

Dnr/Förteckning
TSV 2013-2006Upprättad av
Väg- och järnvägsavdelningen

Innehåll

SAMMANFATTNING	10
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	14
1.1 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	14
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	18
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.	21
1.4 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)	24
1.5 Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation	29
2 INLEDNING	31
2.1 Uppdraget	31
2.2 Avgränsning	31
2.3 Genomförandet av uppdraget	32
2.4 Taximarknaden	32
3 PRISÄTTNING OCH PRISINFORMATION	34
3.1 Bakgrund	34
3.2 Problembeskrivning	36
3.3 Frågan om prisreglering	37
3.4 Prisuppgift i förväg om det högsta jämförpriset översliger visst fastställt belopp	38
3.4.1 Gällande bestämmelser	38
3.4.2 Förslaget	38
3.4.3 Skäl för förslaget	41
3.5 Bör det införas krav på ägare av rescentra att informera om prissättning för taxi?	42
3.5.1 Bakgrund	42
3.5.2 Bedömning	43
3.5.3 Skäl för bedömningen	44
4 LOKALKÄNNEDOM	45
4.1 Bakgrund och problembeskrivning	45
4.2 Delprov kartläggning för taxiförarlegitimation	46
4.2.1 Gällande bestämmelser	46
4.2.2 Åtgärd	47
4.2.3 Skäl för åtgärden	47
4.3 Körprov för taxiförarlegitimation; taxitrafikförordningen	48
4.3.1 Gällande bestämmelser	48
4.3.2 Förslag	48
4.3.3 Skäl för förslaget	48
4.4 Körprov för taxiförarlegitimation; Transportstyrelsens föreskrifter	49

Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regellefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

3. Taxiverksamheten som helhet

Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE

4.4.1	Gällande bestämmelser	49
4.4.2	Åtgärd	49
4.4.3	Skäl för åtgärden	50
4.5	Skriftligt prov i lokalämne	50
4.5.1	Gällande bestämmelser	50
4.5.2	Åtgärd och förslag	51
4.5.3	Skäl för åtgärden och förslaget	51
5	TAXILEDNINGSSYSTEM	53
5.1	Gällande bestämmelser	53
5.2	Bakgrund	53
5.3	Bedömning	53
5.4	Skäl för bedömningen	53
6	TILLSTÅND OCH TILLSYN	55
6.1	Anmälan av fordon i taxitrafik	55
6.1.1	Problem beskrivning	55
6.1.2	Gällande bestämmelser	56
6.1.3	Transportstyrelsens handläggning av anmälningar av fordon i taxitrafik	57
6.1.4	Förslag	57
6.1.5	Skäl för förslaget	58
6.2	Omhändertade registreringskyllar för taxifordon på grund av taxameterrelaterade problem	59
6.2.1	Problem beskrivning	59
6.2.2	Gällande bestämmelser	59
6.2.3	Förslag	60
6.2.4	Skäl för förslaget	60
6.3	Ägarbyte av efterlysta taxifordon	61
6.3.1	Problem beskrivning	61
6.3.2	Gällande bestämmelser	61
6.3.3	Transportstyrelsens handläggning av anmälan om ägarbyten för fordon som är noterade som efterlysta	62
6.3.4	Bedömning	62
6.4	Otillåten taxitrafik	63
6.4.1	Bakgrund	63
6.4.2	Gällande bestämmelser	63
6.4.3	Nuvarande praxis	64
6.4.4	Bedömning	64
6.4.5	Skäl för bedömningen	64
6.5	Ekonomisk brottslighet	65
6.5.1	Bedömning	65
6.5.2	Skäl för bedömningen	65
6.6	Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg	65
6.6.1	Gällande bestämmelser	65

6.6.2	Bakgrund	66
6.6.3	Pågående åtgärd	66
6.7	Myndighetssamverkan	67
6.7.1	Gällande bestämmelser	67
6.7.2	Bakgrund	67
6.7.3	Pågående åtgärd	68
6.8	Branschsamråd	68
6.8.1	Bakgrund	68
6.8.2	Pågående åtgärd	69
6.9	Anerkännande tillståndsmätningar av regelbaserad inom yrkestrafik på väg	69
6.9.1	Bakgrund	69
6.9.2	Pågående åtgärd	70
6.10	Marknadsövervakning	70
6.10.1	Gällande bestämmelser	70
6.10.2	Bakgrund	70
6.10.3	Pågående åtgärd	71
6.11	Risikvärderingssystem	71
6.11.1	Bakgrund	71
6.11.2	Pågående åtgärd	72
6.12	Behörighetskontroller	72
6.12.1	Bakgrund	72
6.12.2	Pågående åtgärd	73
7	TAXIFÖRÄRLEGITIMATION	74
7.1	Ytterligare en punkt om när en taxiförlegitimation blir ogiltig	74
7.1.1	Gällande bestämmelser	74
7.1.2	Förslaget	74
7.1.3	Skäl för förslaget	74
7.2	Duplett på taxiförlegitimation och ansökan på elektronisk väg	74
7.2.1	Gällande bestämmelser	75
7.2.2	Förslaget	75
7.2.3	Skäl för förslaget	75
7.3	Följdåtgärder i förordningen om vägtrafikregister	77
7.3.1	Gällande bestämmelser	77
7.3.2	Förslaget	77
7.3.3	Skäl för förslaget	77
7.4	Omhändertagande av taxiförlegitimation	78
7.4.1	Gällande bestämmelser	78
7.4.2	Förslaget	78
7.4.3	Skäl för förslaget	78
8	TAXAMETER	79
8.1	Bör det införas krav på integrerad eller tillförlitligt ansluten betalterminal till taxameterutrustning?	79

8.1.1	Problemskrivning	79
8.1.2	Tidigare utredningar	80
8.1.3	Gällande bestämmelser	81
8.1.4	Bedömning	81
8.1.5	Skäl för bedömningen	81
8.2	Uppgift om taxameter och taxameterverkstad bör föras in i vägtrafikkregistret	82
8.2.1	Bakgrund	82
8.2.2	Problemskrivning	83
8.2.3	Gällande bestämmelser	83
8.2.4	Bedömning	83
8.2.5	Skäl för bedömningen	84
8.3	Krav på godkänd taxameterutrustning bör behållas	84
8.3.1	Bakgrund	84
8.3.2	Problemskrivning	85
8.3.3	Gällande bestämmelser	85
8.3.4	Bedömning	86
8.3.5	Skälen för bedömningen	86
9	INTRÅNG I VARUMÄRKEN OCH NÄRINGSKÄNNETECKEN	87
9.1	Problemskrivning	87
9.2	Varumärken	87
9.3	Näringskännetecken	88
9.4	Förbud mot vilseledande efterbildning	89
9.5	Bör det införas krav på utmärkning av fordon som används i taxitrafik?	91
9.5.1	Gällande bestämmelser	91
9.5.2	Bedömning	91
9.5.3	Skäl för bedömningen	91
10	GLESBYGD	94
10.1	Utvärdering av undantagsregler från konkurrenslagen	94
10.1.1	Problemskrivning	94
10.1.2	Gällande bestämmelser	94
10.1.3	Förslaget	95
10.1.4	Skäl för förslaget	95
10.2	Upphandling av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd	95
10.2.1	Problemskrivning	95
10.2.2	Gällande bestämmelser	96
10.2.3	Bedömning	96
10.2.4	Skäl för bedömningen	97
11	ÖVRIGA FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR I TAXITRAFIKLAGEN OCH TAXITRAFIKFÖRORDNINGEN M.M.	98
11.1	Bakgrund	98

11.2	Yrkeskunnande respektive yrkeskompetens	98
11.2.1	Gällande bestämmelser	98
11.2.2	Förslaget	98
11.2.3	Skäl för förslaget	99
11.3	Vilka fordon som används i taxitrafik	100
11.3.1	Gällande bestämmelser	100
11.3.2	Förslaget	100
11.3.3	Skäl för förslaget	100
11.4	Kontroll av nyttjanderätt	101
11.4.1	Gällande bestämmelser	101
11.4.2	Förslag	101
11.4.3	Skäl för förslaget	101
11.5	Hannispenser	101
11.5.1	Gällande bestämmelser	101
11.5.2	Förslag	101
11.5.3	Skäl för förslaget	102
11.6	Underrättelseskyldighet av domar, beslut m.m.	102
11.6.1	Gällande bestämmelser	102
11.6.2	Förslag	102
11.6.3	Skäl för förslaget	102
11.7	Utländskt registreringsbevis för fordon som är registrerade i utlandet	103
	Gällande bestämmelser	103
11.7.1	Förslag	103
11.7.2	Skäl för förslaget	103
12	INTERNATIONELL JÄMFÖRELSE	106
12.1	England och Wales	106
12.2	Nya Zeeland	107
12.3	Irland	108
12.4	Holland	108
12.5	Norge	109
12.6	Danmark	110
13	KONSEKVENSER	111
13.1	Prisuppgift i förväg om det högsta jämförpriset överstiger visst fastställt belopp	111
13.1.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	111
13.1.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	111
13.1.3	Vilka berörs av regleringen?	112
13.1.4	Vilka kostnadsräkningar och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?	112
13.1.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	115

13.1.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	115
13.1.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	115
13.2	Körprov för taxiförarlegitimation: taxitrafikförordningen	120
13.3	Körprov för taxiförarlegitimation: Transportstyrelsens föreskrifter	120
13.3.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	120
13.3.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	120
13.3.3	Vilka berörs av regleringen?	121
13.3.4	Vilka kostnadsmissa och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?	121
13.3.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	124
13.3.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	124
13.3.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	125
13.4	Skriftligt prov i lokaländrom	127
13.4.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	127
13.4.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	127
13.4.3	Vilka berörs av regleringen?	128
13.4.4	Vilka kostnadsmissa och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?	128
13.4.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	130
13.4.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	130
13.4.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	130
13.5	Anmälan av taxifordon	131
13.5.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	131
13.5.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	131
13.5.3	Vilka berörs av regleringen?	132
13.5.4	Vilka kostnadsmissa och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?	132

13.5.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	134
13.5.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	134
13.5.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	135
13.6	Omhändertagande av registreringsskyltar för taxifordon	136
13.6.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	136
13.6.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	136
13.6.3	Vilka berörs av regleringen?	137
13.6.4	Vilka kostnadsmissa och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?	137
13.6.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	138
13.6.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	138
13.6.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	139
13.7	Taxiförarlegitimation	141
13.7.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?	141
13.7.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	142
13.7.3	Vilka berörs av regleringen?	142
13.7.4	Vilka kostnadsmissa och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen?	143
13.7.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	145
13.7.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	145
13.7.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt? ...	145
13.8	Övriga förslag till ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen m.m.	147
13.8.1	Ställningstagande	147
14	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	148
14.1	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	148

14.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen om vägtrafikregister (2001:650).....	150
14.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.	150
14.4	Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:236) .	151
15	BILAGOR.....	155
15.1	Konsekvensutredning 2013-02-19 körprov för taxiförarlegitimation, taxitrafikförordningen	155
15.2	Internationell enkät om taxiregler	160
15.3	Internationell jämförelse.....	161

Sammanfattning

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att redovisa fördjupade analyser om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Den här rapporten omfattar taxiverksamheten som helhet (punkt 3 i uppdraget). Transportstyrelsen föreslår följande.

- Taxiföraren ska, utifrån tillståndshavarens skyldighet vad gäller prisinformation, lämna en prisuppgift före varje färd i taxitrafik om det högsta jämförpriset för aktuellt fordon överstiger 500 kr. Prisuppgiften ska ange ett pris som inte får överstigas. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs och på ett beständigt sätt. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.
- Körprov för taxiförarlegitimation ska utökas med ett moment för att kontrollera sökandes förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål.
- En straffbestämmelse införs som innebär att den tillståndshavare eller taxiförare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som rör lokalkämedom döms till penningböter.
- Bestämmelserna om anmälning om fordon i taxitrafik förtydligas så att det framgår att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen innan ett fordon får användas i taxitrafik.
- Fordonets taxameterutrustning ska vara besiktad i föreskriven ordning för att ett fordon ska få användas i taxitrafik. Polisen ska kunna omhänderta en registreringsskylt om taxameterutrustningen vid en kontroll visar sig inte fungera tillfredsställande eller om den är obesiktad.
- Det införs ytterligare en punkt om när en taxiförarlegitimation blir ogiltig. Om en förare förryr sin taxiförarlegitimation under giltighetstiden blir legitimationen ogiltig när en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut.
- Det ska vara möjligt att snabbt få en duplett på taxiförarlegitimationen, om en taxiförare tappar bort sin legitimation eller om den har förstörts.
- Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation får ges in på elektronisk väg.
- Polis och åklagare får möjlighet att omhänderta en taxiförarlegitimation som inte gäller.

- Konkursverket ska utvärdera undantagsreglerna från konkurrens- lagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet.
- Efter närmare två års tillämpning av taxitrafiklagen och taxitrafik- förordningen har Transportstyrelsen uppmärksammat att vissa justeringar behöver göras:
 - Ordet yrkeskunnande byts ut till ordet yrkeskompetens i de fall där det rör kravet på taxiförarlegitimation.
 - Bestämmelsen om när kontroll av nyttjanderätt ska göras behöver förtydligas.
 - Bestämmelsen om de s.k. hanndispenserna ska upphöra.
 - Information om domar, beslut m.m. ska sammanställas med taxitrafikregistreringen även under den tid taxiförarens körkort är ogiltigt.
 - Vid anmälan av fordon i taxitrafik slopas kravet på utländskt registreringsbevis för fordon som är registrerade i utlandet.

Utöver ovanstående förslag redovisar Transportstyrelsen följande bedömningar:

- Det bör för närvarande inte införas krav på ägare av rescentra att informera om prissättning för taxi. Transportstyrelsen anser istället att Konsumentverket inom ramen för sitt uppdrag kan ge råd och stöd till ägare av rescentra om hur sådan information bör se ut och var den bör finnas.
- Det bör för närvarande inte införas krav på taxiledningssystem.
- Det finns inom ramen för gällande bestämmelser möjlighet att, med utvecklade handlägningsrutiner, komma till rätta med de problem med ägarbyten av efterlysta taxifordon som polisen har redovisat.
- Kraftigare åtgärder behöver vidtas i fråga om taxiförarlegitimation då innehavaren döms för otilfälen taxitrafik vid ett tillfälle. Det är möjligt att ändra nuvarande praxis så att Transportstyrelsen vid kommande ärende kan besluta om återkallelse i stället för att meddela varning.
- Ett införande av obligatoriska redovisningscentraler kommer att försvåra skattefusk och göra branschen mindre intressant för oseriösa aktörer.

- Det bör inte införas krav på att taxameterutrustning ska inkludera en betalterminal. Det bör för närvarande inte heller införas krav på att om en betalterminal används, så ska den vara tillförlitligt ansluten till eller integrerad med taxameterutrustningen.
- Om förslaget om redovisningscentraler inte genomförs bör uppgifter om taxameter och ackrediterade taxameterverkstäder införas i väg- trafikregistret.
- Det är för närvarande nödvändigt med krav på godkänd taxameter- utrustning.
- Det bör för närvarande inte införas krav på utmärkning av fordon som används i taxitrafik.
- Transportstyrelsen instämmer i vad som påpekats av bl.a. Konkursverket att det vore av värde om kommunerna vid upp- handlingar av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd beaktar förutsättningarna för små taxiföretag att delta i an- budsgivningen. Ett samlat upphandlingsstöd kommer att koncen- treras till Konkursverket. Konkursverket får därmed större möj- ligheter att vägleda kommunerna i denna fråga. Transportstyrelsen bedömer därför att någon ytterligare åtgärd inte behöver föreslås för närvarande.

Utöver ovanstående förslag och bedömningar redovisar Transportstyrelsen följande åtgärder:

- Det teoretiska provet i kartläsning behöver moderniseras. Provet ska revideras för att anpassas till de förutsättningar blivande taxiförare ställs inför. Transportstyrelsen har påbörjat revideringen.
- Om regeringen beslutar i enlighet med förslaget om ett nytt moment i körprovet för taxiförarlegitimation, kommer Transportstyrelsen att meddela föreskrifter som närmare reglerar vad körprovet ska omfatta så att förarprovaren även kan kontrollera att blivande taxiförare hittar till passagerares resmål. Blivande taxiförare ska visa att teknisk utrustning används på ett trafiksäkert sätt.
- Transportstyrelsen kommer att meddela föreskrifter om skriftligt prov i lokalkännedom. Detta prov ska avläggas om taxiföraren kommer att utöva sitt yrke i någon av de storstäderna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Provet kommer att anpassas till respektive ort.

