



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
103 33 Stockholm

## **Remissvar – promemorian Två frågor om taxi – Prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation (LI2023/03616)**

### **Inledning**

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Regeringens remiss enligt ovan per den 2023-12-01. Förbundet välkomnar att Regeringen tagit till sig av Förbundets synpunkter och förslag gällande höjning samt årlig indexering av prisjämförelseuppgiften. Vad gäller Regeringens förslag att sänka åldern generellt för Taxiförarlegitimation men bibehålla den nuvarande två-årsregeln menar Förbundet att det varken adresserar på ett adekvat sätt problemet med förarbristen i branschen eller följer de rekommendationer om åtgärder vilka presenterades för Regeringskansliet av Trafikverket den 24 november (bilaga 1 och 2)

### **Förslaget om höjd nivå för prisuppgiftsskyldigheten samt indexering**

Den nuvarande gränsen för när prisuppgift skall lämnas, 500 kr, föreslogs av Regeringen redan den 12 juni 2014 i proposition 2013/14:241, efter ett tidigare förslag från Transportstyrelsen, och trädde i kraft per den 1/1 2015 genom en lagändring i Taxitrafiklagens 2 kap 17 §. Vid tidpunkten för införandet av prisuppgiftsskyldigheten var syftet att passageraren/kunden bättre skulle få en överblick av resans slutpris och kunna välja en taxi på ett tryggt och säkert sätt.

Svenska Taxiförbundet delar Regeringens syfte med prisuppgiftsskyldigheten som sådan men är även enig med Regeringen i att beloppets storlek behöver justeras med hänsyn bland annat till inflationstakten. Det framgår redan i Regeringens proposition 2013/14:241 att Regeringen hade för avsikt att justera beloppet med jämna mellanrum och med hänsyn till bl.a. inflationen (2013/14:241, sidan 16). Att så nu sker först 10 år efter att gällande prisnivå om 500kr kan ses som avsevärt senare än vad Regeringen gav uttryck för i den förra propositionen men det är välkommet att en justering sker. Att en årlig indexering knuten till 1,2% av prisbasbeloppet ses som mycket positivt då det ökar förutsägbarheten i stort.

Avslutningsvis ser Förbundet positivt på den editorielle justeringen av nuvarande 2 kap 17 § där stycke 2 – 6 lyfts ut och placeras i ny 18 – 22 §§. Det gör texten mer 'läsbar' än tidigare.

## Förslaget om sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Även om Svenska Taxiförbundet i och för sig ser positivt på Regeringens förslag att sänka ålderskravet för Taxi-förarlegitimation generellt till 20 år från nuvarande 21 år kommer åtgärden inte annat än högst marginellt påverka branschen eller lösa problemet med förarbristen. När dessutom den nuvarande 2-årsregeln bibehålls intakt riskerar sänkningen till 20 år att de facto bli verkningslös då en individ som tar B-körkort vid 19 års ålder pga. två-årsregeln ändå inte kan ansöka om taxiförarlegitimation förrän vid 21 årsålder. På motsvarande sätt måste en individ som tar B-körkort vid 45 årsålder vänta tills denne fyllt 47 år innan denne kan ansöka om en taxiförarlegitimation, så länge 2-årsregeln finns kvar.

Vad som krävs av Regeringen, om Regeringen på allvar vill införa kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med förarbristen och på allvar skapa konkreta förutsättningar för taxibranschen att kunna utvecklas och fortsatt tillhandahålla samhällsnödvändiga transporter och att kunna vara ett komplement till traditionell kollektivtrafik, är att trafikslagsneutrala villkor för persontransporter på väg införs fullt ut.

Den nuvarande två-årsregeln infördes genom propositionen 1997/98:63. Läser vi på sidorna 84–85 så framgår det att motiveringen var att två-årsregeln skulle säkerställa att individen under tiden förväntades *”ha övat upp sin praktiska körförmåga tillräckligt”*. Även om detta skulle ha kunnat framföras som ett argument för över 25 år sedan så ingår idag ett praktiskt körprov vid ansökan om taxiförarlegitimation. Det innebär att en individ som tagit ett B-körkort vid ansökan om taxiförarlegitimation ändå måste göra ett – nytt – praktiskt förarprov. Det finns således ur den aspekten ingen grund för att behålla två-årsregeln.

