under hösten 2023 utarbetades inom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet promemorian Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation (LI 2023/03616). I promemorian föreslås ändringar i taxitrafiklagen (2012:211). Promemorian har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*.

I lagrådsremissen behandlas promemorians förslag.

4 Två frågor om taxi

4.1 Prisuppgift och prisbasbelopp

Den svenska taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med målen att öka taxinäringens förutsättningar till en bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet, öka konkurrensen med rimliga priser, effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten samt pressa priserna för den offentliga upphandlingen av taxiresor. Vid omregleringen upphörde behovsprövningen som till vissa delar ersattes av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. Samtidigt upphörde den reglerade maximitaxan. Den svenska taxiregleringen avviker därmed från de flesta andra länders i detta avseende eftersom det internationellt sett är mycket ovanligt med en helt fri prissättning av taxiresor.

Den reglerade maximitaxan ersattes med en skyldighet att låta passageraren före färden få kännedom om den taxa som tillämpas. Till grund för den nya bestämmelsen låg uppfattningen att priset är den viktigaste enskilda faktor som styr kundens val på en fri marknad. I regeringens proposition Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241 s. 12–14) konstaterades det dock att en redovisning av taxan inte medfört den önskade priskonkurrensen och att priset som konkurrensfaktor hade blivit svårt att tillämpa i de fall fasta priser inte tillämpas för vissa bestämda körningar.

I propositionen föreslogs att den som har taxitrafiktillstånd skulle vara skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om ett, på visst sätt bestämt, jämförpris översteg 500 kronor. Prisuppgiften skulle ange ett högsta pris för färden och ett bevis om prisuppgift skulle lämnas till passageraren före färden. Prisuppgiften skulle inte behöva lämnas när fast pris tillämpas. Skälet till införandet av det nya kravet var att många taxiresenärer upplevde problem med att vissa taxiföretag hade en hög prissättning. Det var särskilt utländska turister och resenärer som sällan åkte taxi som drabbades eftersom dessa ofta inte kände till att prissättningen var fri och därför inte hade någon anledning att efterfråga någon prisinformation före resan. En lösning för att minska problemet ansågs vara att rikta särskilda åtgärder mot de företag som tillämpar jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga.

Propositionen antogs av riksdagen (bet. 2014/15:TU4, rskr. 2014/15:26) och lagförslaget trädde i kraft den 1 januari 2015.

Svenska Taxiförbundet har inkommit med en hemställan om att höja jämförelsepriset och att koppla det till prisbasbeloppet för att åstadkomma en årlig uppräknings (LI 2023/01153).

4.2 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Enligt 3 kap. 3 § första stycket 1 och 2 taxitrafiklagen (2012:211) får taxiförarlegitimation ges till den som har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det krävs vidare, enligt punkt 3–5 i samma bestämmelse, att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon ska bedömas vara lämplig i fråga om yrkeskompetens och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

I samband med att taxiförarlegitimationen infördes 1998 höjdes taxiföraråldern från 19 år till 21 år. Höjningen motiverades i propositionen En reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63 s. 84–85) av det ansvar det innebär att handha persontransporter. Vidare pekade man på att det för att få behörighet att framföra fordon i kategori D enligt körkortslagstiftningen krävdes en ålder av 21 år.

I propositionen Ålderskrav vid buss- och taxitransporter (prop. 2009/10:209) lämnades förslag som rörde åldersreglerna för dessa transportslag. I propositionen föreslogs bl.a. att taxiförarlegitimation skulle få ges till den som fyllt 18 år om denne inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning förvärvat viss yrkesförarkompetens för busstransporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Förslaget antogs och det blev därmed möjligt för den som fyllt 18 år och innehar körkortsbehörighet B att ta taxiförarlegitimation.

Svenska Taxiförbundet har inkommit med en hemställan om en sänkning av åldern för att ansöka om taxiförarlegitimation från nuvarande 21 år till 18 år och ett borttagande av nu gällande krav på innehav av B-körkort under en tvåårsperiod (LI 2023/01154).