- Under år 2013 har Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen tagit fram ett utkast till gemensam tillsynsstrategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Under våren 2014 ska strategin, interneriteras, förankras och beslutas inom respektive myndighet.
- Under år 2013 har samverkande myndigheter beslutat om en riktlinje för myndighetssamverkan för perioden 2014-2019. Riktlinjen tar sin utgångspunkt i de tillståndsmätningar som genomfördes första gången år 2012 och som ska genomföras vart tredje år. I riktlinjen ingår även ett uppföljningsansvar, att tillsynskonferenser ska hållas vart tredje år för uppföljning och utveckling av både samverkan och tillståndsmätningar samt ett ansvar att regelbundet bjuda in företrädare för yrkestrafikbranscher och andra myndigheter till dialog och samråd.
- Transportstyrelsen har branschsamråd (samråd med yrkestrafikbranscherna) för att informera om pågående verksamhet, tillvarata yrkestrafikbranschernas synpunkter och skapa effektiva mötesformer. Branschsamråd med nationell inriktning ska ske två gånger per år. Även branschsamråd med regional inriktning ska ske två gånger per år.
- Återkommande tillståndsmätningar ska göras vart tredje år, dels tillståndsmätning av regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, dels tillståndsmätning av skatter och avgifter för innehavare av yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. Transportstyrelsen kommer under år 2014 att, i samverkan med andra myndigheter och berörda branscher, arbeta med att utveckla kommande tillståndsmätningar.
- Marknadsövervakning avseende marknaden för taxitrafik är under uppbyggnad för att bättre möta de behov av statistik och kunskapsunderlag som är nödvändiga för att ge en korrekt bild av hur taximarknaden och eventuella delmarknader ser ut och utvecklas.
- Transportstyrelsen arbetar för att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas från och med den 1 januari 2015.
- Arbeta med att bygga en teknisk lösning pågår för att möjliggöra kontroll av anställda förarens behörigheter som t.ex. körkort, taxiförarlegitimationer och yrkeskompetensbevis.

1 Författningsförslag

1.1 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, 7, 11 och 12 §§, 4 kap. 9 §, 5 kap. 8 § och 7 kap. 3 § ska ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 16 § ska lyda "Särskilda regler för godstransporter",
dels att det ska införas en ny rubrik närmast före 2 kap. 17 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prisinformation

17 §

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, se till att en prisuppgift för färden lämnas.

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 priset bestämmande förändras under färden. Prisuppgiften ska ange ett pris som inte för senast när färden beställs och på ett beständigt sätt. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.

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

3 kap. 3 §

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 laglydighet bedöms vara lämplig att laglydighet bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, 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.

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.

7 §

Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov i yrkeskunskapsprov i yrkeskompetens. Kravet på yrkeskompetens enligt 3 § första stycket 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

11 §

En taxiförarlegitimation gäller inte om

1. den inte har förnyats efter föreläggande, eller
2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap., eller

dertagen enligt 4 kap.

3. en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut efter förnyelse.

En taxiförarlegitimation ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det och det saknas grund för återkallelse enligt 4 kap. 6 § första stycket 1.

12 §

En taxiförarlegitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats, uppgift i den har ändrats.

4 kap.

9 §

En taxiförarlegitimation ska tas om hand av en polisman eller en åklagare 1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller

3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §, eller

4. om taxiförarlegitimationen inte gäller enligt 3 kap. 11 §.

5 kap.

8 §

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574).

3. om det för fordonet gäller brukande förbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister, eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som föreskrivs med stöd av 7 kap. 3 §.

Vid ett omhändertagande av registreringskyttar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

7 kap. 3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. skriftliga prov i yrkeskumande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och

4. avgifter för tillsyn och ärendehanläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 6 § och bilaga 3 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Närvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap. 6 §¹

När Transportstyrelsen får en under rättelse från Rikspolisstyrelsen enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter för personen i fråga om körkortregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3 eller yrkes trafik- och taxitrafikregistreringen enligt bilaga 3 som behövs för prövningen. Detta ska göras med de begränsningar som framgår av andra stycket och under förutsättning att uppgifterna avser

1. en innehavare av gällande körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis,
2. den för vilken
- a) tid för återkallelse tills vidare eller spärtdid enligt körkortslagen (1998:488) har beslutats men ännu inte löpt ut,
- b) spärtdiden löpt ut och körkort eller förarbevis får utfärdas utan krav på ytterligare prövning enligt 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen,
- c) tid för villkorlig körkortsåterkallelse enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse har beslutats men ännu inte löpt ut,
- d) körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis är omhändertaget enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488),

3. en innehavare av utländskt körkort som är permanent bosatt i Sverige,
4. en innehavare av gällande mation, taxiförarlegitimation,

5. den för vilken tid för återkallelse tills vidare av taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (2012:211) har beslutats men ännu inte löpt ut,
6. den som har gällande tillstånd att driva yrkesmässig trafik, den vars tillstånd tillfälligt har dragits in enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller någon annan provad som avses i 2 kap. 2 eller 3 § yrkesstrafklagen (2012:210),

7. den som har gällande tillstånd att driva taxitrafik eller någon annan provad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
8. den som har gällande tillstånd att driva biluthyrning eller någon annan provad som avses i 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

¹ Senaste lydelse 2012:243.

Uppgifterna från Rikspolisstyrelsen ska inte behandlas enligt första stycket om underrättelsen endast avser brott som sammanlagt har föranlett penningböter till ett belopp som understiger 1 200 kronor. Detta gäller dock inte om den som uppgiften avser under de senaste fem åren har befunnits skyldig till något annat brott som avses i 2 §.

Nuvarande lydelse

Bilaga 3²

4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.

Giltighetstid för taxiförarlegitimation

Villkor och begränsningar för taxiförarlegitimation

Godkänt prov i lokalkämnedom för taxiförare

Uppgift om genomfört skriftligt prov i Uppgiften ska gallras fem år efter yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)

Uppgift om bokning av skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om inhibition

² Senaste lydelse 2012:243.

Föreslagen lydelse

Bilaga 3

4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.

Giltighetstid för taxiförarlegitimation

Datum för senast tillhandahållna Uppgiften ska gallras när taxiförarduplett på taxiförarlegitimation varlegitimationen blir ogiltig

Villkor och begränsningar för taxiförarlegitimation

Ogiltighet av taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 11 § första stycket 1 och 3 taxitrafiklagen (2012:211)

Godkänt prov i lokalkämnedom för taxiförare, datum och ort

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)

Uppgift om bokning av skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om inhibition

Fotografi och namnteckning för taxiförarlegitimation

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

1.3 Förslag till

förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §³

Trafikverket ska ta ut avgift enligt följande.

Avgiftslista	Avgift kronor
Kunskapsprov/omprov, säkerhetskontroll och funktionsbeskrivning	325
- normaltaxa	400
- kvälls- och helgtaxa	
Körprov för	
a) behörigheterna B, C1, C, D1 och D,	
b) den utökade behörigheten B för den som har körkort med behörighet B,	
c) taxiförarlegitimation	800
- normaltaxa	1 040
- kvälls- och helgtaxa	
Körprov för	
a) den utökade behörigheten B för den som inte har körkort med behörighet B,	
b) övriga behörigheter,	
c) tillträde till trafik- eller motocykellärarutbildning	1 650
- normaltaxa	2 145
- kvälls- och helgtaxa	
Kunskapsprov för yrkeskunskande	
- normaltaxa	640
- kvälls- och helgtaxa	830
Normaltaxa ska tas ut för förättning som äger rum vardagar kl. 07.30-18.00. Övrig tid ska kvälls- och helgtaxa tas ut	
Digitala fotografering	80

³ Senaste lydelse 2012:706.

Tidtaxa för utfört arbete per person och timme 500

För sådan förättning eller åtgärd av Trafikverket som inte anges ovan och som inte omfattas av bestämmelserna i någon annan författning får verket ta ut avgift enligt tidtaxa.

Om förättning, åtgärd eller annat arbete medför rese- eller traktamentskostnader eller särskilda utlägg, ska dessa ersättas särskilt.

Föreslagen lydelse

2 §

Trafikverket ska ta ut avgift enligt följande

Avgiftslista	Avgift kronor
Kunskapsprov/omprov, säkerhetskontroll och funktionsbeskrivning	325
- normaltaxa	400
- kvälls- och helgtaxa	
Körprov för	
a) behörigheterna B, C1, C, D1 och D,	
b) den utökade behörigheten B för den som har körkort med behörighet B,	
c) taxiförarlegitimation	800
- normaltaxa	1 040
- kvälls- och helgtaxa	
Körprov för	
a) den utökade behörigheten B för den som inte har körkort med behörighet B,	
b) övriga behörigheter,	
c) tillträde till trafik- eller motocykellärarutbildning	1 650
- normaltaxa	2 145
- kvälls- och helgtaxa	
Kunskapsprov för yrkeskunskande och yrkeskompetens	
- normaltaxa	640
- kvälls- och helgtaxa	830
Normaltaxa ska tas ut för förättning som äger rum vardagar kl. 07.30-18.00. Övrig tid ska kvälls- och helgtaxa tas ut	
Digitala fotografering	80

Tidtaxa för utfört arbete per person och timme 500

För sådan förrättning eller åtgärd av Trafikverket som inte anges ovan och som inte omfattas av bestämmelserna i någon annan författning får verket ta ut avgift enligt tidtaxa.

Om förrättning, åtgärd eller annat arbete medför resc- eller traktamentskostnader eller särskilda utlägg, ska dessa ersättas särskilt.

Den här förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

1.4 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafikförordningen (2012:238) dels att 8 kap. 8 § ska upphöra att gälla,
dels att 3 kap. 7, 9–11 och 15 §§, 4 kap. 2–4 §§, 5 kap. 1 §, 7 kap. 1 och 3 §§ och 8 kap. 2 § samt rubriken närmast före 3 kap. 9 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 14 a § och 5 kap. 5 a §, och närmast före 5 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.
7 §

Körprov för taxiförarlegitimation avser sökandens

1. förmåga att tillämpa kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som provet avser,
2. förmåga att tillämpa kunskaper om passagerares säkerhet i fordon av det slag som provet avser,
3. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser, och
4. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

Skriftligt prov i yrkeskunnande Skriftligt prov i yrkeskompetens

9 §

Transportstyrelsen utformar Transportstyrelsen utformar skriftliga prov i yrkeskunnande enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211).

10 §

Trafikverket anordnar skriftliga prov i yrkeskunnande enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211). Trafikverket anordnar skriftliga prov i yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211).

11 §

Den som ansöker om taxiförarlegitimation ska ha avlagt godkänt skriftligt prov i yrkeskompetens för sådan legitimation tidigare tre år innan ansökan ges in till Transportstyrelsen.

14 a §

På begäran av innehavaren för Transportstyrelsen efter en anmälan enligt 14 § förra taxiförarlegitimationen genom att tillhandahålla en duplett på legitimationen. En sådan duplett ska ha samma giltighetsid som den senast utfärdade taxiförarlegitimationen.

15 §

Transportstyrelsen ska skicka underlag för ansökan om 1. utfärdande av taxiförarlegitimation till den som har beviljats taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211), och 2. förnyelse av taxiförarlegitimation till innehavaren.

En ansökan som avses i första stycket ska göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett vällämnande fotografi ska följa med ansökan.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en ansökan om förnyelse av taxiförarlegitimation i stället ska ges in på elektronisk väg.

4 kap.

2 §

Innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till

Transportstyrelsen.

ringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehåller med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa en kompletterande utredning om att kraven på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (2012:211) är uppfyllt, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet.

För ett fordon som innehåller med nyttjanderätt ska en kopia av kontraktet ges in om Transportstyrelsen begär det.

3 §

En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehåller med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa

1. ett utländskt registreringsbevis, om fordonet är registrerat i utlandet,

2. en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (2012:211) är uppfyllt, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet. För ett fordon som innehåller med nyttjanderätt ska en kopia av kontraktet ges in om Transportstyrelsen begär det.

4 §

Transportstyrelsen ska kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaftenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om

vägrafikregister och fordonförordningen (2009:211) samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonförordningen för den fordonstyp som taxitrafiktillsändet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det, därtill till det.

5 kap. 1 §

Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försedd med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i ställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 §. Taxameterutrustningen och fästsättningen av denna ska vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i dessa föreskrifter. och 3. taxameterutrustningen är besiktad i enlighet med 3 §.

Prisinformation

5 a §

Prisinformation i form av prisuppgift enligt 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211) ska lämnas om det högsta jämförpriset på den prisinformation som finns på det fordon som används för färden överstiger 500 kr. Med jämförpris förstås priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter.

7 kap. 1 §

Den som uppsätligen eller av oaksamhet bryter mot 2 kap. 10 §, 3 kap. 13 §, 4 kap. 2 § eller 5 kap. 6 § döms till penningböter.

3 §

En tillståndshavare eller förare som uppsätligen eller av oaksamhet bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 § första stycket 2 eller 4 döms till penningböter.

8 kap. 2 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. användning av taxameterutrustning,
2. taxans uppbyggnad och prisinformation i taxitrafik,
3. medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation,
4. krav på lokalkännedom för taxiförare och prov i sådan kännedom, och
5. skriftliga prov i yrkeskunskande för taxitrafiktillsänd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation.

Föreskrifter om krav på lokalkännedom får begränsas till att gälla inom ett län eller en del av ett län.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som avses i första stycket ska styrelsen höra

1. Konsumentverket, om föreskrifterna avser taxans uppbyggnad och prisinformation, och
2. Socialstyrelsen, om föreskrifterna avser medicinska krav.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

⁴ Senaste lydelse 2012:628.

1.5 Förslag till

ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS

2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation

dels att nuvarande 2 kap. 4 § ska betecknas 2 kap. 5 §.

dels att 2 kap. 3 § och 5 kap. 4 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §

Körprovet ska, i fråga om förmågan att i landsvägs- och gatutrafik köra fordonet, inriktas på

- 1)
 - framförande av fordonet på ett trafiksäkert, erfaret och omdömesgilt sätt,
 - framförande av fordonet på ett ekonomiskt och miljövänligt sätt,
 - uppmärksamhet på annan trafik och på de anvisningar som lämnas genom vägmärken, trafiksignaler, vägmärkningar, tecken av polisman och andra anordningar,
- 2)
 - körning eller backning i trånga utrymmen,
 - uppställning på parkeringsplats,
 - uppställning bakom eller framför annat fordon eller mellan andra fordon,
 - hård bromsning i en nödsituation,
 - effektiv bromsning på ett passagerarvänligt sätt,
 - användning av teknisk utrustning på ett trafiksäkert sätt,
- 3)
 - val av körfält och placering av fordonet på vägen,
 - anpassning av hastighet och avstånd till andra fordon,
 - betecende mot gående och cyklande,
 - betecende vid övergångsställen och cykelöverfarter,
 - betecende vid korsning med järnväg eller spårväg,
 - betecende vid närmandet av buss vid hållplats,
 - betecende vid körning i cirkulationsplats,
 - betecende vid körning i vägförsvning,
 - betecende vid infart på väg med accelerationsfält och avfart från väg med retardationsfält,
 - betecende vid möte och omkörning,
 - betecende vid passerande av stillastående fordon, vägarbete och andra

hinder,

- stannande på en av passagerare anvisad plats,
- stannande och start i samband med passagerares på- och avstigning,
- ljusbehandling vid körning i mörker, samt
- körning i halt väglag.

4 §

Körprovet ska i fråga om förmågan att tillämpa kunskap för att hitta till passagerares resmål, inriktas på

- att få fram den mest lämpliga färdvägen med hjälp av karta eller teknisk utrustning,

- att köra den mest lämpliga färdvägen, samt
- att visa hur avvikelser från den mest lämpliga färdvägen hanteras.

5 kap.

4 §

Körningen ska pågå minst 35 minuter och innefatta körning mot angivet mål och angiven färdväg. Både körning i landsvägsstrafik och i gatutrafik bör ingå.

Körningen ska pågå minst 35 minuter och innefatta körning mot angivet mål och angiven färdväg. I angivet mål ingår även att hitta till passagerares resmål. Både körning i landsvägsstrafik och i gatutrafik bör ingå.

Under körningen ska körförmågan i förhållande till samtliga punkter i 2 kap. 3 § 1) bedömas. Körningen ska innehålla minst en av punkterna i 2 kap. 3 § 2) och de av punkterna i 2 kap. 3 § 3) som behövs för bedömning av provet.

Under körningen ska körförmågan i förhållande till samtliga punkter i 2 kap. 3 § 1) bedömas. Körningen ska innehålla minst en av punkterna i 2 kap. 3 § 2) och de av punkterna i 2 kap. 3 § 3) som behövs för bedömning av provet.

Denna författning träder i kraft den xx.

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Transportstyrelsen fick i uppdrag av regeringen den 30 maj 2013¹ att redovisa fördjupade analyser om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Denna rapport omfattar punkt 3 i uppdraget.

Transportstyrelsen ska redovisa fördjupade analyser om taxi verksamheten som helhet och om pågående och planerade åtgärder kan lösa de sammanlagda problemen som förekommer och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem.

I uppdraget ingår att inventera exempel på hur andra medlemsländer löst och hanterat frågeställningarna samt lämna de förslagsförslag som behövs och att redovisa konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna.

Transportstyrelsen ska i uppdraget samarbeta med berörda myndigheter och föra en dialog med arbetsmarknadens parter.

2.2 Avgränsning

I förordningen (1994:1297) om vilolider vid vissa vägtransporter inom landet (vilolidsförordningen) finns reglering av vilolider m.m. när det gäller vissa transporter inom landet som inte omfattas av EU:s bestämmelser. I anslutning till förordningen har två föreskrifter meddelats, Vägverkets föreskrifter (VVFS 1994:40) om personlig tidbok m.m. och Vägverkets föreskrifter (VVFS 1995:788) om undantag från kravet att föra personlig tidbok och arbetsgrvaranteckningar.

Vilolidsförordningen har ändrats genom SFS 2008:1182. Av en dom från Hovrätten över Skåne och Blekinge² framgår att ändringen bl.a. innebär att ansvarsbestämmelserna gäller övertäckelser av föreskrifter som har meddelats av Transportstyrelsen. Av domen framgår också att det skulle strida mot legitimitetsprincipen att döma någon för att ha brutit mot ansvarsbestämmelserna, som hänvisar till föreskrifter utfärdade av Transportstyrelsen, när föreskrifterna är utfärdade av Vägverket.

