

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över Två frågor om taxi- prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxilegitimation

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I promemorian föreslår förslagsställaren ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238). 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 sänkas från 21 år till 20 år.

Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anger förslagsställaren att 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. 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. Det konstaterades 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 lämnades därför ett lagförslag som innebar att den som har taxitrafik tillstånd skulle vara skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om ett, på visst sätt bestämt, jämförpris översteg 500 kronor. Skälet till införandet av det nya kravet var att många taxiresenärer upplevde problem med att vissa taxiföretag hade en hög prissättning.

Förslagsställaren uppger att remissen har sitt ursprung i att Svenska Taxiförbundet har inkommit med en hemställan om att höja jämförelsepriset och att koppla det till prisbasbeloppet för att åstadkomma en årlig uppräknings som nu hörsammas.

Taxiförarlegitimation kan 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 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. I propositionen Ålderskrav vid buss- och taxitransporter lämnades förslag som rörde åldersreglerna för dessa transportslag. I propositionen föreslogs bland annat att taxiförarlegitimation skulle få ges till den som fyllt 18 år om denne inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning förvärvat viss yrkesförarkompetens för busstransporter om yrkesförarkompetens. Förslaget antogs sedermera och det blev därmed möjligt för den som fyllt 18 år och innehar körkortsbehörighet D eller DE att ta taxiförarlegitimation.

Förslagsställaren anger att 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. Förslagsställaren uppger att det kan ifrågasättas om 18-åringar generellt har den extra erfarenhet och mognad som kan anses krävas för förvärvsmässiga persontransporter.

För åtta år sedan infördes skyldigheten att lämna prisuppgift. Mot bakgrund av inflationen anser förslagsställaren att det bör införas en höjning av den storlek på jämförpriset som ska föranleda skyldigheten. Mot bakgrund av den inflationstakt som rått de allra senaste åren anser förslagsställaren inte endast att en höjning av nivån bör göras, utan även en koppling till det så kallade prisbasbeloppet som nu uppgår till 55 700 kr, bör ersätta det tidigare direkt i paragrafen angivna beloppet. 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. Taxibranschen anges ha ett behov av nyrekrytering av förare och den nuvarande rekryteringsbasen anges behöva 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 anges att detta 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av taxinäringens utveckling över tid och vilka problem som förslagsställaren bedömer finns i dagens situation. Syfte med förslaget framgår tydligt.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Gällande alternativa lösningar presenteras inte några sådana i konsekvensutredningen.

Om ingen reglering kommer till stånd bedömer förslagsställaren att de administrativa kostnaderna kan öka utan motsvarande ökning av mervärde för kunderna. Om ingen

reglering kommer till stånd uppger förslagsställaren att utbudet av tjänster för grupper som särskilt är i behov av taxitransporter så som vid sjuktransport, färdtjänst och liknande blir lidande av bristande utbud. Sänkningen av ålderskrav för chaufförer hjälper då till att bibehålla eller öka utbudet av dessa tjänster.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av ett nollalternativ där inga åtgärder vidtas. Denna är tillräckligt tydlig. Hur utförliga beskrivningar av alternativa lösningar som är motiverade kan enligt Regelrådets uppfattning variera mellan olika ärenden. I detta fall är frågan om det vore principiellt möjligt att främja en ökad rekrytering av förare på fler sätt än de som föreslås. Regelrådet finner att det inte är uteslutet att andra lösningar hade kunnat väljas. I detta fall är frågan om det vore principiellt möjligt att främja en ökad rekrytering av förare på fler sätt än de som föreslås. Exempelvis hade förslagsställaren kunnat resonera om en åldersgräns på 19 år och vilka konsekvenser en sådan skulle kunna ge som en alternativ lösning. Regelrådet finner att det inte är uteslutet att andra lösningar hade kunnat väljas.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är bristfällig, men finner att beskrivningen av effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen återfinns inte någon beskrivning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Utgångspunkten är att en konsekvensutredning för att vara fullständig ska innehålla en beskrivning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Om förslagsställarens bedömning är att ett förslag saknar koppling till EU-rätten, bör detta anges och gärna förklaras. Det kan göras i all korthet.