5 Prisuppgift och prisbasbelopp

Regeringens förslag: Skyldigheten att lämna prisuppgift vid taxifärd om jämförpriset överstiger en viss nivå ska knytas till en andel av prisbasbeloppet i stället för en bestämd beloppsgräns. Hänsyn ska tas till den inflationstakt som rätt sedan skyldigheten infördes och andelen ska vara 1,2 procent.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker, däribland *Transportstyrelsen* och *Svenska Taxiförbundet*, eller har inga synpunkter på förslaget. *Trafikanalys* stöder förslaget men menar att beloppet bör gälla i åtminstone två på varandra följande år samt avrundas till närmaste

hundratals eftersom detta bör förenkla Transportstyrelsens uppdrag att informera allmänheten och berörda företag. *Svensk Kollektivtrafik* invänder inte mot förslaget men framhåller att prisuppgiften kan vara vilseledande i de många fall den inte gäller, t.ex. vid samhällsbetalda resor. Mobiliteitsföretaget *Bolt* framhåller applikationsteknik som kan göra priset tydligt redan före beställning men har ingen synpunkt på förslaget. *Konsumentverket (KO)* motsätter sig förslagets höjning av beloppsnivån och menar att kravet snarare borde omfatta fler resor. Under 2023 handlade den övervägande delen av de anmälningar som kom till verket, när det gäller taxi, om just prissättning och prisinformation. Anmälningarna gäller inte heller enstaka taxibolag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* menar att beloppsgränsen sällan överskrids och de facto verkar som ett pristak vilket kan vara ett problem om syftet är en fri prissättning. VTI anser att gränsen är godtycklig och efterlyser en mer ingående analys av taxibranschen för ett mer välgrundat jämförpris. VTI menar också att en gräns som inte ändras årligen skulle vara att föredra ur informations-synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Av 2 kap. 17 § taxitrafiklagen följer att en taxitrafiktillståndshavare som tillämpar ett jämförpris över 500 kronor ska se till att en prisuppgift lämnas för färden. 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. Skyldigheten ska inte gälla tillståndshavare som tillämpar fast pris. Den närmare innebörden av jämförpriset regleras i samma paragraf.

Skyldigheten att lämna prisuppgift infördes den 1 januari 2015. I propositionen Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241 s. 16) sägs bl.a. följande:

En jämn beloppsgräns har enligt Transportstyrelsen informationsmässiga fördelar, såväl för tillståndshavarna som för allmänheten och polisen. Den fastställda beloppsgränsen bör enligt Transportstyrelsen inte heller vara för snävt tilltagen. Sveriges Bussföretag anser dock att den föreslagna prisgränsen är för snävt tilltagen, bl.a. eftersom taxitrafik som erbjuder en hög resestandard och servicenivå riskerar att stämplas som oseriös på en marknad där trots allt fri prissättning råder. Trafikanalys anser att ett bättre alternativ förefaller vara att relatera beloppsgränsen till prisbasbeloppet för att ta hänsyn till inflationstakten. Att ett jämnt belopp skulle vara viktigt ur informationssynpunkt är enligt Trafikanalys knappast ett bärande argument. Enligt Trafikanalys behöver beloppet kommuniceras till professionella företag, men knappast bli av betydelse för att resenärer ska förstå systemet. (– – –) Regeringen anser att den föreslagna nivån på jämförpriset, dvs. över 500 kr, som ska föranleda skyldigheten att lämna prisuppgift är rimlig. Som Statskontoret påpekar behöver beloppets storlek ses över med jämna mellanrum, men den föreslagna nivån bör innebära att nivån förhoppningsvis inte ska behöva ändras på åtminstone två år, och förmodligen kan en höjning med hänsyn bl.a. till den inflationstakt som rätt de senaste åren avvakta längre tid än så.