För att undanröja detta problem har Transportstyrelsen för avsikt att göra om nämnda föreskrifter meddelade av Vägverket till föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen. Det arbetet ligger dock inte inom ramen för detta regeringsuppdrag utan kommer att hanteras i den löpande verksamheten.

¹ Näringsdepartementet. Regeringsbeslut 2013-05-30. N2013/2816/TE.

² Hovrätten över Skåne och Blekinge. Dom 2011-06-29. B 2113-10.

2.3 Genomförandet av uppdraget

Transportstyrelsen har bedrivit arbetet i en delprojektgrupp för taxi.

Projektgruppen har inventerat tidigare genomförda utredningar och utvärderingar. Projektgruppen har genomfört en intresseanalys för att identifiera berörda aktörer inom taxi verksamheten. Till samtliga dessa skickades en förfrågan³ om upplevda problem inom taxi verksamheten samt en uppmärksamhet att lämna förslag till åtgärder. Transportstyrelsen har mottagit 21 svar (av totalt 45 tillfrågade aktörer). Ett frågeformulär har även skickats ut internationellt. Mot bakgrund av detta material listades problemområden som under arbets gång har kopplats ihop med dels redan pågående åtgärder, dels förslag på nya åtgärder.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med Rikspolisstyrelsen, Skatteverket och Svenska Taxiförbundet. En workshop har genomförts i samband med Svenska Taxiförbundets Novembertkonferens 2013. Därutöver har möten och kontakter i olika frågor ägt rum med ett flertal olika aktörer som Jernhusen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Swedavia, Svenska Transportarbetsförbundet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) samt taxametertillverkarna Finn Frogné A/S, KGK Semel AB och Structab AB.

2.4 Taximarknaden

Taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med målen att öka taxis 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. Omregleringen av taximarknaden och utvecklingen efter omregleringen har varit föremål för en mängd uppföljningar och studier av olika slag.⁴

Taximarknaden är i dag en i många avseenden heterogen marknad, där villkor skiftar markant beroende på var i landet verksamheten bedrivs. Marknaden kan i stora drag delas upp i tre huvuddelar; företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletterings trafik). Totalt svarar de samhällsbetalda resorna för knappt 40 procent av intäkterna, men variationerna mellan orter och regioner är mycket stora. Den relevanta marknaden är sannolikt en kommun eller region.⁵ Ett stort problem är att det för taximarknaden saknas data för

³ Transportstyrelsen. Maj 2013-08-27. Regeringsuppdrag – delprojekt taxi, synpunkter önskas. TSV 2013-2006.

⁴ Sinskottet. 2012:10. Utvärderingar av om- och avregleringar – en kartläggning, s. 115 ff.

⁵ Konkurrensverket. 1996:4. Konkurrens på avreglerade marknader.

att följa utvecklingen på den nivån och att metodskillnader vid datainsamling inte möjliggör adekvata jämförelser. Det sistnämnda gäller även till viss del ur ett nationellt perspektiv.¹⁰

Transportstyrelsen har i en rapport om marknadsövervakning beskrivit bl.a. taximarknaden. Sammanfattningsvis uppvisar taximarknaden en blandad bild. Liberaliseringen har lett till ökad tillgänglighet för kunderna. Priserna har stigit mer än aktuella index. De upplevda problemen med höga priser anses av turist- och hotellbranscherna som stora.¹¹

Ett av huvudproblemen inom taxiområdet är att marknaden kännetecknas av asymmetrisk information. Av Regelutredningen¹² framgår att när producenterna och konsumenterna inte har lika god information om varan är informationen om varan asymmetriskt fördelad, vilket innebär att en part får ett övertag på marknaden. När kunderna är tillfälliga besökare med dålig lokal-känedom kan det löna sig för taxiföretagen att försöka ta ut ett allt för högt pris av kunderna. Om marknaden däremot domineras av återkommande kunder med god lokalkänedom är informationen jämnare fördelad, vilket innebär att det inte lönar sig för taxiföretagen att försöka ta ut ett allt för högt pris av kunderna. På samma sätt har förare och företag ett informationsövertag gentemot det allmänna när det gäller hur mycket intäkter man väljer att redovisa.

Transaktionskostnaderna och problemen med asymmetrisk information gör att kunderna har låga incitament att agera, vilket medför svårigheter för en taximarknad att uppnå full effektivitet.¹³

¹⁰ Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013. Rapport. TSG 2012-172.

¹¹ Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013. Rapport. TSG 2012-172.

¹² SOU 2005:4. Liberalisering, regler och marknader. Betänkande av Regelutredningen, s. 463.

¹³ VTI. Regelbrottsbrotts i transportsektorn. Effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning. VTI rapport 774, 2013.

3 Prissättning och prisinformation

3.1 Bakgrund

Vid avregleringen av taximarknaden år 1990 upphörde behovsprövningen och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. Samtidigt upphörde även den av samhället fastställda maximipriserna. I regeringens proposition om avreglering av yrkestrafiken¹⁴ anförde departementschefen att genom att slopa behovsprövningen fanns inte längre tillräcklig anledning att behålla systemet med en riksstökande maximipris, fastställt av en myndighet. Genom en friare prissättning skulle branschen ges utrymme att anpassa servicenivån till vad olika kundkategorier efterfrågar och i prissättningen borde endast krävas att tillståndshavaren låter kunderna i förväg få kännedom om den taxa han tillämpar.

Frågan om prissättning har därefter diskuterats i en mängd olika sammanhang.¹⁵ Regelutredningen år 2005 har ansett att de åtgärder som genomförts för att stärka konsumenternas ställning via tydligare prisinformation varit värdefulla och att arbetet med att stärka konsumenternas ställning måste fortsätta.¹⁶

Frågan om prissättning aktualiserades även i Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Översyn av taxiresor m.m.¹⁷ Den kortsiktiga lösning som föreslogs i redovisningen gällde prisinformationen på taxifördon och har genomförts (se avsnitt Prisinformation). Den långsiktiga lösning som framfördes i redovisningen innebär att krav skulle ställas på att den som har tillstånd till taxitrafik och som bedriver verksamhet inom vissa regionala områden, skulle ha ett särskilt ledningssystem som ledde till att taxiförarna inom företaget lämnar pris före färd. Pris skulle lämnas oavsett om taxikunden frågade efter det eller inte. Författningsskottet som krävdes för den långsiktiga lösningen har inte införts i taxitrafiklagen eller taxitrafikförordningen.

¹⁴ Regeringens proposition (1987/88:78) om avreglering av yrkestrafiken, s. 37.

¹⁵ Regeringens proposition (1992/93:106) om åtgärder rörande taxitrafiken, s. 15-17.

¹⁶ Regeringens proposition (1993/94:168) Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken, s. 16.

¹⁷ SOU 1996:93. Betänkande av 1995 års yrkestrafikutredning. Ny yrkestrafiklagstiftning, s. 318.

¹⁸ Regeringens proposition (1997/98:63) En reformerad yrkestrafiklagstiftning, s. 96.

¹⁹ SOU 1999:60. Betänkandet En kundvänligare taxi, s. 138-140.

²⁰ Taxiförbundet, Branschrådet 2013, s. 11.

²¹ SOU 2005:4. Betänkande av Regelutredningen. Liberalisering, regler och marknader, s. 506.

²² Transportstyrelsen. Översyn av prisinformation för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag. 2010-04-27. TSV 2010-1742.

Efter redovisningen av uppdraget genomfördes en kundundersökning om taxiresor i de tre storstadsregionerna om bl.a. prissättning vid taxiresor.¹⁸ Bland de som intervjuades personligen var det 2 procent som kände sig lurade på taxiresans pris. Av de som intervjuades per telefon var motsvarande siffra 4 procent. Ytterligare en kundundersökning har genomförts i syfte att följa upp resultaten, se nedan under avsnitt 3.2.

Prisinformation

Genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:192) om taxitrafik infördes den 1 maj 2011 nya och i vissa avseenden skärpta krav på innehåll och utformning av den prisinformation som ska finnas på taxifordon. Det främsta syftet var att få alla prisinformationsdekalerna lika (se bild). På så sätt skulle taxikunder få bättre möjligheter att jämföra priser.

I samband med detta, och även under såväl år 2012 som år 2013, har Transportstyrelsen genomfört vissa informationsinsatser. Även Svenska Taxiförbundet, Stockholms stad och företrädare för turistnäringen i Stockholm har genomfört insatser.

En ytterligare skärpning av bestämmelserna om prisinformation har beslutats genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik. Det har i föreskrifterna förtydligats att prisinformationen alltid ska vara väl synlig när fordonet används i taxitrafik, och därmed även när fordonet står stilla. Prisinformationen ska, förutom att som tidigare vara varaktigt utförd, även vara varaktigt fastsatt. Ändringarna i själva prisinformationsdekalen består i att exemplet på tilläggsavgifter har utökats. Om andra tilläggsavgifter tillämpas ska även de redovisas. Föreskrifterna trädde i kraft den 1 juni 2013.

¹⁸ Kundundersökning. Taxiresor i de tre storstadsregionerna. Per Nelles. 2010-09-30. 1520104/274. Sifo.

Bild. Prisinformation som ska finnas på utsidan av fordon som används i taxitrafik

(Här anges taxiförvägarens eller sammanställningens namn.)			
PRISINFORMATION			
När	Jämförpris 10 km som tar 15 min ... kr	Det högsta jämförpriset som tillämpas av detta taxifordon ... kr	
Vardag kl 06.00 - ...	... kr		
	... kr		
	... kr		
Begår alltid taxameterkvitto!			
Grunderna för hur priset bestäms framgår av prisinformationen på insidan av taxifordonet!			
Följande avgifter tillämpas.			
• Storbils taxa • Värstidsavgift • Stations-/terminalavgift • Avgift för särskild skyddsanordning för barn och skrymmande gods			
Fasta priser tillämpas.			
Skriftlig information finns hos föraren.			

Båda kolumnerna om jämförpris ska vara gulmarkerade. Teckensnitt och storlek framgår av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik.

3.2 Problembeskrivning

För att få en bättre bild av nuvarande prissättning och taxikunders uppfattning av taxipriser genomförde Sifo, på uppdrag av Transportstyrelsen, två marknadsundersökningar under våren 2013. Resultaten visar att andelen taxiresenärer som känner sig lurade på priset är lågt, i storleksordningen 1-2 procent. Genom att antalet taxiresor är högt kan det ändå i absoluta tal vara ett stort antal resenärer som känner sig lurade. Undersökningen visar också att det i Stockholm förekommer jämförpriser som ligger runt 2 000 kr vilket kan jämföras med de stora bolagens priser på ca 300-350 kr. Vidare framgår att 72 procent av resenärerna kände till att alla taxibilar i Sverige ska ha en prisinformation väl synlig. Det var dock endast 15 procent som läste den innan de satte sig i bilen. Det bör här noteras att det enbart var 20 procent av de tillfrågade som var utländska turister eller affärsresenärer.¹⁹

Av Transportstyrelsens ärendehanteringssystem framgår att från den 1 januari 2010 till och med den 31 december 2013 har 168 klagomål kring

¹⁹ Taxipriser och taxiresor i de tre storstadsregionerna. Sifo-undersökningar för Transportstyrelsen. April 2013.

taxiverksamhet inrapporterats. Av dessa 168 ärenden är det 127 som handlar om klagomål där taxilunden ansett sig ha fått betala ett för högt pris i samband med en taxiresa. De 127 ärendena gäller de tre storstadsregionerna Göteborg (1 ärende), Malmö (12 ärenden) och Stockholm (114 ärenden). Transportstyrelsen nås också av upprepade signaler från turist- och hotellbranscherna som beskriver problemet som mycket stort.

I remissyttrandet från Polismyndigheterna i Västra Götaland²¹ och Skåne²¹ nämns problematiken med skyhöga priser. Konkurrensverket²² uppger att resenärernas okunskap om prissättningen har bidragit till att taxi kunnat ta orimligt höga priser. Stockholms stad²³ uppger att problemet med ett mindre antal aktörer inom taxinäringsen som tar ut extrema överpriser ökat, vilket främst drabbar turister och resenärer som sällan åker taxi. VTI²⁴ nämner problemet med att det är svårt för enskilda konsumenter att förstå prissättningsstrukturen och att det är ett väl känt problem att det inom taximarknaden är relativt lätt att hitta stressade och oinformerade kunder som går att utnyttja genom framförallt prissättningen, exempelvis vid tågstationer eller flygplatser.

Mot denna bakgrund kan Transportstyrelsen konstatera att det finns upplevda problem med hög prissättning, huvudsakligen i storstadsregionerna och främst i Stockholm. Det är dock mycket svårt att kvantifiera problemet.

3.3 Frågan om prissättning

Regeringen ansåg år 2010 att en fri prissättning ska råda på en avreglerad taximarknad²⁵. Nuvarande regering har samma målsättning. Transportstyrelsen har funnit att det i merparten av de länder som tillfrågats förekommer någon form av reglering av prissättningen inom taximarknaden (se avsnitt 12). Transportstyrelsen konstaterade i redovisningen av regeringsuppdraget år 2010²⁶ att ett införande av någon form av begränsad prissättning skulle kunna utgöra ett verkningfullt medel för att komma till rätta med de problem med oskälig prissättning som förekommer inom taximarknaden.

²⁰ Polismyndigheten i Västra Götaland. Remissyttrande. 330A183.174/2013.

²¹ Polismyndigheten i Skåne. Remissyttrande 2013-09-10. A182.437/2013.

²² Konkurrensverket. Remissyttrande 2013-09-05. TSV 2013-2006.

²³ Stockholms stad. Kommunstyrelsen. Skrivelse 107 och PM 2013:171 RII. 2013-10-16.

²⁴ VTI. Yttrande 2013-09-10. 2013/0432-1.3.

²⁵ Näringsdepartementet. Regeringsbeslut. Uppdrag till Transportstyrelsen att göra en översyn av gällande bestämmelser om prissättning för taxiresor. 2010-02-04. N2010/289/TE.

²⁶ Transportstyrelsen. Översyn av prissättning för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag. 2010-04-27. TSV 2010-1742.

Mot bakgrund av att marknadens prisbildning när det gäller taxi, främst i storstadsregionerna, inte har fungerat som avsett finns det anledning att återkomma i frågan. Även om de insatser som har gjorts vad gäller prisinformationen torde ha förbättrat situationen med de allra mest oskäliga priserna kvarstår det fortfarande problem. Att helt lösa detta problem med hjälp av prisinformation är också förenat med svårigheter då taxikunden behöver känna till att fri prissättning råder. Att reglera ett högsta jämförpris torde därför vara den mest kraftfulla åtgärden för att komma tillrätta med problemet. Det vore dock en ingripande åtgärd som strider mot regeringens intentioner. Transportstyrelsen föreslår därför att det införs ett krav på att taxiföraren ska lämna en prisuppgift i förväg i vissa fall, dvs. ett modifierat förslag jämfört med det som lämnades år 2010.

3.4 Prisuppgift i förväg om det högsta jämförpriset överstiger visst fastställt belopp

Förslag

Taxiföraren ska, utifrån tillståndshavarens skyldighet vad gäller prisinformation, lämna en prisuppgift före varje färd i taxitrafik om det högsta jämförpriset för aktuellt fordon överstiger 500 kr. Prisuppgiften ska ange ett pris som inte får överstigas. Uppgiften ska lämnas senast när färdens beställs och på ett beständigt sätt. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.

3.4.1 Gällande bestämmelser

Enligt 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211) är den som har taxitrafiktillstånd skyldig att före färdens genomförelse lämna tillåtna passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan beräknas före färdens, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färdens. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för priset bestämmade i prisinformativlagen (2004:347). Enligt 7 kap. 3 § taxitrafiklagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om bl.a. prisinformation.

Enligt 8 kap. 2 § 2 taxitrafikförordningen (2012:238) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om taxans uppbyggnad och prisinformativ i taxitrafik.

Enligt 6 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:65) om yrskunnande för taxiförarlegitimation ska taxiföraren kunna tillämpa fordonets prisinformativ för att beräkna det ungefärliga priset på en taxiresa.

3.4.2 Förslaget

Tillståndshavaren ska, i den utsträckning regeringen föreskriver det, se till att en prisuppgift för färdens lämnas. Förslaget innebär att tillståndshavaren

ska se till att taxiföraren lämnar en prisuppgift om det högsta jämförpriset för det fordon som används för färden överstiger 500 kr. Prisuppgiften ska ange ett pris som inte får överstiga. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs och på ett beständigt sätt. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.

Ett jämförpris är priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter. På de fordon som används i taxitrafik ska jämförpris anges för respektive taxa som tillämpas.

Den prisuppgift som taxiföraren lämnar ska ange ett högsta pris för begärd färd och detta pris får alltså inte överstigas. Om taxametern så visar kan priset bli lägre. Det innebär att taxikunden aldrig behöver betala mer än vad som har framförts av taxiföraren men det kan bli ett lägre pris. Om taxikunden under färden ändrar sin resrut till sig kunden inte till det ingångna avtalet. Frågan om pris får då hanteras mellan taxiföraren och kunden.

Transportstyrelsen bedömer att de största problemen med hög prissättning sannolikt kan kopplas till rörliga priser, dvs. i de fall s.k. nollande taxameter används. Ett fast pris är en typ av tariff som utgörs av ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd typ av köruppdrag.²⁷ I de fall fasta priser tillämpas bör resandena vara införstådd med vilket pris som gäller för färden. Förslaget om prisuppgift begränsas därför till att enbart omfatta rörliga priser.