En individ som tar C-körkort eller D-körkort vid 18 årsålder efter slutförd yrkesgymnasial utbildning kan köra en tung lastbil eller en stadsbuss, medan en 45-åring som tar B-körkort och slutför en Taxiförarutbildning vid samma tidpunkt ändå måste vänta två år innan denne kan ansöka om taxiförarlegitimation. Det innebär i praktiken att en 18-åring som efter slutförd yrkesgymnasial utbildning skaffat sig ett C-körkort eller ett D-körkort kan köra en 60 ton tung lastbil på Essingeleden i Stockholm en fredagseftermiddag i rusningstrafiken klockan 16:47, eller köra 4:ans buss i Stockholm på Odengatan samma fredag i rusningstrafiken klockan 16:47. Men om denne 18-åring i stället skaffat sig ett B-körkort måste den vänta tills den blir 21 år innan den kan köra ett taxifordon – ens utan passagerare – en onsdagsförmiddag klockan 10:38 i Söderhamn. Det är knappast trafikslagsneutrala villkor och definitivt inte samma förutsättningar för taxinäringen som för lastbils- och/eller bussnäringen för att erbjuda unga människor en väg in i arbetslivet.

Skall vi på allvar kunna säkerställa framtida transporters utförande, där förarbristen redan idag är en 'flaskhals', är det närmast en förutsättning att den nuvarande två-årsregeln för taxi tas bort och att lika villkor gäller för möjligheten att utföra yrkesmässiga transporter på väg, oavsett om det rör sig om lastbils-, buss- eller taxichaufförer. Svenska Taxiförbundet har tidigare framfört till Regeringen att nuvarande lydelse i Taxitrafiklagens 3 kap 3 § 2 p bör ändras så att två-årskravet utgår och den synpunkten upprepas nu i och med detta remissvar.

Avslutningsvis vill Svenska Taxiförbundet även i sammanhanget lyfta fram att Trafikverket i sin rapport till Regeringskansliet per den 2023-11-24 (TRV 109643/23) faktiskt framför att sådana åtgärder är nödvändiga för att komma tillrätta med förarbristen. Trafikverket skriver på sidan 10

att lagförslag som går ut på att harmonisera villkoren så att en individ har samma möjlighet att köra en taxi vid 18-årsålder som att köra en lastbil eller buss. Trafikverket skriver även att den nuvarande två-årsregeln för taxi bör avskaffas.

### **Sammanfattning**

Att nivån för när prisuppgiftsskyldigheten inträffar nu höjs och indexeras ser Svenska Taxiförbundet som både välkommet och positivt. Även den språkliga justeringen och uppdelningen av nuvarande 2 kap 17 § 2 – 6 pp till ny 2 kap 18 – 22 §§ välkomnas då det gör lagtexten mer tillgänglig genom att den helt enkelt blir lättare att läsa samt förstå.

Vad gäller ålderskravet generellt för taxiförarlegitimation uppmanar Svenska Taxiförbundet Regeringen att ta till sig av de förslag på åtgärder som Trafikverket lyfter fram i sin rapport till Regeringskansliet. Rapporten från en statlig myndighet visar på att det inte bara är branschen som för fram betydelsen av att dessa åtgärder genomförs, utan även en myndighet som dessutom i rapporten beskriver de tänkbara konsekvenser för samhällstransporter som kan uppstå om åtgärderna inte genomförs.

Svenska Taxiförbundet välkomnar en fortsatt dialog med Regeringskansliet om dessa åtgärders införande och ställer vår kunskap och kompetens till Regeringens förfogande om så skulle efterfrågas.

Med vänlig hälsning

*Svenska Taxiförbundet*



***Natalee Ågren***  
***Verksamhetschef***



***Lennart Kalderén***  
***Förbundsstyrelsens ordförande***