



2024-03-01

Ert dnr: LI2023/03616

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

*Handläggare:* Mattias Andersson

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldighet och ålderskravet för taxiförarlegitimation**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### **Sammanfattning av utredningens förslag**

Utredningen föreslår bland annat att

- beloppsgränserna för särskild prisuppgift ska höjas och knytas till prisbasbeloppet
- lägsta ålder för innehav av taxiförarlegitimation sänks från 21 till 20 år

### **Svensk Kollektivtrafiks synpunkter**

#### **Sammanfattning**

Svensk Kollektivtrafik:

- Har inga invändningar vad gäller förslaget att knyta särskild prisuppgift till prisbasbelopp
- Föreslår att prisuppgift tydliggörs så att de som reser samhällsbetalda serviceresor i taxifordon förstår att prisuppgiften inte gäller för dem
- Tillstyrker förslaget om sänkt lägsta ålder
- Föreslår att regeringen arbetar vidare för att sänka åldern ytterligare genom att utreda de trafiksäkerhetsskäl som anförs vara hinder för ytterligare sänkning.

#### **Frågan om prisuppgift**

Utredningen föreslår vissa smärre anpassningar som påverkar taxiföretagens skyldigheter att upplysa om prisuppgifter. Grunden i lagstiftningen om att ge prisinformation är för att skydda konsumenten och möjliggöra jämförelser mellan olika taxibilar. Målsättningen är god, men så som taximarknaden ser ut riskerar den att bli vilseledande för många resenärer.

Utifrån Trafikanalys "Vad vet vi om taxi?" (Rapport 2018:9) förstår man att de särskilda persontransporterna 2016 omsatte knappt 10 miljarder kr och enligt samma rapport omsatte



2024-03-01

taxitransportörerna totalt 14,8 miljarder kr 2014. Även om en mindre andel av de särskilda persontransporterna sker med buss (vad gäller skolskjuts) inser man av detta att en mycket stor andel av taxiresorna sker som serviceresor i taxi, helt frikopplade från de prisuppgifter som taxibolagen måste ange. Enligt Svenska Taxiförbundet står de samhällsbetalda transporterna för ca 50% av taxis intäkter i snitt över landet.<sup>1</sup>

I många kommuner utgör majoriteten av de resor som taxibilar utför serviceresor, där fyller prisinformationen ingen funktion, men kan sannolikt uppfattas som vilseledande av resenären. Oavsett om man inom Serviceresor tillämpar enhetstaxa eller taxemodeller med olika prisnivåer beroende på avstånd (likt zonpriser i kollektivtrafiken) finns ingen koppling till de prisuppgifter lagen ålägger taxibolagen att skylta och upplysa om. Lagens krav är helt anpassade för den trafik som taxi bedriver kommersiellt. I de flesta regioner tillämpas en enhetstaxa för sjukresor, oavsett reslängd (tex 150 kr enkel resa). Ofta finns också ett högkostnadskydd vilket innebär att sjukresor blir kostnadsfria, när man rest för mer än ett visst belopp, tex mer än 2300 kr per år. Skolskjutsar är ett exempel på helt kostnadsfria resor för de berättigade resenärerna i taxifordon. För resenärer inom färdtjänst, riksfärdtjänst och anropsstyrd kollektivtrafik (närtrafik, flextrafik etc) tillämpas oftast fastställda taxor i de flesta fall med zontaxor, helt frikopplade mot den prislista som taxi tillämpar för kommersiell taxitrafik. För riksfärdtjänstresor tillämpas en statligt i lag beslutat zontaxa "egenavgift" som uppdaterats senast 1997.

Många av resenärerna inom serviceresor är synsvaga, har kognitiva funktionshinder etc, informationen behöver alltså vara på klarspråkssvenska. Kollektivtrafik anser därför att informationen i grunden måste utformas på ett sätt så att inga missförstånd uppstår vilken taxa som gäller.<sup>4</sup> Svensk Kollektivtrafik bistår gärna departementet i beredningsskedet att utforma detta.

## Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Som utredningen framhåller så bidrar en sänkt ålder för att få köra taxi till att antalet personer som är anställningsbara ökar för taxibranschen. Vi tillstyrker därför förslaget, men önskar att regeringen återkommer med ytterligare förslag på åtgärder för att underlätta för branschen och för att kunna försörja samhällets- och medborgarnas behov av serviceresor och taxi.

Vid den avstämning vi hade med våra medlemmar under februari månad beskrev många medlemmar akuta problem med förarbrist framför allt i peaktider på vardagar. I de analyser vi gjort om marknaden fram till 2040 kommer en förändrad åldersstruktur i samhället bidra till att öka antalet serviceresor samtidigt som motsvarande demografiska förändringar minskar andelen yrkesverksamma som kan köra dessa resor. Så länge nuvarande lagstiftningar inte underlättar samordningen mellan olika serviceresor riskera detta att ytterligare förvärras, då det kräver fler fordon och förare än vad som skulle behöva vara nödvändigt.

Antalet taxiförare som utbildats via gymnasieutbildning har hittills varit en handfull i hela landet. Därför behöver fler vägar till yrket öppnas även för de yngre. Yngre kommer annars att hamna i andra yrken när de lämnat skolan, även om deras vilja är att bli taxiförare.