Prisuppgiften ska lämnas senast när färden beställs. Om taxikunden ringer efter en taxi ska pris lämnas av telefonisten. På så sätt har kunden möjlighet att välja om offerten ska accepteras eller om kontakt ska tas med ett annat taxiföretag. Denna valmöjlighet, att på ett enkelt sätt välja ett annat taxiföretag, kommer inte att finnas om prisuppgiften lämnas först när taxin kommer till den bestämde platsen. Det är tillståndshavarens ansvar att se till att prisuppgift lämnas. Om tillståndshavaren anlitat telefonist utanför sitt eget företag bör han eller hon därför avtala med telefonisten/beställningscentralen så att telefonisten/centralen lämnar prisuppgift. Därmed kan tillståndshavaren säkerställa att kravet uppfylls vad gäller att prisuppgift ska lämnas senast när färden beställs. Den uppgift kund får från telefonist kan lämnas från telefonist till taxiförare som i sin tur sedan överlämnar den på ett beständigt sätt till kunden. Noteras kan dock att de upplevda problemen med hög prissättning troligtvis är mest förekommande i de fall när kunden vill ta en taxibil på gatan. Telefonbokningar torde därför inte komma att omfattas i någon större utsträckning. Kravet på att lämna pris bör dock omfattas i båda situationerna för att inte försvåra polisens kontroll av att pris faktiskt har lämnats och Transportstyrelsens handläggning av eventuella klagomål.

²⁷ 2 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik.

Uppgiften ska lämnas på ett beständigt sätt till kunden så att parterna inte hamnar i en ord-mot-ord situation under eller efter färden. Det är upp till tillståndshavaren att avgöra om priset ska lämnas på papper, via sms eller på annat sätt. Taxiföraren ska kunna spara ett exemplar av uppgiften så att taxiföraren eller tillståndshavaren vid ett senare tillfälle kan visa att pris har lämnats. Vad prisuppgiften ska innehålla för uppgifter bör regleras i föreskrifter på myndighetsnivå. Närmare bestämmelser om hur länge uppgiften ska sparas bör också regleras i sådana föreskrifter.

Oavsett om taxikunden tar ett taxifordon på gatan eller ringer så kvarstår problemen med att kunden behöver känna till dels att fri prissättning för taxi råder, dels att han eller hon ska få en prisuppgift i förväg när det högsta jämförpriset överstiger en viss nivå. Om en förare underlåter att lämna prisuppgift t.ex. till en turist, har föraren ganska stor möjlighet att undgå påpekanden från kunden eftersom turisterna knappast känner till informationstvävet. Å andra sidan underlåter ett krav då kunden har möjlighet att framföra klagomål till Transportstyrelsen. I det föregående regeringsuppdraget år 2010 föreslog Transportstyrelsen att det särskilt skulle regleras bl.a. vilken information klagomålen skulle innehålla. Transportstyrelsen bedömer dock nu att ett särskilt anmälningsskrifande inte behöver formaliseras utan istället kan hanteras från fall till fall.

Av prisinformationen på utsidan av taxifordonet framgår om aktuellt fordon har ett högsta jämförpris som överstiger den fastställda beloppsgränsen för om prisuppgift ska lämnas. När polisen utför kontroller av sådana fordon kan polisen därmed kontrollera efterlevnaden av kravet. En körpassrapport ska skrivas ut av taxiföraren efter varje avslutad körpass. Kopior av körpassrapporter avseende de två senaste dygnen som fordonet använts i taxitrafik ska på begäran av polismann eller blinspektör skrivas ut av taxiföraren och överlämnas för kontroll.²⁸ På en körpassrapport kan polisen bl.a. se antal registrerade köruppdrag. Dessa ska då motsvaras av det antal lämnade prisuppgifter som taxiföraren ska ha sparat. En tillståndshavare eller förare som inte efterlever bestämmelser om prisinformation i taxitrafik kan dömas till penningböter.²⁹

Uifrån de klagomål som kommer in och de rapporter som polisen lämnar, kommer Transportstyrelsen att få ytterligare möjligheter att vidta åtgärder mot taxiförarlegitimationen och eventuellt taxitrafiktillståndet.

²⁸ 5 kap. 3 och 4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik.
²⁹ Riksdagens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Bilaga 22, brott mot taxitrafikförordningen (2012:238), nr 9 Tillståndshavare eller förare brutit mot föreskrifter om taxans uppgift eller prisinformation i taxitrafik.

3.4.3 Skäl för förslaget

Som nämnts ovan har marknadens prisbildning när det gäller taxi, främst i storstadsregionerna, inte fungerat fullt ut.

Transportstyrelsen föreslog redan i regeringsuppdraget år 2010³⁰ ett krav på skriftlig prisuppgift i förväg. Då föreslogs dock att skriftlig prisuppgift skulle lämnas i samband med alla resor inom vissa regionala områden samt till och från vissa flygplatser. Svenska Taxiförbundet fick möjlighet att lämna synpunkter³¹ på förslaget innan rapporten lämnades. I samband med detta avstyrkte förbundet bestämt ett generellt krav på att lämna prisuppgift före färd. Förbundet uppger bl.a. att de taxiföretag som var orsaken till fokuseringen på frågan kring prissättning tillsammans har några hundra av Sveriges då 15 000 taxibilar och att pålägga hela näringen någon som helst kostnad för ett problem orsakat av en liten minoritet vore osmakligt. Vidare uppger förbundet att ett selektivt krav, på de taxiföretag som tillämpade en sådan prissättning, kunde leda till att kunder skulle ha avstätt från resan om de kände till priset i förväg, vore ett godtagbart alternativ där det dock ändå fanns många olösta frågor.

Transportstyrelsen föreslår här att en prisuppgift ska lämnas före en färd i taxitrafik om det högsta jämförbara priset överstiger 500 kr. Kravet omfattar så enbart de taxiföretag som tillämpar sådan prissättning som kan medföra så pass höga kostnader att det finns behov av en särskild prisuppgift innan färderna.

Om storbilstaxa tillämpas (fordon som kan transportera fler än fyra passagerare) ska det framgå av den prissättning som siteras på fordonet³². Därutöver ska det även framgå att skriftlig information finns hos föraren. Hos föraren ska det därmed finnas information om storbilstaxans om kunden vill kontrollera den. Storbilstaxan framgår därmed aldrig av jämförbarheten. Skälet är att det skulle bli ett missvisande (för högt) högsta jämförbart pris t.ex. en storbil och ett vanligt taxifordon står bredvid varandra i en taxikö och någon som vill åka som ensam person ska välja mellan dessa fordon. Det behövs därmed inte tas någon särskild hänsyn till storbil vid fastställandet av beloppsgränsen.

Som nämnts ovan har problemet med prissättning inom taximarknaden varit en återkommande fråga under många år. Det är en fråga som ofta lyfts från politiskt håll. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att regeringen avgör beloppets nivå. Den bör därför fastställas i förordning. Transportstyrelsen

³⁰ Transportstyrelsen, Översyn av prisinformation för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag, 2010-04-27, TSV 2010-1742.

³¹ Svenska Taxiförbundets synpunkter på Transportstyrelsens förslag till obligatoriskt krav på prisuppgift m.m. 2010-04-05, TSV 2010-1742.

³² Bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik.

föreslår att beloppet fastställs till 500 kr. Som nämnts ovan har SIFO gjort en undersökning av de högsta jämförbarheterna. I Stockholm förekommer högsta jämförbarhet från 299 upp till 2 250 kr, i Malmö/Lund från 203 till 504 kr och i Göteborg från 247 till 645 kr. De stora bolagens priser ligger på ca 300-350 kr. Bestämningen syftar inte till prissättning och det vore en fördel om förordningen inte behövs ändras årligen. Den fastställda beloppsgränsen bör därför inte vara för snävt tilltagen. En jämn beloppsgräns har informationsmässiga fördelar, såväl för tillståndshavarna som för allmänheten och polisen.

Transportstyrelsen bedömer att ett krav på prisuppgift rymms inom befintligt benyttigande att meddela föreskrifter om prisinformation i taxitrafik.

3.5 Bör det införas krav på ägare av rescentra att informera om prissättning för taxi?

Bedömning

Det bör för närvarande inte införas krav på ägare av rescentra att informera om prissättning för taxi. Transportstyrelsen anser istället att Konsumentverket inom ramen för sitt uppdrag kan ge råd och stöd till ägare av rescentra om hur sådan information bör se ut och var den bör finnas.

3.5.1 Bakgrund

Turister är en av de grupper som drabbas av taxipriser som av dem kan betraktas som oskalliga. Det kan därför finnas skäl till att införa krav på att information om den svenska prissättningen för taxiresor ska finnas vid de rescentra som har en stor andel turistresenärer. Det är ofta vid dessa platser som turisterna behöver ta en taxi för att komma till sin slutdestination. De rescentra som är av intresse är större flygplatser samt flygplatser, hamnar, bätterminaler och järnvägsstationer som har en stor andel turistresenärer.

En eventuell information på skyltarna vid rescentra bör vara enkel och lättbegriplig, t.ex. att det i Sverige råder fri prissättning, varför man behöver fråga om priset och att man bör jämföra mellan de olika taxiföretagen.

Transportstyrelsens uppfattning i regeringsuppdraget år 2010³³ var att det fanns skäl att införa krav på att prisinformation om taxi skulle finnas vid rescentra. Föreskrifterna skulle riktas mot berörda fastighetsägare med en skyldighet att sätta upp skyltar med den information som framgår ovan. Transportstyrelsen ansåg då att styrelsen hade bemyndigande att besluta sådana föreskrifter.

³³ Transportstyrelsen, Översyn av prisinformation för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag, 2010-04-27, TSV 2010-1742.



Vilken information finns i dag?

Transportstyrelsen har haft kontakt med Swedavia. Swedavia är en statlig koncern som äger, driver och utvecklar 10 flygplatser³⁴ i hela Sverige. Totalt reste 33,4 miljoner passagerare via någon av Swedavias flygplatser under 2013. På Arlanda finns information om taxi i dagståget på skyttar, i form av stora ljuslådor, i direkt anslutning till taxibilarna på alla terminaler. Bromma flygplats informerar på samma sätt om Arlanda gör. Det pågår just nu en inventering och översyn inom Swedavias flygplatser om bl.a. taxiinformation. Målsättningen är att informationen ska vara så likvärdig som möjligt, men att förstärkt information kan vara aktuell på vissa flygplatser.

Transportstyrelsen har därutöver haft kontakt med ansvarig person för marknadsföring på flygplatserna Göteborg City och Skavsta. Dessa flygplatser har kommersiell reklam rörande taxi men ingen information från flygplatsen.

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och gods- och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Jernhusen äger ca 55 stationer runtom i Sverige³⁵. På stationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö finns information om taxis priser (jämförpriset) genom skyltar i anslutning till taxiområdet. Det finns också en särskild "taxiautomat", där taxiresenären kan välja taxi och jämföra priser mellan olika bolag.

Utöver information om prissättning för taxi har även vissa rescentra infört egna bestämmelser rörande den taxitrafik som får framföras inom det område som hör till rescentrat. Som exempel kan nämnas att sedan juli 2011 får endast s.k. miljötaxi (taxifordon som är registrerade som miljöbil) köra från Arlanda³⁶. På Arlandas taxiområde finns endast taxi som har avtal med Arlanda. Där finns det även en prisson för taxiresor som innebär att inom markerad zongräs gäller maxpris 675 kr. Detta pris gäller för 1-4 personer och till en adress. Som ytterligare exempel kan nämnas flygplatserna i Bromma, Malmö och Göteborg-Landvetter där endast miljötaxi får köra sedan sommaren 2013.

3.5.2 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande inte bör införas krav på ägare av rescentra att informera om prissättning för taxi. Transportstyrelsen anser istället att Konsumentverket inom ramen för sitt uppdrag kan ge

³⁴ Arlanda, Bromma, Göteborg-Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Umeå, Visby och Åre-Östersund. Därutöver är Swedavia delägare i Göteborg City Airport men ansvarar inte för marknadsföringen där.

³⁵ <http://www.jernhusen.se/Resenar/jernhusens-alla-stationer/>

³⁶ <http://www.swedavia.se/Arlanda/till-sch-fran-taxi/>

råd och stöd till ägare av rescentra om hur sådan information bör se ut och var den bör finnas.

3.5.3 Skäl för bedömningen

Under denna utredning har Transportstyrelsen funnit att styrelsen inte har bemyndigande att i föreskrifter reglera att ägarna till rescentra ska vidta åtgärder för att informera om taxipriser. Transportstyrelsen bedömer att det inte heller är lämpligt att begära ett sådant bemyndigande. Att kräva t.ex. en informationsskylt hos någon annan innebär ingripande i dennes äganderätt eftersom det ställs krav på åtgärder av andra som i grund och botten inte har ansvar för taxifrågor.

Utgångspunkten i författningsarbetet bör vara att bindande regler, föreskrifter, ska beslutas endast om det inte finns något bättre alternativ. Det är alltid nödvändigt att överväga om det finns alternativ till tvingande reglering.

Mot bakgrund av de informationsinsatser som redan görs, varav några exempel nämnts ovan, bör detta arbete upprätthållas och styrkas. Det vore också av värde att sprida positiva exempel till andra rescentra. Information om taxis prissättning utgör ett exempel på konsumentinformation där Konsumentverket har en viktig roll. Konsumentverket är därför lämplig myndighet att stödja ägare av rescentra kring frågan om information rörande prissättning för taxi.

Om regeringen ändå anser att det ska regleras att ägare till rescentra ska informera om prissättning för taxi anser Transportstyrelsen att ett sådant bemyndigande bör ges till Konsumentverket.

4 Lokalkännedom

4.1 Bakgrund och problembeskrivning

När den svenska taxitrafiken omreglerades i början av 1990-talet ökade antalet klagomål rörande taxi. Bland annat gällde det att taxiförarna inte hittade till den plats som passageraren ville till. Under en längre period har möjlighet funnits att kräva att särskilt prov i lokalkännedom ska genomföras. Senaste regleringen, dvs. innan ansvaret för yrkestrafikfrågorna flyttades över till Transportstyrelsen, innebär en möjlighet för länsstyrelserna att införa krav på lokalkännedom. Endast Stockholms län tog fram sådana föreskrifter och följande beskrivning bygger på dessa.

Provet i lokalkännedom var skriftligt. Det var inte något obligatoriskt prov för att erhålla taxiförarlegitimation. Däremot var det en förutsättning för att få utföra köruppdrag inom Stockholms län. Provet bestod av sammanlagt 30 frågor som skulle besvaras inom 25 minuter och för godkänt resultat krävdes minst 26 rätt. Den sökande skulle känna till adresser till bl.a. sjukhus, domstolar, polis, offentliga inrättningar, myndigheter, företag, ambassader, hotell, restauranger och olika stadsdelar. Det ingick även kännedom om gator, vägar och broar, öppna platser och torg placerade innanför tullarna i Stockholms stad.

Att hitta till passagerares resmål är en viktig fråga som taxiförare ska klara av. Det är viktigt att hitta den lämpligaste färdvägen för att inte orsaka onödigt långa färdvägar, dels för färdens kostnad, dels för att minska utsläppen. Problemet är därmed inte bara en fråga utifrån ett kundperspektiv utan även en miljöfråga. Helt stort problemet är att taxiförare inte hittar till passagerares resmål, har inte kunnat kartläggas till dags dato. Mycket handlar om upplevelser och framför allt vad turister kan råka ut för. Men det är inte bara turister som kan råka ut för färdvägar som är längre än vad de behöver vara. Det finns passagerare som inte reser så ofta med taxi och som är osäkra på vilken väg som är bäst till resmålet, eller var resmålet ligger någonstans.

Vid uppföljning av föreskrifterna konstaterades att föreskrifterna inte hade varit effektiva för att höja förarnas lokalkännedom. Inte heller hade föreskrifterna varit effektiva för att minska förarnas behov av att använda kartor och andra hjälpmedel. Därutöver hade nya hjälpmedel blivit lättare att använda inför en körning. Kravet på godkänt prov i lokalkännedom ansågs även snedvrida konkurrensen för de företag som verkade i yttreområdena till Stockholms län. Mot bakgrund av vad som framkom i samband med uppföljningen beslutade Transportstyrelsen att upphäva föreskrifterna per den 1 april 2012.

Mot bakgrund av lämnade motioner framförde Trafikskottet³⁷ i samband med prop. 2011/12:80³⁸ att kravet på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län borde finnas kvar även i fortsättningen. Utskottet hänvisade till att ett slopat krav på lokalkännedom varken främjade taxirescenderna eller de scräpa aktörerna i taxi-branschen. Utskottet menade att i stället för att avskaffa kravet på lokalkännedom borde det ses över för eventuella skärpningar av kraven och provet, med utgångspunkt från att som lägst behålla dagens krav³⁹. Den 25 april 2012 biföll riksdagen utskottets förslag till beslut.

De krav som ställs för att erhålla en taxiförarlegitimation finns i taxi-trafiklagen⁴⁰. Bland annat krävs godkänt prov i yrkeskunskande samt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Provet i yrkeskunskande omfattar tre skriftliga delprov (kartläsning, säkerhet och beteende samt lagstiftning). Proven avläggs hos Trafikverket.