Transportstyrelsen presenterade i september 2022 rapporten Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor. Den baseras på

intervjuer som genomfördes i juli–augusti 2022. Samma undersökning har gjorts flera gånger tidigare, varav den senaste 2019. Undersökningen visar att medianen för högsta jämförpris 2022 var 359 kronor. Medianen för högsta jämförpris varierar över landet. Under sommaren 2022 var detta belopp i Göteborg 414 kronor, i Malmö 317 kronor och i Stockholm 367 kronor. Det högsta jämförpriset har efter att den nya regeln införts varit 515 kronor. Åren innan bestämmelsen trädde i kraft observerades belopp om upp till 2 250 kronor. Den undersökning Transportstyrelsen låtit utföra visar att närmare var tredje resenär kunde använda prisinformationen som angavs på fordonet, vilket är en ökning från 2019 då var fjärde kund använde informationen. Sammantaget visar detta att bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift har fått önskad effekt.

Det har nu gått nio år sedan skyldigheten att lämna prisuppgift infördes, och mot bakgrund av inflationen bör det införas en höjning av den storlek på jämförpriset som ska föranleda skyldigheten. Mot bakgrund av den inflationstakt som rått de allra senaste åren bör inte bara en höjning av nivån göras, utan en koppling till det s.k. prisbasbeloppet bör också ersätta det tidigare direkt i paragrafen angivna beloppet. Prisbasbeloppet bestäms årligen i en förordning enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. Detta skedde senast genom förordningen (2023:532) om prisbasbelopp och förhöjt prisbasbelopp för år 2024. Prisbasbeloppet bestämdes då till 57 300 kronor.

När prisbasbeloppet används för att ange ett värde i en svensk författning kan det göras genom att en viss kvot eller andel av prisbasbeloppet anges, se t.ex. spellagen (2018:1138) och lagen (2009:366) om handel med läkemedel. Den metoden bör användas även i det aktuella fallet. En motsvarighet till den avrundningsregel som finns i den senare lagen är också lämplig att införa. En andel om 1,2 procent skulle med nuvarande prisbasbelopp innebära 680 kronor, vilket är en nivå som beaktar den gångna tidens inflation.

De remissinstanser som motsätter sig förslaget eller allmänt ifrågasätter beloppsgränsens utformning gör det på grunder som åtminstone delvis ligger utanför beredningsunderlaget. Regeringen finner i stället, i likhet med många andra remissinstanser, att promemorians förslag är rimligt och väl avvägt. När det gäller *Trafikanalys* specifika förslag om att beloppet bör gälla i åtminstone två på varandra följande år samt avrundas till närmaste hundratal så bedömer regeringen att det riskerar att göra regeln om prisuppgift mindre väl avpassad till sitt syfte.

Den nuvarande lydelsen av 2 kap. 17 § taxitrafiklagen är lång och svårsläst. Paragrafen innehåller regler om två olika skyldigheter för den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik. Den bör därför omarbetas redaktionellt och delas upp i flera olika paragrafer.