---

<sup>1</sup> Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2023, s 4

<sup>4</sup> När vi tidigare i år ställt frågan kring vilka begrepp som används för dessa resor använder en majoritet begreppet serviceresor, några begreppet särskilda persontransporter, några särskild kollektivtrafik och avslutningsvis ett fåtal väljer att namnge alla de olika samhällsbetalda resormerna efter de namn de kallas i respektive lag, dvs färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts och anropsstyrd linjetrafik.

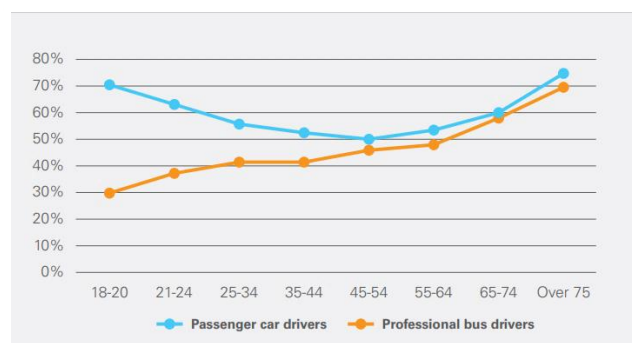
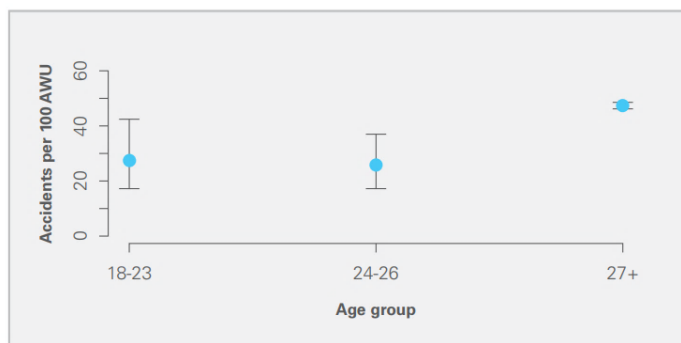


## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2024-03-01

Vi hade önskat att departementet bottnat i de anförda trafiksäkerhetsargumenten i promemorian innan man avfärdat möjligheten att tillåta möjligheten till taxiförarlegitimation från 18 års ålder. Studier som avser bilförare som kör privat kan inte anses vara applicerbara på personer som i sin yrkesutövning har att framföra personer. Att yrkesföraren både har prövotid på körkortet, särskild utbildning, passagerare som övervakar körstilen samt riskerar att bli av med sitt arbete och därmed sin lön vid olämpligt körbeteende torde dämpa riskaptiten hos yrkesförare radikalt jämfört med privatförare.

Givet att de statliga kraven på körkortsproven och taxiförarlegitimation garanterar att föraren har en tillräcklig nivå på lärlkurvan, borde inte ytterligare begränsningar för just taxiförare anses vara proportionerliga i förhållandet till syftet att öka trafiksäkerheten. Jämför med att lastbils-/budbilsförare, vilka får köra med farligt gods både i städer och på långkörningar när de fyllt 18. Dagens fordon är dessutom trafiksäkrare jämfört med vid det tillfälle då taxiförare tidigare tilläts från 18 år. Idag är fordonen utrustade med förarstödsystem som till exempel reducerar risken för utmattnings- och trötthetsrelaterade distraktioner, och system som minimerar visuella och manuella distraktioner. En annan omständighet som talar för att öppna upp för yngre taxiförare är att det vid denna tidpunkt (före 2007) inte fanns något körprov för att bli taxiförare, utan enbart ett teoretiskt prov.



En studie som Arriva gjort i Sverige på bussförare visar att olyckorna per arbetstimme för unga bussförare inte är högre än för äldre förare.<sup>5</sup>

En tysk studie från 2022 visar tydligt att det inte är unga yrkesförare utan unga privatförare som står för olyckorna. Om man ska utgå ifrån dessa siffror är det istället äldre förare som utgör ett problem när man tittar på andelen per åldersgrupp som är vållande jämfört med berörda av olycka.<sup>6</sup>

Myndigheten Trafikverket har inom TP SAMS/BT POS tagit fram en rapport som föreslår ändrade lagkrav med harmoniserade möjligheter att köra taxi, buss och godstrafik vid 18 år, samt att ta bort tvåårsregeln för taxi, vilken idag innebär att en individ måste vänta två år efter att denne erhållit B-behörighet innan det går att ansöka om TFL.<sup>7</sup> Vi finner att även detta är ett gott argument för att departementet i närtid återkommer med ytterligare ett förslag som ökar möjligheten att bli taxiförare.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD

<sup>5</sup> Arriva för Transportföretagen (2022-03-15) Johan Bring, reviewed av Åsa Greijer

<sup>6</sup> German Federal Statistical Office, 2022 statistics on "Parties involved in the accident, main party responsible for the accident: Germany, years, sex, age groups, type of road use, accident category, area" (46241-0011). <https://www-genesis.destatis.de/>

<sup>7</sup> BT-POS, Kunskapsöversikt om personalbrist/personalbehov inom transportsektorn 2023, s 10