I förhållande till riksdagens beslut vad gäller lokalkännedom har Transportstyrelsens ambition varit att lämna förslag som innebär en skärpning av kraven och en förbättring av de prov som ska genomföras för att erhålla taxiförarlegitimation. Att enbart återinföra de bestämmelser som gällde före den 1 april 2012 är enligt Transportstyrelsens mening inte rätt väg att gå. Däremot bedöms en kombination av åtgärder vara mer effektivt för att nå det mål som riksdagen har beslutat om. Transportstyrelsens förslag består därför av tre åtgärder: förbättrat skriftligt delprov i kartläsning, en praktisk prövning av att hitta till angivet resmål i samband med körprovet och ett nytt och moderniserat skriftligt prov i lokalkännedom. Sistnämnda kommer enbart att gälla de taxiförare som ska utöva sitt yrke i de tre storstäderna: Stockholm, Göteborg och Malmö. Förslagen i sin helhet presenteras närmare i avsnitt 4.2–4.5.

4.2 Delprov kartläsning för taxiförarlegitimation

Åtgärd

Det teoretiska provet i kartläsning behöver moderniseras och anpassas till de krav som ska ställas på blivande taxiförare. Utöver detta kommer provet att digitaliseras. Revidering har påbörjats av Transportstyrelsen.

4.2.1 Gällande bestämmelser

Av 3 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:33) om prov i yrkeskunskande för taxiförarlegitimation framgår att provet innehåller tre delprov, varav ett är kartläsning. Enligt 2 kap. 1 §

³⁷ Trafikskottets betänkande (2011/12:TU8) Yrkestrafik och taxi, s. 37.

³⁸ Regeringens proposition (prop. 2011/12:80) Nya lagar för yrkestrafik och taxi.

³⁹ Trafikskottets betänkande (2011/12:TU8) Yrkestrafik och taxi, s. 38.

⁴⁰ 3 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:21).

Vägrverkets föreskrifter (VVFS 2004:65) om yrkeskummande för taxiförarlegitimation ska taxiförare kunna använda kartor och andra hjälpmedel så att de kan utföra köruppdrag på ett effektivt sätt. Innebörden av det sistnämnda utvecklas i 2 kap. 2 § samma föreskrifter. Där framgår det att sökande ska känna till vilka olika hjälpmedel för färdplanering som finns och kunna tillämpa kunskaper om kartor. Det innebär att sökande ska

- a) hitta och använda registerinformation,
- b) lokalisera rätt kartbild och avläsa den korrekt,
- c) förstå och kunna utnyttja teckenförklaringar,
- d) bedöma avstånd, och
- e) beräkna res- och ankomsttider.

4.2.2 Åtgärd

Transportstyrelsen har påbörjat en översyn av det skriftliga delprovet kartläsning. Översynen kommer att leda till att provet moderniseras och anpassas till de krav som ska ställas på dagens taxiförare. Utöver detta kommer provet att digitaliseras.

4.2.3 Skäl för åtgärden

Hjälpmedel till det skriftliga delprovet kartläsning, och som tillhandahålls av Trafikverket Förarprov, är kartbok, injjal, papper, penna och miniräknare. Frågor och svar byggs helt och hållet på den aktuella kartboken. Eftersom kartboken används vid flera provtillfällen finns det mycket kladd och markeringar i den. Då provet bl.a. går ut på att med hjälp av injjalen mäta och räkna ut sträckors längd försvåras detta ju mer kladd och markeringar som finns i kartorna. Kartorna ska även ligga till grund för beräkning av genomsnittshastigheter och hur långt en förare kan köra under en viss tid i en viss hastighet. I stort sett kan det konstateras att provupplägget är otidsenligt. Utöver detta är det tidskrävande för Trafikverket att iordningställa och genomföra provet.

Delprovet kartläsning måste anpassas till gällande förhållanden. Provet behöver digitaliseras för att underlätta vid själva provtillfället (både för blivande taxiförare och för Trafikverket), för att förbättra frågorna utifrån de krav som taxikunder kommer att ställa på de blivande taxiförarna och för att kunna bygga upp fler frågor som det går att variera mellan. Antalet frågor kan ökas med hjälp av digitaliseringen. Detta innebär att utbytestakten av frågorna kan öka, vilket i sin tur kommer att motverka flusk vid provet.

4.3 Körprov för taxiförarlegitimation; taxitrafikförordningen

Förslag
Körprov för taxiförarlegitimation utökas med ett moment för att kontrollera sökandes förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål.

4.3.1 Gällande bestämmelser

I 3 kap. 7 § taxitrafikförordningen (2012:238) regleras vad som ska kontrolleras i samband med körprov för taxiförarlegitimation. Vid sådant körprov ska följande kontrolleras.

- Sökandens förmåga att tillämpa kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som provet avser.
- Sökandens förmåga att tillämpa kunskaper om passagerares säkerhet i fordon av det slag som provet avser.
- Sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser.
- Sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

4.3.2 Förslag

Förslaget innebär att ytterligare ett moment förs in i körprovet för taxiförarlegitimation, som då kommer att beröra alla blivande taxiförare. Momentet innebär kontroll av sökandes förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål.

4.3.3 Skäl för förslaget

Förslaget presenterades i rapporten Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg år 2013⁴¹. Följande text bygger bl.a. på vad som framkommer i nämnda rapport.

Önskemål finns från flera håll att återinföra kravet på lokal kunskap då många upplever att taxiförare har bristande kunskaper inom detta område. Enligt uppgift har taxikunder inte erbjudits den kortaste, snabbaste och/eller den mest miljövänliga vägen. Dessutom har det framförts att taxiföraren inte har hittat till rätt adress.

Transportstyrelsen vill säkerställa att blivande taxiförare ska kunna hitta till angivet resmål. Det är av vikt att kontrollera att den kunskap som finns för att klara av den teoretiska delprovet kartläsning även kan praktiseras. För att kunna kräva detta behöver 3 kap. 7 § taxitrafikförordningen kompletteras med det föreslagna momentet. Förslaget innebär att alla blivande taxiförare

⁴¹ Transportstyrelsen, Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag, s. 58 f. 2013-02-19. TSV 2012-1207.

kommer att kontrolleras, oavsett var de kommer att vara verksamma någonstans.

Genom att införa ett nytt och modernare moment i körprovet som fokuserar bl.a. på att kunna hitta till passagerares resmål, finns möjligheten att höja taxiförarens kunskaper i att utföra persontransporter på ett mer effektivt sätt. De teoretiska kunskaperna kommer därmed att provas praktiskt i samband med körprovet. Vid körprovet ska den blivande taxiföraren kunna köra till de platser som förarprovaren anger och som inte är meddelade till den blivande taxiföraren i förväg. Blivande taxiförare ska använda karta eller teknisk utrustning för att hitta till passagerares resmål. Genom körprovet kommer det därmed att kontrolleras att blivande taxiförare, på ett trafiksäkert sätt, kan hantera fordonet och de tillbehör som han eller hon behöver för att hitta till passagerares resmål. Transportstyrelsen anser att dessa moment endast kan kontrolleras i ett praktiskt prov.

I och med ett ändrat körprov kan Transportstyrelsen bättre mäta och bedöma kunskaperna i förhållande till de behov som finns inom området. Tanken är att regleringen ska finnas i föreskrifter så att Transportstyrelsen kan anpassa kraven på ett effektivt sätt utifrån behoven.

4.4 Körprov för taxiförarlegitimation; Transportstyrelsens föreskrifter

Åtgärd

Om regeringen beslutar i enlighet med förslaget i avsnitt 4.3 kommer Transportstyrelsen att meddela föreskrifter som närmare reglerar vad körprovet för taxiförarlegitimation ska omfatta så att förarprovaren även kan kontrollera att blivande taxiförare hittar till passagerares resmål.

Blivande taxiförare ska visa att teknisk utrustning används på ett trafiksäkert sätt.

4.4.1 Gällande bestämmelser

Enligt 2 kap. 3 § 2 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation ska körprovet, i fråga om förmågan att i landsvägs- och gatutrafik köra fordonet, bl.a. inriktnas på justering av reglage. Vad gäller att hitta till passagerares resmål finns det inte några närmare bestämmelser.

4.4.2 Åtgärd

I det gällande körprovet för taxiförarlegitimation läggs det till ett moment där förarprovare kontrollerar att blivande taxiförare kan hitta till passagerares resmål. Det nya momentet omfattar krav på att hitta till den plats som passageraren (dvs. förarprovaren i provsituationen) anger, att få

fram den mest lämpliga färdvägen med hjälp av karta eller teknisk utrustning, att köra den mest lämpliga färdvägen och att hantera avvikelser från den mest lämpliga färdvägen.

Utöver det nämnda ska blivande taxiförare visa att teknisk utrustning används på ett trafiksäkert sätt under körprovet.

4.4.3 Skäl för åtgärden

Att hitta till passagerares resmål är en av de viktigaste uppgifterna för en taxiförare. Det är viktigt att hitta den lämpligaste färdvägen för att inte orsaka onödigt långa färdvägar, dels för färdens kostnad, dels för att minska utsläppen.

I rapporten Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg år 2013⁴² begärde Transportstyrelsen ändring i taxitrafikförordningen så att styrelsen skulle kunna utveckla bestämmelserna om körprov med ett moment om att hitta till passagerares resmål i sina föreskrifter. Förslaget återges i avsnitt 4.3. Om regeringen beslutar i enlighet med detta kommer Transportstyrelsen att gå vidare med föreskriftsförslaget. Det nya momentet skulle på ett mycket verkligtroget sätt likna den vardag som de flesta taxiförare verkar i. Den blivande taxiföraren kommer inte att i förväg veta vart färdens ska gå utan kommer att få uppgiften under körprovet. Förslaget innebär att alla blivande taxiförare, oavsett var de ska verka någonstans, ska ha tillräckliga kunskaper för att visa att man hittar till passagerares resmål.

4.5 Skriftligt prov i lokalkännedom

Åtgärd

Transportstyrelsen kommer att meddela föreskrifter om skriftligt prov i lokalkännedom. Detta prov ska avläggas om taxiföraren kommer att utöva sitt yrke i någon av de tre städerna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Provet kommer att anpassas till respektive ort.

Förslag

En straffbestämmelse införs som innebär att den tillståndshavare eller taxiförare som uppsättningen eller av oaksamhet bryter mot föreskrifter som rör lokalkännedom döms till penningböter.

4.5.1 Gällande bestämmelser

Bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om den lokalkännedom som taxiförare bör ha och prov i sådan kännedom regleras i 7 kap. 3 § 1 taxitrafiklagen (2012:211) och 8 kap. 2 § första stycket 4

⁴² Transportstyrelsen. Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag, s. 58. 2013-02-19. TSV 2012-1207.

taxitrafikförordningen (2012:238). Föreskrifter om krav på lokalkännedom får begränsas till att gälla inom ett län eller en del av ett län, enligt 8 kap. 2 § andra stycket nämnda förordning.

4.5.2 Åtgärd och förslag

Åtgärden innebär att Transportstyrelsen kommer att ta fram föreskrifter om skriftligt prov i lokalkännedom. Föreskrifterna kommer enbart att gälla för de taxiförare som kommer att utöva sitt yrke i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Provet kommer att anpassas till den ort där provet avläggs.

Förslaget innebär att den tillståndshavare eller taxiförare som uppsätts till eller av oaktasbryter mot föreskrifterna som rör lokalkännedom döms till penningböter.

4.5.3 Skäl för åtgärden och förslaget

Mot bakgrund av Trafikskottets tillkännagivande gällande krav på lokalkännedom för taxiförare⁴³, som riksdagen beslutade om den 25 april 2012, kommer Transportstyrelsen ta fram ett nytt och moderniserat skriftligt prov. Provet kommer att krävas av de taxiförare som kommer att utöva sitt yrke i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Provet kommer att anpassas till den ort där provet avläggs. I och med att proven blir anpassade för varje stad behöver prov för respektive stad avläggas.

Transportstyrelsens uppfattning är att tidigare prov i lokalkännedom inte ska återinföras mot den bakgrund som redovisas i avsnitt 4.1. Transportstyrelsen anser att det är nödvändigt med ett nytt och moderniserat skriftligt prov som är anpassat till dagens behov. Problem med att hitta till passagerares resmål upplevs finnas i Stockholm, Göteborg och Malmö varför skriftligt prov i lokalkännedom kommer att krävas av de taxiförare som vill utöva sitt yrke inom de nämnda städerna.

Med tanke på de problem som finns i taxibranschen är det viktigt att åtgärder som föreslås får genomslag i praktiken. Det kan på goda grunder antas att kravet på lokalkännedom behöver förenas med sanktionsmöjlighet för att syftet med kravet ska uppnås. De grundläggande kriterierna för kriminalisering är att det tänkta straffbudet ska avse ett identifierat och konkretiserat intresse som är skyddsvärt och att det betecknande som kriminaliserar ska kunna orsaka skada eller fara för skada på skyddsintresset. Det bör dessutom inte finnas någon alternativ metod som effektivt kan komma till rätta med det önskade beteendet.

Kravet på lokalkännedom ska värna passagerarens intresse av att taxiresan utförs professionellt, utan dröjsmål och onödiga omvägar. Bristande lokal-

⁴³ Trafikskottets betänkande (2011/12:TU8) Yrkestrafik och taxi, s. 37 f.

kännedom kan drabba passageraren ekonomiskt men också i form av andra olägenheter. Det finns också en miljömässig aspekt i det att taxiförare med lokalkännedom kan minimera fordonets bränsleförbrukning. Transportstyrelsen anser att kravet på ett godtagbart skyddsintresse, respektive skada på skyddsintresset, är uppfyllt. En alternativ metod skulle kunna vara återkallelse av taxiförarlegitimationen. Nuvarande bestämmelser om återkallelse ger dock inte stöd för ett sådant ingripande och det bedöms inte heller rimligt att en överträdelse av kravet på lokalkännedom ska kunna resultera i en olämplighetstid på minst tre år. Den sammanlagda bedömningen är därför att det finns skäl för att kriminalisera överträdelser av kravet på lokalkännedom. Påföljdsrättssigt finns dock ingen anledning att sträcka sig längre än till penningböter.

Det ska i sammanhanget understrykas att det ursprungliga kravet på lokalkännedom, som infördes den 2 januari 1995, straffsanktionerades senast genom 9 kap. 5 § i dåvarande yrkestrafikförordning (1998:779) genom penningböter. I samband med ändringar i förordningen genom SFS 2009:1367, föll dock sanktionen bort. Transportstyrelsen kan inte se någon annan förklaring till detta än ett redaktionellt misstag i samband med viss omstrukturering av ansvarsbestämmelserna.

5 Taxiledningssystem

Bedömning
Det bör för närvarande inte införas något krav på taxiledningssystem.

5.1 Gällande bestämmelser

Det finns inga bestämmelser om taxiledningssystem i taxitrafiklagen (2012:211).

5.2 Bakgrund

I samband med denna utredning har Transportstyrelsen även tittat på möjligheten att införa ett nytt krav på tillståndshavare som skulle innebära att de har ett taxiledningssystem. Med taxiledningssystem menas här den dokumentation som återger det arbetssätt som ska finnas hos en tillståndshavare för att långsiktigt, målmedvetet och systematiskt åstadkomma ständiga förbättringar. Det är ett verktyg för att leda, planera, kontrollera, följa upp och utvärdera verksamheten.

Ett krav på ett taxiledningssystem skulle innebära att tillståndshavaren, som ytterst ansvarar för verksamheten, avkrävs en mer aktiv roll i olika frågor. Då de största problemen upplevs vara lokalkännedom och prisinformation, skulle ett taxiledningssystem initialt omfatta dessa frågor. Vad gäller lokalkännedom skulle innebörden vara att tillståndshavaren visar hur hans eller hennes förare, genom det sätt tillståndshavaren har valt, hittar inom det område där tillståndshavaren är verksam. Vad gäller prisinformation skulle innebörden vara att tillståndshavaren behöver visa hur det säkerställs att förarna kan tillämpa företagets prisinformation för att bl.a. kunna beräkna det ungefärliga priset på en taxiresa. I vissa fall skulle taxiledningssystemet även innehålla uppgifter om hur det säkerställs att prisuppgift lämnas före färd. Tillståndshavaren skulle även kunna visa hur klagomål, kopplade till dessa områden, hanteras och följs upp.

Taxiledningssystemet skulle kunna anpassas till tillståndshavarens verksamhet, t.ex. om den enbart omfattar sjuktransport eller skolskjuts.

5.3 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande inte bör införas krav på taxiledningssystem.

5.4 Skäl för bedömningen

Den bedömning som presenteras i denna utredning innebär att förslaget om att införa krav på taxiledningssystem, i den form som redovisas ovan och den som lämnades i rapporten Översyn av prisinformation för taxiresor

m.m. år 2010⁴⁴, inte är aktuellt för närvarande. Skälen till denna bedömning är följande.

I denna rapport föreslås åtgärder som ska leda till förbättringar inom taxiverksamheten som helhet. Utöver förslagen i denna rapport finns även förslaget om införande av redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66). Det tänkta taxiledningssystemet var avsett att initialt fokusera på de upplevda problemen inom områdena prisinformation och lokalkännedom. I denna rapport föreslås prisuppgift i vissa fall (se avsnitt 3.4) och förbättrat skriftligt delprov i kartläsning, en praktisk prövning av att hitta till angivet resmål i samband med körprovet och ett nytt och moderniserat skriftligt prov i lokalkännedom (se avsnitt 4.2-4.5). Dessa åtgärder riktas just mot områdena prisinformation och lokalkännedom. Transportstyrelsen anser att de nämnda förslagen, inklusive förslaget om redovisningscentraler, sammanlagt bör medföra positiva effekter inom taxiverksamheten. Det är först efter att effekterna av dessa förslag har utvärderats som det kan avgöras om även ett taxiledningssystem behövs.