Mot denna bakgrund bedömer Regelrådet att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren har uppgivit att särskild hänsyn till tidpunkt har tagits med beaktande av tid som krävs för att remiss-, lagråds- och riksdagsbehandling. Behov av speciella informationsinsatser är med hänsyn till ärendets omständigheter beaktade.

Regelrådet bedömer att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Ingen beskrivning återfinns av berörda företag utifrån antal och storlek. Gällande bransch har förslagsställaren beskrivit att det gäller företag i taxibranschen.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal och storlek är bristfällig. Beskrivningen av bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Inga uppgifter om administrativa kostnader finns beräknade i förslaget. Mot bakgrund av att förslaget endast innebär en indexerings av taxa anser Regelrådet att det mest sannolika är att förslaget inte ger upphov till några betydande administrativa kostnader.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen beskrivs hur företagens rekrytering av nya förare underlättas genom sänkt ålder för taxiförarlegitimation.

I konsekvensutredningen uppger förslagsställaren att den tydligaste konsekvensen som följer av förslaget är att en andel av prisbasbeloppet skall anges 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. Regleringen kan försvåra för företag att informera kunder om priser då det nya förslaget är svårare ur pedagogisk synvinkel att förklara.

Förslagsställaren skriver att konsekvenserna för företag som påverkas av förslaget om prisuppgift blir oförändrade. Inga övriga kostnader beskrivs för någon del av förslaget.

Regelrådet hade önskat ett resonemang om kostnader kan uppkomma till följd av förslaget, men, på grund av förslagets karaktär som underlättande och gynnande för företag, kan Regelrådet ändå i detta sammanhang anse förslagsställarens beskrivning är godtagbar. Regelrådet erfar att i beskrivningen av hur förslaget påverkar företagets verksamhet går det att utläsa att verksamheten försvåras i den del som rör kundkommunikation och kundnöjdhet då förslaget är svårt att förklara ur pedagogisk synvinkel.

Regelrådet finner att beskrivningen av administrativa, andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I remissen återfinns inte något resonemang om hur förslaget påverkar konkurrensförhållandena för berörda företag. Däremot anser Regelrådet kunna utläsa av förslaget att då fler taxichaufförer kommer att kunna rekryteras ökar sannolikt utbudet av taxitransporter, vilket då också kan tros öka konkurrensen. Det hade dock varit önskvärt att förslagsställaren själv kunnat redogöra för resonemang rörande konkurrenspåverkan i konsekvensutredningen.

Regelrådet anser att beskrivningen av påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag i detta sammanhang trots allt kan anses bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Viss påverkan på trafiksäkerhet kan uppstå till följd av en lägre åldersgräns för taxilegitimation. Sammantaget bedömer dock förslagsställaren att effekterna såväl vad gäller de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna som förmågan att bemöta kunder bli marginella eftersom ålderskravet sänks med bara ett år.

Regelrådet finner att beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen återfinns ingen beskrivning av om särskilda hänsyn till små företag har tagits vid reglernas utformning.

Enligt vad Regelrådet erfar består taxinäringen till största del av små företag. Förslaget är utformat i enlighet med önskemål från branschen. Därför uppfattar Regelrådet det som troligt att föreskrifterna är utformade med en önskan att stödja branschen och att hörsamma dess önskemål. Därför kan Regelrådet betrakta det så som att själva reglerna är utformade just med de små företagens intressen i fokus och att det därför redan har tagits särskild hänsyn till reglernas utformning.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Förslagsställaren har godtagbart beskrivit bland annat bakgrund och syfte. Även viss beskrivning finns av företagets bransch och vilka effekter som uppstår om ingen reglering kommer till stånd samt särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Däremot har analys av bland annat alternativa lösningar och EU-rätt och påverkan på konkurrens inte återfunnits i konsekvensutredningen. I konsekvensutredningen saknas resonemang om flera delasppekter. Det saknas även motiveringar och i förekommande fall även beräkningar gällande kostnader. I detta specifika fall är de nya reglerna 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 kraven som ställs på konsekvensutredningar, men vill samtidigt påpeka att det hade varit önskvärt att en mer utförlig konsekvensanalys hade bifogats.

Trots att vissa punkter inte återfinns i konsekvensutredningen finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 21 februari 2024.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver

Ärendet föredrogs av: Anna Nilsson



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Anna Nilsson
Föredragande