6 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Regeringens förslag: Den ålder som taxiförarlegitimation enligt huvudregeln tidigast ska kunna innehas ska sänkas till 20 år.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Många remissinstanser tillstyrker, däribland *Transportstyrelsen*, *Transportföretagen* och *Svenska Taxiförbundet*, eller har inga synpunkter på förslaget. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ifrågasätter förslaget och pekar i stället på ett behov av förbättrade arbetsvillkor och en skärpt kravbild på taxiförarlegitimationen. Det har inte gjorts någon ordentlig analys och det kan inte uteslutas att en sänkning av ålderskravet får en negativ effekt på trafiksäkerheten. *Trafikanalys* invänder mot förslaget på liknande grunder. *Svenska färdtjänstföreningen (SFF)* tillstyrker förslaget och tillägger att en sänkning till 18 år inte skulle vara någon lösning på rekryteringsproblemen. *Svenska Taxiförbundet* ser i och för sig positivt på förslaget men menar att det är otillräckligt för att lösa förarbristen. Förbundet förordar därför en sänkt ålder till 18 år och att tvåårsregeln om innehav av B-körkort slopas för att skapa neutralitet i förhållande till övriga delar av yrkestrafiken. *Svensk Kollektivtrafik*, som tillstyrker förslaget, tar också upp 18-årsgränsen och tvåårsregeln och framför önskemål om att regeringen i närtid återkommer med ytterligare förslag som ökar möjligheterna att bli taxiförare. Mobiliteitsföretaget *Bolt* har liknande synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Svenska Taxiförbundet har hemställt om att åldern för att ansöka om taxiförarlegitimation ska sänkas från nuvarande 21 år till 18 år och att nu gällande krav på innehav av körkort med behörighet B under en tvåårsperiod ska tas bort. Det kan ifrågasättas om 18-åringar generellt har den extra erfarenhet och mognad som kan anses krävas för förvärvsmässiga persontransporter. Svenska Taxiförbundets förslag kan därför ifrågasättas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Statistiken visar också att yngre personbilsförare löper högre risk att råka ut för olyckor än äldre, men även att risken minskar med ökad ålder och erfarenhet.

År 2011 sänktes visserligen ålderskravet till 18 år men då bara i de fall någon inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat viss grundläggande yrkesförarkompetens, jfr 3 kap. 3 § andra stycket taxitrafiklagen. Utbildningen är tänkt att kompensera för den lägre åldern. Ålderskravet sänktes med andra ord i fall där ett trafiksäkerhetshöjande krav tillkom.

Taxibranschen har samtidigt ett behov av nyrekrytering av förare och den nuvarande rekryteringsbasen behöver breddas. Genom att sänka ålderskravet till 20 år kommer en person som får körkort med behörighet B under tiden som denne är 18 år att få möjlighet att ansöka om taxiförarlegitimation tidigare än vad som i dag är fallet. Det bör öka taxitrafikföretagens möjligheter att rekrytera förare. En mindre sänkning av ålderskravet bör därför kunna införas utan att trafiksäkerheten eftersätts i någon omfattning av betydelse. En sådan slutsats bygger dock på att det trafiksäkerhets- och erfarenhetshöjande kravet på körkortsinnehav med behörighet B sedan minst två år behålls.

Regeringen kan konstatera att några remissinstanser, t.ex. *VTI* och *Trafikanalys*, ifrågasätter förslaget, men kan samtidigt också konstatera att många andra tillstyrker och att några av dem även vill sänka ålderskravet ännu mer. Regeringen bedömer därför att förslaget är rimligt och väl avvägt.

Den nuvarande 3 kap. 3 § taxitrafiklagen är lång och svåröverskådlig. Det nuvarande sista stycket bör därför placeras i en ny egen paragraf. Detta medför följändringar i 4 kap. 6 § taxitrafiklagen.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2025.

Regeringens bedömning: Det finns inget behov av övergångsbestämmelser.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna berör inte förslaget eller bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Med hänsyn tagen till den tid det kan uppskattas att få denna lagrådsremiss behandlad i Lagrådet, framtagandet av en proposition och den därpå följande riksdagsbehandlingen bedöms lagändringarna kunna träda i kraft tidigast någon gång under hösten 2024. Det kan samtidigt konstateras att det nya prisbasbeloppet sätts den 1 januari varje år. För att undvika en påfallande kort tid som den nya beloppsgränsen ska gälla första gången bör ikraftträdandet sättas till den 1 januari 2025. Det kan också konstateras att det nya prisbasbeloppet alltid publiceras i Svensk författningssamling en tid före den 1 januari vilket gör det möjligt för Transportstyrelsen att förbereda sin information om den nya gränsen.

Det bedöms inte finnas något behov av övergångsbestämmelser.