Utöver detta konstaterar Transportstyrelsen att förslaget om taxiledningssystem medför kostnader för tillståndshavaren. I och med detta behöver det säkerställas att kostnaderna för tillståndshavarna står i rimlig proportion till effekterna av att införa ett krav på taxiledningssystem i förhållande till övriga föreslagna och genomförda åtgärder.

⁴⁴ Transportstyrelsen, Översyn av prisinformation för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag. TSV 2010-1742, 2010-04-27.

6 Tillstånd och tillsyn

6.1 Anmälan av fordon i taxitrafik

Förslag

Bestämmelserna om anmälan om fordon i taxitrafik förtydligas på så sätt att det framgår att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen innan ett fordon får användas i taxitrafik.

6.1.1 Problembeskrivning

Innan ett fordon får användas i taxitrafik ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan till Transportstyrelsen. Anmälan ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehåller med nyttjanderätt. Om anmälan innebär att verksamheten utökas ska en redovisning av ekonomiska resurser medfölja anmälan.⁴⁵

Ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) och som inte har undantagits från skyldigheten att ha taxameter ska vara försedd med särskilda registreringsskyltar för taxi (taxiskytlar). På ett taxifordon får till dess fordonsgäaren erhållit taxiskytlar finnas vanliga vita registreringsskyltar.⁴⁶

Det framgår inte helt tydligt vid vilken tidpunkt som tillståndshavaren kan anses ha gjort en skriftlig anmälan som medför att fordonet får användas i taxitrafik. Det kan vara när tillståndshavaren har skickat anmälan, när anmälan kommit in till Transportstyrelsen eller när anmälan registrerats i vägtrafikregistret.

Det förekommer att fordon framförs i taxitrafik utan att de är anmälda för sådan trafik. Polisen upplever att det är vanligt förekommande att bilar används i taxitrafik med vanliga vita registreringsskyltar. Det innebär bl.a. att fordonet inte kommer att kunna underkastas någon kontroll från Skatteverket, eftersom Skatteverket inte känner till att fordonet används som taxi. När ett fordon uppmärksammas i taxitrafik med vanliga vita registreringsskyltar, och utan att det framgår i vägtrafikregistret att fordonet är anmält för taxitrafik, händer det ofta att föraren uppger att anmälan till Transportstyrelsen är gjord. Eftersom författningstexten anger att tillståndshavaren ska göra en anmälan anser polisen att det inte går att lagföra i en sådan situation.

⁴⁵ 4 kap. 2 och 3 §§ taxitrafikförordningen (2012:238).

⁴⁶ 7 kap. 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och 5 kap. 7 och 8 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

6.1.2 Gällande bestämmelser

Av 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) följer att innan ett annat fordon än ett släpfor don får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen.

Av 4 kap. 3 § taxitrafikförordningen framgår vilka uppgifter anmälan ska innehålla och vilka handlingar som ska följa anmälan eller på begäran ges in till Transportstyrelsen.

Av 4 kap. 4 § taxitrafikförordningen följer att Transportstyrelsen ska kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beska ftenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och fordonsförordningen samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp som taxitrafiktillståndet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

Av 4 kap. 5 § taxitrafikförordningen följer att om en ökning sker av det antal personbilar eller lätta lastbilar som tillståndshavaren ska använda ska Transportstyrelsen pröva att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Även i övrigt ska lämpligheten enligt 2 kap. 5 § första stycket taxitrafiklagen, utom i fråga om yrkeskunskande, prövas. Om rörelsen utökas behöver en ny lämplighetsprövning inte göras, om en sådan prövning nyligen har genomförts eller om en lämplighetsprövning av andra skal framstår som nödvändig.

Av 2 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister framgår att det i vägtrafikregistret, i fråga om yrkestrafik- och taxitrafikregistrering, ska föras in de uppgifter som framgår av bilaga 3. Av bilaga 3 punkt 3 framgår att uppgift ska föras in om fordon som har anmälts att användas med stöd av ett tillstånd.

Enligt 7 kap. 9 § förordningen om vägtrafikregister ska på en registrerings-skylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt taxitrafiklagen och som inte har undantagits från skylldigheten enligt 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen bokstaven T anges till höger om registreringsnumret (taxiskylt). Detta gäller dock inte om fordonet är försedd med personliga skyltar enligt 16 kap. 6 § förordningen om vägtrafikregister.

Av 5 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret följer att beträffande taxiskytlar utförs bokstäver och siffror i svart på gul ljusreflekterande botten. Av 5 kap. 8 § samma föreskrift följer att på ett taxifordon får till dess fordonsgäaren erhållit taxiskylt finnas en sådan registreringsskylt som avses i 7 kap. 5 §

förordningen om vägtrafikregister. På en sådan skylt är bokstäver och siffror utförda i svart på vit ljusreflekterande botten enligt 5 kap. 3 § TSFS 2010:112.

6.1.3 Transportstyrelsens handläggning av anmälningar av fordon i taxitrafik

En anmälan om att ett fordon ska användas i taxitrafik kan i dagsläget göras elektroniskt eller på pappersblankett. Fysiska personer som är tillståndshavare, eller trafikansvariga hos juridiska personer, får en säkerhetskod av Transportstyrelsen. Med denna kod eller med e-legitimation kan tillståndshavaren eller den trafikansvarige använda särskilda e-tjänster som Transportstyrelsen tillhandahåller. Under förutsättning att ett fordon är registreringsbesiktat som taxi och tillståndshavaren är registrerad ägare eller leasingtagare till fordonet och anmälan inte innebär utökning av antalet fordon enligt taxitrafiktillståndet, kan tillståndshavaren använda e-tjänsten för att anmäla fordonet i taxitrafik. Registrering av anmälan sker då omedelbart och syns direkt i vägtrafikregistret. Under samma förutsättningar registreras en per post inkommen skriftlig anmälan genom automathandläggning omgående. Även om en anmälan kräver manuell handläggning, registreras den i de flesta fall samma dag som den kommer in, också i de fall en ekonomisk redovisning ska vara bifogad och kräver granskning.

I vissa fall kan registrering av ett ägarbyte eller en registreringsbesiktning för taxi behöva avvaktas för att registreringen av en inkommen anmälan om att ett fordon ska användas i taxitrafik ska vara tekniskt möjligt att genomföra i vägtrafikregistret. I sådana fall kan registreringen dröja någon eller några dagar.

Om handlingar som styrker tillräckliga ekonomiska resurser vid en utökning av verksamheten inte har medföljt anmälan medför detta att anmälan om att ett fordon ska användas i taxitrafik inte förs in i vägtrafikregistret förrän Transportstyrelsen fått handlingarna och prövningen av att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda är gjord. När en tillståndshavare avser att utöka verksamheten kan Transportstyrelsen emellertid, om tillståndshavaren så önskar, i förväg granska de ekonomiska resurserna innan ytterligare fordon anskaffas.

En tillståndshavare kan via de tidigare nämnda e-tjänsterna kontrollera uppgifterna om sitt tillstånd och sina fordon och kan på så sätt också ta reda på om en anmälan att ett fordon ska användas i taxitrafik har registrerats i vägtrafikregistret.

6.1.4 Förslag

Bestämmelserna om anmälan om fordon i taxitrafik förtydligas på så sätt att det framgår att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrel-

sen innan ett fordon får användas i taxitrafik. De föreslagna ändringarna medför en följdändring i straffbestämmelserna.

6.1.5 Skäl för förslaget

Av gällande bestämmelser framgår det inte helt tydligt vid vilken tidpunkt en tillståndshavare kan anses ha gjort en skriftlig anmälan som medför att ett fordon får användas i taxitrafik. Transportstyrelsen tillämpar bestämmelserna på så sätt att anmälan anses vara gjord när den kommit in till myndigheten och är fullständig. Polisen har framfört att de har uppfattat det så att det för framförandet av fordon i taxitrafik endast krävs att anmälan har sänds till Transportstyrelsen. Bestämmelserna och tillämpningen av dessa öppnar upp för en osäkerhet kring frågan om när ett fordon tidigast kan användas i taxitrafik. Bestämmelserna behöver därför tydliggöras. Det behöver också skapas bättre förutsättningar för polisen att utföra kontroller av taxifordon. Även i utredningen om redovisningscentraler för taxi har det framhållits att en tydligare reglering i detta avseende skulle vara önskvärd.⁴⁷

En ändring av bestämmelserna på så sätt att det framgår att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen innan ett fordon får användas i taxitrafik innebär ett förtydligande av från vilken tidpunkt en tillståndshavare tidigast kan använda sitt fordon i verksamheten. Det blir lättare för polisen att kontrollera om tillståndshavaren verkligen har fullgjort sin anmälningsplikt för ett fordon som körs med vita skyltar och inte är registrerat som fordon i taxitrafik i vägtrafikregistret. Polisen kan då ringa till Transportstyrelsen och kontrollera om en fullständig anmälan har kommit in. Polisen kommer dock fortfarande inte att ha någon möjlighet att ringa till Transportstyrelsen under kvällen och helger för att kontrollera om en fullständig anmälan har kommit in, men kan i efterhand kontrollera uppgifterna hos Transportstyrelsen och vid behov följa upp ärendet. Möjligheten att låta bli att anmäla ett fordon som används i taxitrafik, för att på så sätt undanhålla fordonet från Skatteverkets kontroller av verksamheten, kommer sannolikt att minska med en tydligare reglering.

⁴⁷ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi, s.75 ff.

6.2 Omhändertagande registreringsskyltar för taxifordon på grund av taxameterrelaterade problem

Förslag

Fordonets taxameterutrustning ska vara besiktad i föreskriven ordning för att ett fordon ska få användas i taxitrafik. Det ska vara möjligt att omhänderta en registreringsskylt om taxameterutrustningen vid en kontroll visar sig inte fungera tillfredsställande eller om den är obeskiktad.

6.2.1 Problembeskrivning

En taxameter ska beräkna priset och skriva ut kvitto på uppåttakt. Taxametern ska också genom registrerande av uppgifter förse taxiförslaget med underlag för fakturering och bokföring och ge myndigheter uppgifter för skattekontroll av verksamheten. Fungerande taxameterutrustning är därför av stor betydelse för att bl.a. säkerställa korrekt debitering av pris och rätt skattedebitering. Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med meddelade föreskrifter. Taxameterutrustningen och fastsättningen av denna ska vara kontrollerade och plomberade och besiktning av taxameterutrustningen ska ske årligen. Ett användande av ett fordon i taxitrafik i strid med dessa bestämmelser är förenat med penningböter.⁴⁶ Polisen upplever dock att fordon med bristfällig eller obeskiktad taxameter fortsätter att användas i taxiverksamhet även efter att penningböter har utdömts. Någon föreskriven möjlighet för polisen att omhänderta fordonets registreringsskyltar för att på så sätt förhindra att taxitrafik fortsätter att bedrivas med fordon som har bristfälliga eller obeskiktade taxametrar finns inte i dagsläget. Först när en överträdelse av detta slag lagförts vid upprepade tillfällen kan det bli fråga för Transportstyrelsen att återkalla taxitrafiktillståndet.

6.2.2 Gällande bestämmelser

Av 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) följer att en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska vara försett med sådan skylt. Vidare får skyltarna omhändertas om fordonet är belagt med körförbud enligt fordonslagen (2002:574), om det för fordonet gäller brukande förbud enligt en föreskrift som har meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) om särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring. Vid

⁴⁶ 5 kap. 1 och 3 §§ och 7 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238).

ett omhändertagande av ett taxifordons registreringsskyltar får polisman medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställningsplats eller avlastningsplats eller verkstad.

Av 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) följer att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § samma förordning. Taxameterutrustningen och fastsättningen av denna ska vara kontrollerade och plomberade på det sätt som anges i föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § taxitrafikförordningen.

Av 5 kap. 3 § första stycket taxitrafikförordningen följer att taxameterutrustning ska besiktas senast ett år från installationen eller den senaste besiktningen av ett godkänt besiktningsskilt. Vid besiktningen ska en kontrollrapport upprättas.

I styrelsens för ackreditering och kontroll (SWEDAC) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning finns bestämmelser om installation och fastsättning av taxameterutrustning och om återkommande besiktning av taxameterutrustning i bruk.

6.2.3 Förslag

Bestämmelserna i 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen om taxameterutrustning ändras på så sätt att det också krävs att fordonets taxameterutrustning är besiktad i föreskriven ordning för att ett fordon ska få användas i taxitrafik. Bestämmelserna i 5 kap. 8 § taxitrafiklagen om omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon kompletteras med en möjlighet att omhänderta registreringsskylt om taxameterutrustningen vid en kontroll visar sig inte fungera tillfredsställande eller om den är obeskiktad.

6.2.4 Skäl för förslaget

Bestämmelserna i 5 kap. 8 § taxitrafiklagen om omhändertagande av registreringsskyltar för taxifordon omfattar inte omhändertagande på grund av brister i taxameterutrustningen. För att mer effektivt kunna förhindra att fordon med bristfälliga eller obeskiktade taxameterutrustningar används i taxitrafikverksamhet behöver dessa bestämmelser kompletteras med bestämmelser som möjliggör omhändertagande av registreringsskyltar på grund av brister i taxameterutrustningen eller om taxameterutrustningen inte har besiktats i föreskriven ordning. Ett omhändertagande av ett taxifordons registreringsskyltar torde innebära att fordonsgälden relativt snabbt åtgärdas bristerna som medfört omhändertagandet, för att så snart som möjligt återfå skyltarna och fortsätta använda fordonet i taxitrafik.

En förutsättning för en reglering om att omhändertaga ett fordonets registreringsskyltar är att det föreligger någon form av brukandehinder för fordonet. Transportstyrelsen gör bedömningen att gällande bestämmelser i 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen inte omfattar ett hinder mot att bruka ett fordon i taxitrafik med obeskattad taxameterutrustning, om utrustningen i sig fungerar tillfredsställande. För att möjliggöra ett omhändertagande av registreringsskyltar för taxi, både på grund av att taxameterutrustningen inte fungerar tillfredsställande och på grund av att taxametern inte har besiktats, behöver 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen ändras på så sätt att det framgår att ett fordon inte heller får användas i taxitrafik om taxametern inte har besiktats i föreskriven ordning.

6.3 Ägarbyte av efterlysta taxifordon

Bedömning

Inom ramen för gällande bestämmelser om ägarbyten av efterlysta fordon i förordningen om vägtrafikregister finns möjlighet att, med utvecklade handlägningsrutiner, komma till rätta med de problem med ägarbyten av efterlysta taxifordon som polisen har redovisat.

6.3.1 Problembeskrivning

Polisen har uppgett att det förekommit att ägarbyten registrerats i vägtrafikregistret beträffande taxifordon som av polisen varit efterlysta och ingått i brottsutredningar, trots att fordonen varit noterade som efterlysta i registret. Detta har enligt polisen inneburit att brottsutredningarna försvårats. Registreringen av ägarbytena har enligt polisen underlättat vidareförsäljning av fordonen, eventuellt genom fordonssågens medverkan. Bevismaterial, exempelvis information från taxametrar, har därmed försvunnit eller förstörts innan polisen återfunnit fordonen.

6.3.2 Gällande bestämmelser

Bestämmelser om ändrade förhållanden i fråga om fordon finns i 10 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Av 10 kap. 1 och 3 §§ denna förordning följer att om ett fordon har bytt ägare ska den registrerade ägaren och den som förvärvat fordonet anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. Anmälan ska göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original om inte annat är föreskrivet. Vidare följer av 10 kap. 6 § samma förordning att Transportstyrelsen får vägra att registrera ett ägarbyte om fordonet är efterlyst eller taget i beslag. Av punkt 3 i bilaga 1 till förordningen om vägtrafikregister framgår att uppgift om att ett fordon är taget i beslag eller efterlyst ska föras in i vägtrafikregistret.

6.3.3 Transportstyrelsens handläggning av anmälan om ägarbyten för fordon som är noterade som efterlysta

När ett fordon ska efterlysas lägger polisen in uppgiften i det s.k. efterlysningsregistret. Efterlysningsregistret hanteras av Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen har tillgång till vissa uppgifter i systemet. I efterlysningsregistret benämns ett efterlyst fordon som eftersökt (EF). Om ett fordon är eftersökt lägger polisen även in en brottskod som visar orsaken till att fordonet är eftersökt. När polisen har noterat ett fordon som eftersökt i efterlysningsregistret för uppgift om att fordonet är efterlyst in i vägtrafikregistret. Uppgift om vilken brottskod som polisen noterat i efterlysningsregistret förs inte in i vägtrafikregistret, och är inte heller tillgänglig för Transportstyrelsen.

Vid fullständiga anmälningar om ägarbyten fattar Transportstyrelsen i normalfallet beslut om ägarbyte maskinellt genom automatiserad behandling av uppgifter. När en uppgift om att ett fordon är efterlyst har förts in i vägtrafikregistret stoppas det automatiserade beslutsfattandet, och ärendet handläggs istället manuellt. Transportstyrelsen utreder då om det anmälda ägarbytet ska registreras. En skrivelse skickas till den registrerade ägaren, med fråga om denne godkänner det anmälda ägarbytet. Den anmälda köparen tillskrivs samtidigt med uppgift om att förfrågan har skickats till den registrerade ägaren för godkännande av ägarbytet. I de fall där den registrerade ägaren medger att ägarbyte får ske, registreras ägarbytet i onlighet med anmälan. Om den registrerade ägaren inte godkänner ägarbytet beslutar Transportstyrelsen att inte registrera ägarbytet. Om den registrerade ägaren inte svarar kan ägarbytet ändå i vissa fall registreras, exempelvis om Transportstyrelsens utredning visar att det är den anmälda köparen som efterlyst fordonet och den registrerade ägaren inte uttryckligen motsätter sig ägarbytet. Gäller anmälan ett ägarbyte till ett försäkringsbolag registreras ägarbytet i vägtrafikregistret utan förfrågan till den registrerade ägaren.

6.3.4 Bedömning

Det finns enligt gällande bestämmelser möjlighet för Transportstyrelsen att vägra registrering av ägarbyte av fordon som är efterlysta. Enligt Transportstyrelsens uppfattning fungerar handläggningen av dessa ärenden utan större problem och det är sällan förekommande att ägarbyten registreras felaktigt. En ordning där samtliga ägarbyten för efterlysta fordon vägras bedöms därför som mindre lämplig då det i vissa fall finns anledning att registrera ägarbyten även om det finns en notering om efterlysning i vägtrafikregistret. Det kan vara fråga om ägarbyten till försäkringsbolag eller fordon som inte ingår i någon brottsutredning eller att fordonet har återfunnits men efterlysningsnoteringen inte tagits bort.

Om efterlysningen har sin grund i att fordonet ingår i en brottsutredning inom exempelvis taxiverksamhet kan handlägningsrutinerna behöva ses över på så sätt att ägarbyte inte registreras även om fordonets ägare medger detta. Det kan i vissa fall finnas anledning att misstänka att fordonsgäran har intresse av att ägarbytet registreras för att eventuellt försvåra brottsutredningen. En förutsättning är att Transportstyrelsen får kännedom om att det efterlysta fordonet ingår i en brottsutredning och att en inkommen anmälan om ägarbyte därför inte ska registreras. En tänkbar lösning är att polisen underlättar Transportstyrelsen genom att använda eller utveckla en kod i efterlysningssystemet som innebär att ägarbyte inte bör registreras. Transportstyrelsen kan då, med ledning av koden, besluta att inte registrera ägarbytet. En annan möjlig lösning är att Transportstyrelsen alltid kommunicerar polismyndigheten vid utredningar där fordon är noterade som efterlysta.

Transportstyrelsen gör således bedömningen att det är möjligt att inom ramen för befintliga bestämmelser, men med utvecklade handlägningsrutiner och i samarbete med polisen, komma till rätta med de aktuella problemen. Styrelsen kommer därför att fortsätta utredningen om vilken lösning som är mest ändamålsenlig.

6.4 Otilåten taxitrafik

Bedömning
Kraftigare åtgärder behöver vidtas i fråga om taxiförarlegitimation då innehavaren döms för otilåten taxitrafik vid ett tillfälle.

6.4.1 Bakgrund

I rapporter, analyser och artiklar om svart arbetskraft lyfts några branscher fram som särskilt utsatta. De branscher som utmärker sig vad gäller problem med svart arbetskraft är bygg- och anläggningsbranschen, städtjänster, bemanningsföretag och transport- och flyttjänster. Andra branscher med stora problem är restaurangbranschen, taxinäringen och detaljhandeln.⁴⁹

6.4.2 Gällande bestämmelser

Enligt 5 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) döms den som uppsåtligt bedriver taxitrafik utan tillstånd för olaga taxitrafik. Denna bestämmelse kräver att man kan visa att verksamhet har pågått under en tid, dvs. att man bedriver taxitrafik.

Enligt 5 kap. 2 § taxitrafiklagen döms den som uppsåtligt utan taxitrafiktillstånd utför en persontransport mot ersättning efter erbjudande om

⁴⁹ Konkursverket. Osund konkurrens i offentlig upphandling. Om lagövertredelser som konkurrensmedel. Rapport 2013-6, s. 22.

körning till allmänheten för otilåten taxitrafik. Denna bestämmelse innebär att det räcker att man kan visa att det har varit fråga om en körning.

6.4.3 Nuvarande praxis

Otilåten taxitrafik kan uppkomma vid två tillfällen. Den ena situationen är att en person utför taxitrafik utan taxiförarlegitimation och det sker vid ett tillfälle. Den andra situationen är att en person utför taxitrafik och har taxiförarlegitimation men persontransporterna utförs inte inom någon tillståndshavares verksamhet. Även detta sker vid ett tillfälle.

För närvarande är praxis inom Transportstyrelsen vad gäller otilåten taxitrafik följande:

Vid ansökan om taxiförarlegitimation beaktas den otilåta taxitrafiken och Transportstyrelsen avslår ansökan. Den sökande bedöms vara olämplig att tjänstgöra som taxiförare under en tid av två till tre år efter att brottet begicks.

Om en taxiförare döms för otilåten taxitrafik vid flera tillfällen återkallar Transportstyrelsen taxiförarlegitimationen. Om en taxiförare döms för otilåten taxitrafik vid ett tillfälle meddelar Transportstyrelsen en varning.

6.4.4 Bedömning

Kraftigare åtgärder behöver vidtas i fråga om taxiförarlegitimation då innehavaren döms för otilåten taxitrafik vid ett tillfälle. Någon ändring i gällande bestämmelser för att ändra praxis behövs inte. Det är därför möjligt att vid kommande ärende besluta om återkallelse i stället för att meddela varning.

6.4.5 Skäl för bedömningen

Bekämpande av svarttaxiverksamhet är i första hand en polisiär fråga. Den del Transportstyrelsen kan bidra med rör tillsynen av taxiförarlegitimationer. Om en innehavare av taxiförarlegitimation visar sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik genom brottslig gärning ska legitimationen återkallas om varning inte är tillräcklig åtgärd. För att visa att Transportstyrelsen verkar för konkurrens på lika villkor även när det gäller taxitrafik som utförs utan tillstånd behöver Transportstyrelsen anpassa sina åtgärder till en strängare praxis när otilåten taxitrafik utförs av innehavare av taxiförarlegitimation.

6.5 Ekonomisk brottslighet

6.5.1 Bedömning

Bedömning

Ett införande av obligatoriska redovisningscentraler kommer att försvåra skattefusk och göra branschen mindre intressant för oseriösa aktörer.

6.5.2 Skäl för bedömningen

Ett av de största problemen inom taxinärningen i dag är förekomsten av ekonomisk brottslighet vilket snedvrider konkurrensen på marknaden. Till detta kommer även problemet med svarttaxi. Regelutredningen⁵⁰ anser att det bör vara en prioriterad uppgift att komma tillrätta med dessa problem. Utredningen riktar kritik mot att beslutsfattarna har varit för passiva och obeslutsamma mot bakgrund av de utredningar som genomförts vilka haft till uppgift att bl.a. behandla problemen med ekonomisk brottslighet.

Transportstyrelsen kan konstatera att utöver de tre tidigare genomförda utredningarna⁵¹ har nu en fjärde presenterats⁵². Transportstyrelsen har i remissvar tillstyrkt förslaget om inrättande av redovisningscentraler för taxi⁵³. Ett införande av obligatoriska redovisningscentraler kommer att försvåra skattefusk och göra branschen mindre intressant för oseriösa aktörer.

6.6 Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg

Pågående åtgärd

Under år 2013 har Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen tagit fram ett utkast till gemensam tillsynsstrategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Under våren 2014 ska strategin interneras, förankras och beslutas inom respektive myndighet.

6.6.1 Gällande bestämmelser

Av 7 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår att Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för kontroll av kör- och vilotidsbestämmelserna. Ytterligare bestämmelser som har påverkan på eller berör en kontroll- och tillsynsstrategi finns främst i nedanstående författningar.

⁵⁰ SOU 2005:4. Liberalisering, regler och marknader. Bilagor till Regelutredningen, s. 331-332.

⁵¹ * SOU 1997:111. Branschutredning och andra åtgärder mot ekonomisk brottslighet.

* SOU 1999:60. Kundvalnigare taxi.

* SOU 2004:102. Svarttaxi och ekonomisk brottslighet.

⁵² Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi.

⁵³ Transportstyrelsen, Remissvar Redovisningscentraler för taxi (Ds 2013:66), 2014-01-29, TSV 2013-3364.

- Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG
- Yrkestrafiklag (2012:210)
- Yrkestrafikförordning (2012:237)
- Taxitrafiklag (2012:211)
- Taxitrafikförordning (2012:238)

6.6.2 Bakgrund

För att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken ska, enligt förslag i rapporten "Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg"⁵⁴, Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ta fram en gemensam strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Huvudsyftet med strategin ska vara att ge största möjliga positiva effekt på yrkestrafikens regel efterlevnad. Strategin ska omfatta:

- Fördjupat samarbete kring metodutveckling för en effektivare kontroll och tillsyn.
- Principer för urval av kontroll- och tillsynsobjekt.
- Vilka mätbara kvalitativa och kvantitativa mål som ska sättas så att kontroll- och tillsynsverksamheten kan följas upp och styras gemensamt och var för sig.
- Hur samverkan och informationsöverföring ska ske mellan myndigheterna utöver av vad som är fastställt i författningar.
- Hur den gemensamma uppföljningen av tillsyns- och kontrollverksamheten ska gå till.

6.6.3 Pågående åtgärd

Under år 2013 har Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen tagit fram ett utkast till en gemensam tillsynsstrategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg.

Strategin tar fasta på resultatet av den tillståndsmätning för regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg (godstransporter, beställningstrafik med buss och taxitrafik) som genomfördes under år 2012 och som visar att inom fyra områden är regel efterlevnaden anmärkningsvärt låg. Dessa områden är hastighetsregler, bestämmelser om kör- och vilotider för gods- och bussföretag, lastsäkringsbestämmelser för godsfordrag och regler kring

⁵⁴ Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE, avsnitt 5.1, 2013-02-19, TSV 2012-1207, POA-337 2016/12.

tidbok för taxiföretag. Kontroll- och tillsynsstrategin fokuserar i första hand på att uppnå en betydligt förbättrad regel efterlevnad inom nämnda områden samt bibehålla eller ökad regel efterlevnad inom övriga mätbara områden.

Förbättringsresultat ska uppnås genom att tillsyns- och kontrollinsatser, utöver vad som är fastställt i författningar, ska prioriteras mot företag som visat sig benägna att bryta mot de definerade problemområdena.

Under våren 2014 ska strategin remissbehandlas, förankras och beslutas internt inom respektive myndighet.

6.7 Myndighetssamverkan

Pågående åtgärd

Under år 2013 har samverkande myndigheter beslutat om en riktlinje för perioden 2014-2019. Riktlinjen tar sin utgångspunkt i de tillståndsmätningar som genomfördes första gången år 2012 och som ska genomföras vart tredje år. I riktlinjen ingår även ett uppföljningsansvar, att tillsynskonferenser ska hållas vart tredje år för uppföljning och utveckling av både samverkan och tillståndsmätningar samt ett ansvar att regelbundet bjuda in företrädare för yrkestrafikbranscher och andra myndigheter till dialog och samråd.

6.7.1 Gällande bestämmelser

Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) har Transportstyrelsen ansvar för tillsynen över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

6.7.2 Bakgrund

Innebörderna av att bedriva en samverkan mellan myndigheter när det gäller yrkestrafiken innebär inte en omfördelning av detta grundläggande tillsynsansvar till någon annan myndighet. Samverkan i här aktuellt avseende syftar bl.a. till att:

- Effektivisera samordningen av samhällets insatser mot olika former av överträdelser för att nå en bättre regel efterlevnad inom yrkestrafiken på väg.
- Transportstyrelsen tillförs information av värde i den egna tillsynsverksamheten.
- Övriga deltagande myndigheter i samband med kontroller eller andra aktiviteter kring yrkestrafiken kan få kännedom om förhållanden som kan användas i dessa myndigheters egna tillsyns- eller kontrollaktiviteter inom deras respektive ansvarsområden.
- Samverkansinsatserna ska leda till ett påvisbart mer värde utöver vad varje deltagande myndighet förväntas uppnå på egen hand.

6.7.3 Pågående åtgärd

Under år 2013 har samverkande myndigheter⁵⁵ beslutat om en riktlinje för perioden 2014-2019⁵⁶. Riktlinjen tar sin utgångspunkt i de tillståndsmätningar som genomfördes första gången 2012 och som ska genomföras vart tredje år. I riktlinjen ingår även ett uppföljningsansvar, att tillsynskonferenser ska hållas vart tredje år för uppföljning och utveckling av både samverkan och tillståndsmätningar samt ett ansvar att regelbundet bjuda in företrädare för yrkestrafikbranscher och andra myndigheter till dialog och samråd.

6.8 Branschsamråd

Pågående åtgärd

Transportstyrelsen har branschsamråd (samråd med yrkestrafikbranscherna) för att informera om pågående verksamhet, tillvarata yrkestrafikbranschernas synpunkter och skapa effektiva mötesformer. Branschsamråd med nationell inriktning ska ske två gånger per år. Även branschsamråd med regional inriktning ska ske två gånger per år.

6.8.1 Bakgrund

Enligt den riktlinje som gäller för branschansvar inom Transportstyrelsen, väg- och järnvägsavdelningen⁵⁷ ingår att etablera och upprätthålla kontakt och dialog med den del av omvärlden som berörs av avdelningens verksamhet, vilket inkluderar att:

- Kartlägga vilka aktörer och intressenter bland medborgare och i näringslivet, som berörs av den verksamhet i avdelningen, som branschansvaret är kopplat till.
- Upprätta en kommunikationsplan och/eller en intern rutin för relationen med berörda aktörer och intressenter.
- Organisera och resursätta arbetet enligt kommunikationsplan och/eller en intern rutin.
- Styra och följa upp arbetet enligt kommunikationsplan och/eller en intern rutin.
- Säkerställa att information och övervakningen från kontakt och dialog med aktörerna och intressenterna kommer berörd verksamhet till del.

⁵⁵ Samverkande myndigheter är Transportstyrelsen (sammanskallande), Rikspolisstyrelsen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten. I regionala sammanhang ersätts Rikspolisstyrelsen av länspolismyndigheter.

⁵⁶ Transportstyrelsen (m.fl.). Riktlinje för samverkansstrategi yrkestrafik på väg. TSV 2013-3889.

⁵⁷ Transportstyrelsen. Riktlinje för branschansvar i väg- och järnvägsavdelningen. 2011-06-10. TSG 2011-528.

- Ständigt förbättra kontakt och dialog med aktörerna och intressenterna i takt med utvecklingen.

6.8.2 Pågående åtgärd

Med utgångspunkt från ovanstående har Transportstyrelsen branschsamråd (samt med yrkestrafikbranscherna) för att informera om pågående verksamhet, tillvarata yrkestrafikbranschernas synpunkter och skapa effektiva mötesformer. Branschsamråd med nationell inriktning ska ske två gånger per år. Även branschsamråd med regional inriktning ska ske två gånger per år. En gång per år ska yrkestrafikbranscherna ges tillfälle att träffa företrädare för samtliga samverkande tillsynsmyndigheter gemensamt. Utöver detta bjuds branscherna regelbundet in till olika former av medverkan i projekt och uppdrag som kan ha betydelse för deras egen eller deras medlemmars verksamhet.

6.9 Återkommande tillståndsmätningar av regel efterlevnad inom yrkestrafik på väg

Pågående åtgärd

Återkommande tillståndsmätningar ska göras vart tredje år, dels tillståndsmätning av regel efterlevnad inom yrkestrafiken på väg, dels tillståndsmätning av skatter och avgifter för innehavare av yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd.

Transportstyrelsen kommer under år 2014 att, i samverkan med andra myndigheter och berörda branscher, arbeta med att utveckla kommande tillståndsmätningar.

6.9.1 Bakgrund

I rapporten Uppdrag om regel efterlevnad inom yrkestrafiken på väg³⁸ har Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen föreslagit att återkommande tillståndsmätningar ska göras, dels tillståndsmätning av skatter och avgifter för innehavare av yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. I rapporten föreslås att tillståndsmätningarna ska genomföras vart tredje år. Tillståndsmätningen på väg bör omfatta ett flertal parametrar rörande förare, fordon, företag och last. Tillståndsmätningen av skatter och avgifter bör omfatta en kontroll av hur innehavare av yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd följer bestämmelserna om registrering av skatter och avgifter samt betalning av dessa. Båda tillståndsmätningarna ska omfatta transportslagen buss, gods och taxi.

³⁸ Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Uppdrag om regel efterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE. 2013-02-19. TSV 2012-1207. POA-337 2016/12.

6.9.2 Pågående åtgärd

I remissvar på rapporten har ett flertal synpunkter kommit på vad som kan förbättras och vilka parametrar som mätningarna kan behöva omfatta för att ånå mer information ska kunna fångas upp i tillståndsmätningarna.

Transportstyrelsen kommer under år 2014 att, i samverkan med andra myndigheter och berörda branscher, arbeta med att utveckla kommande tillståndsmätningar. Utvecklingen kan innebära att öka antalet mätbara parametrar, kontrollera en större mängd fordon samt utökning av antal kontrollplatser och tidpunkter för kontroll.

6.10 Marknadsövervakning

Pågående åtgärd

Marknadsövervakning avseende marknaden för taxitrafik är under uppbyggnad för att bättre möta de behov av statistik och kunskapsunderlag som är nödvändiga för att ge en korrekt bild av hur taximarknaden och eventuella delmarknader ser ut och utvecklas.