8 Konsekvenser

8.1 Prisuppgift och prisbasbelopp

Regeringens bedömning: Konsekvenserna för dem som berörs av kravet på prisuppgift bedöms bli oförändrade jämfört med när bestämmelsen om prisuppgift infördes 2015. Det kan bli svårare för taxikunder att veta när de har rätt att få en prisuppgift för resan när ett nominellt belopp inte längre används i bestämmelsen, men det ger taxiföretagen en större förutsebarhet.

Tillkommande kostnader för de uppgifter som ska utföras kan hantteras inom berörd myndighets befintliga anslag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* anför att konsekvensutredningen på ett godtagbart sätt beskrivit bland annat bakgrund och syfte. Det finns dock ett antal brister, t.ex. saknas analys av alternativa lösningar, EU-rätt,

påverkan på konkurrens, vissa motiveringar och i förekommande fall även beräkningar av kostnader. I detta specifika fall är förslagen utformade i enlighet med branschens egna förslag och kan ses som gynnande för branschen. Därmed kan Regelrådet överse med frånvaron av många av de obligatoriska krav som ställs på konsekvensutredningar.

Skälen för regeringens bedömning: Bestämmelsen om att en bindande prisuppgift ska lämnas vid höga jämförpriser tillkom eftersom många taxiresenärer upplevde problem med hög prissättning. Denna skyldighet skulle dock endast gälla för de företag som tillämpar jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga. Inflationen sedan bestämmelsen infördes har gjort att åtgärden riskerar att riktas även mot företag som använder ett jämförpris som resenärerna skulle anse vara marknadsmässigt. Om ingen ändring görs skulle effekten av bestämmelsen successivt bli en annan än vad som var syftet vid införandet.

De som främst berörs av förslaget är innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare och taxikunder. Transportstyrelsen berörs genom att myndigheten varje år ska informera om det belopp som är aktuellt. Den uppgiften bedöms kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Den tydligaste konsekvensen följer av förslaget att använda en andel av prisbasbeloppet och inte ett nominellt belopp. Det kommer att ge innehavare av taxitrafiktillstånd en förutsebarhet om hur bestämmelsen kommer att påverka deras verksamhet, även i tider med snabba förändringar i penningvärdet.

Att använda ett värde som kommer att ändras med hänsyn till förändringar i penningvärdet kan göra det svårare för taxikunder att veta när kravet på att lämna prisuppgift gäller. Det kan delvis hanteras med att Transportstyrelsen informerar allmänheten och berörda företag om vilket nominellt belopp som motsvarar det värde som anges i taxitrafiklagen. Att beloppet föreslås avrundas nedåt till närmaste 10-tal kronor underlättar informationen till taxikunderna.

Om förslaget inte genomförs kommer allt fler taxiföretag att behöva lämna en prisuppgift. Vid en sådan utveckling kommer de administrativa kostnaderna för taxiföretagen att öka utan att det uppkommer ett tydligt mervärde för kunderna. Regelefterlevnaden kan komma att påverkas negativt om kravet på att lämna en prisuppgift uppfattas som en obefogad pålaga.

8.2 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Regeringens bedömning: Genom att ålderskravet för att få taxiförarlegitimation sänks får unga personer tidigare möjligheter till anställning som taxiförare. Förslaget underlättar även taxitrafikföretagens möjligheter att rekrytera förare. Trafiksäkerheten och taxiförares förmåga att bemöta taxiresenärer på ett bra sätt påverkas endast marginellt.

Tillkommande kostnader för de uppgifter som ska utföras kan hanteras inom berörd myndighets befintliga anslag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* anför att konsekvensutredningen på ett godtagbart sätt beskrivit bland annat bakgrund och syfte. Det finns dock

ett antal brister, t.ex. saknas analys av alternativa lösningar, EU-rätt, påverkan på konkurrens, vissa motiveringar och i förekommande fall även beräkningar av kostnader. I detta specifika fall är förslagen utformade i enlighet med branschens egna förslag och kan ses som gynnande för branschen. Därmed kan Regelrådet överse med frånvaron av många av de obligatoriska krav som ställs på konsekvensutredningar.

Skälen för regeringens bedömning: För att få taxiförarlegitimation krävs det i dag att personen i fråga har fyllt 21 år. Vid den åldern har många unga redan avslutat sin gymnasieutbildning och valt yrkesbana, vilket försvårar för taxibranschen att rekrytera nya förare. Förslaget berör främst innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare, offentliga beställare av taxitjänster och andra taxikunder.

Taxitrafik är en viktig del av transportsystemet. Eftersom denna trafik erbjuder en transporttjänst med förare och fordon som varken är linjelagd eller trafikeras efter en annonserad tidtabell är tjänsten mycket flexibel. Tillhandahållandet av offentligt upphandlade tjänster med taxifordon i form av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor (så kallade särskilda persontransporter) är av stor vikt för de personer som har behov av sådana transporttjänster.

Svenska Taxiförbundet anser att det finns en stor och akut brist på taxiförare. Bristen kan förorsaka problem med att tillhandahålla taxitjänster i den omfattning som efterfrågas. Arbetsförmedlingen anger i sin prognos att det finns stora möjligheter för personer att få arbete som taxiförare såväl på kort sikt som på tre års sikt. Förslaget förväntas medföra en ökning av antalet personer med taxiförarlegitimation och därmed skapa ett större rekryteringsunderlag för taxibranschen.

En sänkning med ett år för att få taxiförarlegitimation innebär ökade möjligheter till anställning som taxiförare för enskilda. Detta är bra för såväl individer som samhälle eftersom arbetslösheten är relativt hög för personer i 20-årsåldern. Vidare uppkommer en möjlighet att köra taxi vid sidan av eftergymnasiala studier i ett tidigare skede än i dag.

Mot att sänka ålderskravet talar det ansvar det innebär att handha persontransporter, något som framhölls i den i avsnitt 4.2. nämnda propositionen 1997/98:63. I rapporten Utredning om ett stegvist förarutbildningssystem Vägverket (1999) hänvisas det till en engelsk studie (Maycook m.fl. 1991) i vilken man under flera år följde ett stort antal nyblivna körkortsinnehavare som genomgått förarutbildning vid olika åldrar. Man studerade bl.a. trafikexponering och inblandning i trafikolyckor och fann att den initiala risken var hög i alla åldrar, men att risken minskade med ökad ålder och erfarenhet. Debutrisken var betydligt högre bland de yngsta nybörjarna, men minskade ju äldre föraren var vid debuten. I studien beräknades erfarenheten svara för 59 procent och åldersfaktorn för 31 procent av de första åtta årens olycksminskning. Statistiken visar alltså att yngre personbilsförare löper högre risk att råka ut för olyckor än äldre och att risken minskar med ökad ålder och erfarenhet.

En annan viktig aspekt är att taxiförare måste kunna bemöta kunderna på ett bra sätt. Det gäller oavsett vilken typ av taxitjänster som utförs, inklusive särskilda persontransporter. En taxiförare ska kunna klara av många olika situationer. Det är naturligt att mognad och erfarenhet blir större med ökad ålder och därmed förmågan att bemöta kunder på ett professionellt sätt. Sammantaget bedöms effekterna såväl vad gäller de trafik-

säkerhetsmässiga konsekvenserna som förmågan att bemöta kunder bli marginella eftersom ålderskravet sänks med bara ett år.

Transportstyrelsen bedömer att regeländringen kommer att innebära en mindre justering av deras arbetssätt och även viss anpassning av deras it-system. Den nya uppgiften bedöms kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

9 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

2 kap.

17 § Den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska enligt det som följer av 18–21 §§ informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift.

18 § Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nytjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

19 § Information om taxan ska lämnas genom lämpliga åtgärder som låter passageraren få kännedom om taxan före färden.

20 § En prisuppgift ska ange högsta pris för färden och ska lämnas om jämförpriset överstiger ett belopp som motsvarar 1,2 procent av prisbasbeloppet, avrundat nedåt till närmaste tiotal kronor. Prisuppgift behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

I första stycket avses med
fast pris: ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd,
jämförpriset: priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift, och
prisbasbeloppet: det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då färden beställs.

21 § Prisuppgiften ska lämnas till beställaren när färden beställs.

Ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren.

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

På grund av en redaktionell omarbetning är alla paragraferna nya, utom 2 kap. 17 §. De innehåller vissa skyldigheter för den som innehar taxitrafiktillstånd rörande information om taxa och pris, t.ex. om taxans uppbyggnad och information om den samt lämnande av prisuppgift i vissa fall.

I 20 § införs en särskild beräkningsgrund för att skyldigheten att lämna prisuppgift ska gälla. I stället för att ange ett visst belopp ska skyldigheten

gälla om jämförpriset överstiger 1,2 procent av det prisbasbelopp som enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken gäller för det år då färden bestäms. Beloppet ska avrundas nedåt till närmaste tiotal kronor. Den nyss beskrivna ändringen är den enda sakliga ändringen av nuvarande 2 kap. 17 §. I övrigt omarbetas paragrafen endast redaktionellt och dess innehåll placeras i 17–22 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

3 kap.

3 § Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 20 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskompetens och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Kravet i första stycket 2 på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

3 a § *En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkoren får beslutas såväl i samband med att legitimationen ges som senare under giltighetstiden.*

Paragraferna, varav 3 a § är ny, innehåller krav som ska uppfyllas för att någon ska kunna ges taxiförarlegitimation.

I 3 § första stycket 1 sänks ålderskravet från 21 till 20 år. Den nyss beskrivna ändringen är den enda sakliga ändringen av nuvarande 3 kap. 3 §. I övrigt omarbetas den paragrafen endast redaktionellt och dess innehåll delas upp i två paragrafer.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

4 kap.

6 § En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 och 3 a §§, eller
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

Paragrafen innehåller grunder för när en taxiförarlegitimation ska återkallas.

I första stycket 2 görs en följdändring med anledning av ändringarna i 3 kap. 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagändringarna i kraft den 1 januari 2025. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 2 kap. 17 §, 3 kap. 3 § och 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 18–22 §§ och 3 kap.
3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

17 §³

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

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport

Den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska enligt det som följer av 18–21 §§ informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift.

³ Senaste lydelse 2018:1125.

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).

18 §

Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten 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.

19 §

Information om taxan ska lämnas genom lämpliga åtgärder som låter passageraren få kännedom om taxan före färden.

20 §

En prisuppgift ska ange högsta pris för färden och ska lämnas om jämförpriset överstiger ett belopp som motsvarar 1,2 procent av prisbasbeloppet, avrundat nedåt till närmaste tiotal kronor. Prisuppgift behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

I första stycket avses med

fast pris: ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd,

jämförpriset: priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift, och

prisbasbeloppet: det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då färden beställs.

21 §

Prisuppgiften ska lämnas till beställaren när färden beställs.

Ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren.

22 §

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

3 kap.3 §⁴

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år, 1. har fyllt 20 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskompetens och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Vad som anges i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

Kravet i första stycket 2 på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

⁴ Senaste lydelse 2014:1396.

3 a §

En taxiförrarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkoren får beslutas såväl i samband med att legitimationen ges som senare under giltighetstiden.

4 kap.

6 §

En taxiförrarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, eller
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförrarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Bolt, Konkurrensverket, Konsumentverket, Förvaltningsrätten i Malmö, Polismyndigheten, Regelrådet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Färdtjänstföreningen, Svenska Taxiförbundet, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Sveriges Kommuner och Regioner har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig men inte hörts av: Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF), Svensk Limousineorganisation, Svenska Transportarbetareförbundet, Taxiunionen och Uber Sweden.