6.10.1 Gällande bestämmelser

Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen innehåller bestämmelser om myndighetens uppgifter. Verksamheten ska särskilt bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Enligt 3 § samma förordning ska Transportstyrelsen särskilt ansvara för villkor för marknadsutbud och konkurrensvillkor, och villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

I regleringsbrevet för år 2014 avseende Transportstyrelsen framgår under punkt 2.2 att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning, i relation till myndighetens verksamhet vad gäller regelgivning, tillsyn och tillståndsgivning, i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom transportområdet.³⁹

6.10.2 Bakgrund

Av Transportstyrelsens rapport om marknadsövervakning 2013⁴⁰ framgår följande. På varje marknad behöver det finnas tydliga spelregler och rättvisa förutsättningar för dem som verkar, eller har för avsikt att verka på marknaden. När allt fler transportmarknader öppnas upp för konkurrens blir behovet av marknadsövervakning mer påtagligt än tidigare. Marknadsövervakning, eller uppföljning och utvärdering, handlar om att ge en samlad bild av hur en marknad, inklusive eventuella delmarknader, utvecklar sig ur ett

³⁹ Nylingsdepartementet. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. 2013-12-19. N2013/1224/TE. N2013/583/KLS (delvis). N2013/5896/TE.

⁴⁰ Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013. Rapport. TSG 2012-172.

effektivitets- och konkurrensperspektiv. Det handlar även om att identifiera och bedöma marknadsverkan av eventuella missförhållanden vad gäller bl.a. konkurrenssituationen inom transportsystemet. Enligt betänkandet "Konkurrens på spåret"⁶¹ bör det göras med fokus på effekter för resanderna, för marknaden och för samhället.

6.10.3 Pågående åtgärd

Marknadsövervakningen beträffande taxitrafikmarknaden är under uppbyggnad för att bättre möta de behov av statistik och kunskapsunderlag som är nödvändigt för att ge en korrekt bild av hur taximarknaden och eventuella delmarknader ser ut och utvecklas. Myndighetens marknadsövervakning avser följa taxitrafikmarknaden för att inhämta tillräckligt kunskapsunderlag för förslag till eventuella förändringar av regelverk eller presentera andra förslag till åtgärder samt utgöra underlag vid myndighetssamverkan i frågor där fler myndigheter kan vara berörda.

6.11 Riskvärderingssystem

Pågående åtgärd

Transportstyrelsen arbetar för att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas från och med den 1 januari 2015.

6.11.1 Bakgrund

Transportstyrelsen föreslog i det tidigare regeringsuppdraget om Regelförändring inom yrkestrafiken på väg⁶² att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas. Möjligheterna att förenkla och effektivisera verksamheten med hjälp av ett riskvärderingssystem kan antas vara stora eftersom ett väl fungerande och uppbyggt riskvärderingssystem gör det möjligt att utföra riktade kontroller så att insatserna koncentreras till de företag där det finns anledning att misstänka regelbrott och där effekterna av ett ingripande kan antas bli som störst. Genom ett underrättelsebaserat arbetssätt där resultat från ett flertal olika kontrollområden och från olika myndigheter kan värderas och kopplas samman till de företag som verkar inom transportsektorn kan ett riskvärderingssystem med hög träffsäkerhet utvecklas. Detta system med insamlad information ska sedan ligga till grund för myndigheternas riskbaserade tillsyn. Det övergripande målet med ett riskvärderingssystem är

⁶¹ SOU 2008:92. Betänkande från Jämvägsutredningen 2. Konkurrens på spåret, s. 271.
⁶² Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Uppdrag om regelförändring inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE. 2013-02-19, TSV 2012-1207. POA-337 2016/12.

att kunna utföra kontroller så effektivt att regelbrottsnivån avsevärt förbättras.⁶³

6.11.2 Pågående åtgärd

Transportstyrelsen arbetar för att ett riskvärderingssystem för taxi ska införas från och med den 1 januari 2015.

6.12 Behörighetskontroller

Pågående åtgärd

Arbete med att bygga en teknisk lösning pågår för att möjliggöra kontroll av anställda förarens behörigheter som t.ex. körkort, taxiförarlegitimationer och yrkeskompetensbevis.

6.12.1 Bakgrund

Svenska Taxiförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Sveriges Åkeriförbund har i olika sammanhang aktualiserat frågan om möjligheten att via vägförarlegitimation kunna kontrollera sina anställda förarens behörigheter som t.ex. körkort, taxiförarlegitimationer och yrkeskompetensbevis. En närmare analys av förutsättningarna lämnades av vägförarlegitimeringsnämningen i betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägförarlegitimering - integritet och effektivitet.⁶⁴ Utdraget av avstyrt de önskemål som då framfördes. Genom massmedias särskilda bevakning av taxinäringen har frågan fått förnyad aktualitet och såväl Svenska Taxiförbundet som enskilda taxiförbund har kontaktat Transportstyrelsen med önskemål om en lösning.

Parallellt med att Transportstyrelsen, efter önskemål från Svenska Taxiförbundet, överlämnar (pappers)kopior av beslut om återkallelse av körkort respektive taxiförarlegitimationer, har frågan rest om det är möjligt att inom ramen för gällande lagstiftning åstadkomma ett modifierat elektroniskt utlämnande av uppgifter på ett sådant sätt att det grundläggande informationsbehovet tillgodoses. Transportstyrelsen delar i allt väsentligt Svenska Taxiförbunds motiv för att få ta del av uppgifter om de anställda förarens behörigheter. Vidare kan ett system för systematiska behörighetskontroller antas underlätta transportöparas möjligheter att ställa krav på att anlitade transportörer kontinuerligt kontrollerar sina förarens behörigheter.

⁶³ Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Uppdrag om regelförändring inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE. 2013-02-19, TSV 2012-1207. POA-337 2016/12.
⁶⁴ SOU 2010:76. Betänkande av vägförarlegitimeringsnämningen. Transportstyrelsens databaser på vägförarlegitimering - integritet och effektivitet, s. 659-663.

6.12.2 Pågående åtgärd

Under åren 2012-2013 genomförde Transportstyrelsen och Svenska Taxiförbundet en gemensam förstudie⁶⁵ i syfte att klargöra de juridiska och tekniska förutsättningarna för ett elektroniskt utlämnande samt att om möjligt ta fram förslag på tekniska lösningar. Förstudien fästes att det är tekniskt genomförbart och juridiskt möjligt att via elektroniskt utlämnande lämna ut information till taxitrafikföretag avseende anställda förarens behörigheter. Under hösten 2013 startades därför ett arbete, tillsammans med Svenska Taxiförbundet, med att bygga den tekniska lösningen. Den 28 februari 2014 kommer den del av systemet för kontroll av taxiförarlegitimationers giltighet som tillhör Transportstyrelsen⁶⁶ att vara färdigställd. Systemet för behörighetskontroller ska även anpassas till att omfatta gods- och bussbranschens behov av att genomföra behörighetskontroller. Dessa anpassningar beräknas vara klara för produktionsättning under hösten 2014.

⁶⁵ Transportstyrelsen, Slutrapport Projekt behörighetskontroll taxiförare - Information till taxiförare om anställdas behörighet att köra taxi. 2013-04-12. TSV 2012-1958.

⁶⁶ Svenska Taxiförbundet har uppgett att Taxiförbundets del av systemet ska vara klart för driftsättning i produktionsmiljö den 15 juni 2014.

7 Taxiförarlegitimation

7.1 Ytterligare en punkt om när en taxiförarlegitimation blir ogiltig

Förslag

Det införs ytterligare en punkt om när en taxiförarlegitimation blir ogiltig. Om en förare förnyar sin taxiförarlegitimation under giltighetstiden blir legitimationen ogiltig när en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut.

7.1.1 Gällande bestämmelser

Enligt 3 kap. 11 § taxitrafiklagen (2012:211) gäller inte en taxiförarlegitimation om den inte har förnyats efter föreläggande eller den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap. nämnda lag. En taxiförarlegitimation ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det och det saknas grund för återkallelse enligt 4 kap. 6 § första stycket 1 taxitrafiklagen.

7.1.2 Förslaget

Förslaget innebär att om en taxiförare vill förnya sin taxiförarlegitimation under dess giltighetstid, ska legitimationen bli ogiltig när den nya taxiförarlegitimationen har lämnats ut. Detta ska gälla vid förnyelse som beror på att taxiförarlegitimationen förnyas inom tioårsgränset, har förstörts, kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats. Detta ska även gälla när en duplett på taxiförarlegitimationen (se avsnitt 7.2) har tillhandahållits.

7.1.3 Skäl för förslaget

Transportstyrelsen ser ett behov av att säkerställa att en taxiförare enbart kan inneha en gällande taxiförarlegitimation. Set ur detta perspektiv behöver taxitrafiklagen kompletteras med bestämmelser om när en taxiförarlegitimation blir ogiltig i samband med förnyelse.

7.2 Duplett på taxiförarlegitimation och ansökan på elektronisk väg

Förslag

Det ska vara möjligt att snabbt få en duplett på taxiförarlegitimationen, om en taxiförare tappar bort sin legitimation eller om den har förstörts. Transportstyrelsen ska också få meddela föreskrifter om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation får ges in på elektronisk väg.

7.2.1 Gällande bestämmelser

Duplett på taxiförarlegitimation

Gällande bestämmelser saknar möjlighet att erhålla en duplett på taxiförarlegitimation.

Utfärdande av taxiförarlegitimation

En ansökan om utfärdande eller förnyelse av taxiförarlegitimation ska göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi ska följa med ansökan. Transportstyrelsen skickar grundhandlingen till den sökande. Detta framgår av 3 kap. 15 § första och andra styckena taxitrafikförordningen (2012:238). Av tredje stycket framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en ansökan om förnyelse av taxiförarlegitimation i stället ska ges in på elektronisk väg.

7.2.2 Förslaget

Duplett på taxiförarlegitimation

Förslaget om duplett innebär att om en taxiförare tappar bort sin legitimation eller den har förstörts, ska möjlighet finnas att snabbt få en duplett. Det i sin tur innebär att taxiföraren inte behöver ansöka om en ny taxiförarlegitimation utan enbart anmäla om att få ut en duplett. Dupletten kommer att grundas på de uppgifter som redan finns hos Transportstyrelsen och därmed kommer hanteringen kunna ske skrymsamt. Förslaget förutsätter att taxiföraren vid tidigare tillfälle har gjort en ansökan på elektronisk väg så att fotografi och underskrift redan finns i vägtrafikregistret.

Utfärdande av taxiförarlegitimation

Förslaget om utökning av föreskriftsmandatet innebär att Transportstyrelsen även får föreskriva om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation i stället ska ges in på elektronisk väg. Förslaget innebär därmed ett ytterligare steg att lämna in en ansökan om utfärdande, utöver den särskilda blanketten (grundhandlingen). På så sätt kommer Transportstyrelsen att få samma mandat oavsett om ansökan gäller utfärdande eller förnyelse.

7.2.3 Skäl för förslaget

Duplett på taxiförarlegitimation

Nuvarande bestämmelser vid förlost av eller förstörd taxiförarlegitimation innebär att innehavaren behöver meddela detta till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen skickar ut en särskild blankett (grundhandling) för underskrift och till denna handling ska ett välliknande fotografi följa med⁶⁷. När den särskilda blanketten har kommit in till Transportstyrelsen tillverkas en ny taxiförarlegitimation. Den nya taxiförarlegitimationen ska avhämtas personligen vid Postens utlämningsställen eller vid Postens ombud.

⁶⁷ 3 kap. 15 § andra stycket taxitrafikförordningen (2012:238)

Genom förslaget kommer förfaringsstadiet att förenklas och hanteringen kommer att ske snabbare. Förare kommer att kunna begära att få en duplett istället för att ansöka om ny taxiförarlegitimation. Dupletten kan skickas till förarens folkbokföringsadress, vilket medför att personlig utlämning inte behövs. Som nämnts ovan förutsätter detta dock att taxiföraren vid tidigare tillfälle har gjort en ansökan på elektronisk väg så att fotografi och underskrift redan finns i vägtrafikregistret. Närmare reglering om detta förfarande kommer att framgå av Transportstyrelsens föreskrifter.

Utfärdande av taxiförarlegitimation

Om ansökningar kan ges in på elektronisk väg öppnas möjligheter för att ta fram ett skräre och snabbare hanterings sätt i samband med ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation. Detta kommer dock att kräva ett helt annat förfaringsstadi i samband med avläggande av prov m.m. Om fotografi och namnteckning kan lämnas in elektroniskt på ett tidigt stadium och därmed föras in i vägtrafikregistret, kan kontrollen vid prov bli bättre i och med att det blir lättare att säkerställa att det är samma person som avlägger proven och som kommer att få taxiförarlegitimationen. Det kommer även att förenkla utskicket av taxiförarlegitimationen. Om allt sker elektroniskt är det inte nödvändigt att personligen hämta sin legitimation.

Transportstyrelsens uppfattning är att ett elektroniskt ansökningsförfarande leder till ett skräre förfaringsstadi. Ett mandat att föreskriva om elektroniskt ansökningsförfarande skulle därför innebära att Transportstyrelsen får möjlighet att förbättra hela ansökningsförfarandet.

I och med att mandat redan finns för förnyelse⁶⁸ kommer förslaget att innebära att handläggningen av utfärdande respektive förnyelse kan hanteras på likartat sätt.

Förslaget ligger i linje med bestämmelserna om körkort i 3 kap. 15 § körkortsförordningen (1998:980).

⁶⁸ 3 kap. 15 § tredje stycket taxitrafikförordningen (2012:238)

7.3 Följdändringar i förordningen om vägtrafikregister

Förslag
Det ska framgå vilka uppgifter som ska finnas i vägtrafikregistret vad gäller duplett på taxiförarlegitimation. Av registret ska det framgå om taxiförarlegitimationen är giltig. Fotografi och namnteckning för taxiförarlegitimationen ska också finnas i registret. Utöver detta införs en särskild regel om gallring av uppgifter.

7.3.1 Gällande bestämmelser

Bilaga 3 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister innehåller bl.a. vilka uppgifter om taxiförarlegitimation som ska finnas i registret.

7.3.2 Förslaget

Duplett på taxiförarlegitimation

Förslaget innebär att datum för utfärdande av dupletten på taxiförarlegitimationen ska registreras i vägtrafikregistret och denna uppgift ska gallras när taxiförarlegitimationen blir ogiltig.

Ogiltig taxiförarlegitimation

Förslaget innebär att vägtrafikregistret kommer att kompletteras med uppgifter om att taxiförarlegitimationen är ogiltig om den inte har förnyats efter föreläggande eller om en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut efter förnyelse.

Registrering av fotografi och namnteckning

Förslaget innebär att det kommer att framgå i bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister att fotografi och namnteckning ska finnas i registret.

7.3.3 Skäl för förslaget

Förslagen till ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) medför att följändringar behövs i förordningen om vägtrafikregister. Skälet till detta är att bilagan inte innehåller några uppgifter om duplett på taxiförarlegitimation. Inte heller finns uppgift om att taxiförarlegitimation kan vara ogiltig på grund av vissa skäl. Det framgår inte heller att fotografi och namnteckning ska finnas i vägtrafikregistret.

Duplett på taxiförarlegitimation

Förslaget till duplett på taxiförarlegitimation bygger bl.a. på att förenkla hanteringen i samband med att en legitimation förstörs eller kommit bort. Främsta skälet till att uppgifterna om duplett ska föras in i vägtrafikregistret är att säkerställa att en taxiförare enbart kan innehålla en gällande taxiförarlegitimation. Sismånada kommer dock att genomföras i sin helhet när det på taxiförarlegitimationen, inklusive dupletthandlingen, kommer att framgå när legitimationen är utfärdad. Detta arbete har påbörjats.

Ogiltig taxiförarlegitimation

Av bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister framgår redan att uppgift om återkallad eller omhändertagen taxiförarlegitimation ska finnas i registret. Transportstyrelsen anser att även övriga grunder till att en taxiförarlegitimation inte gäller ska finnas i registret. Detta gäller dels när taxiförarlegitimationen inte har förnyats efter föreläggande, dels när en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut efter förnyelse.

Registrering av fotografi och namnteckning

Transportstyrelsen anser att det ska framgå i bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister att både fotografi och namnteckning som ska finnas på taxiförarlegitimationen, ska finnas i registret. Dessa uppgifter behövs bl.a. för att förslaget om duplett på taxiförarlegitimation ska kunna genomföras.

7.4 Omhändertagande av taxiförarlegitimation

Förslag

Polis och åklagare får möjlighet att omhänderta en taxiförarlegitimation som inte gäller.

7.4.1 Gällande bestämmelser

Enligt 4 kap. 9 § taxitrafiklagen (2012:211) ska en taxiförarlegitimation tas om hand av en polisman eller en åklagare om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488), om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

7.4.2 Förslaget

Genom förslaget utökas möjligheten för polis och åklagare att omhänderta taxiförarlegitimationer när legitimationen inte gäller.

7.4.3 Skäl för förslaget

Polis och åklagare saknar i dag möjlighet att omhänderta taxiförarlegitimation som inte gäller enligt 3 kap. 11 § taxitrafiklagen. Transportstyrelsen anser att en sådan möjlighet bör införas.

8 Taxameter

8.1 Bør det införas krav på integrerad eller tillförlitligt ansluten betalterminal till taxameterutrustning?

Bedömning

Det bør inte införas krav på att taxameterutrustning ska inkludera en betalterminal. Det bør för närvarande inte heller införas krav på att om en betalterminal används, så ska den vara tillförlitligt ansluten till eller integrerad med taxameterutrustningen.

8.1.1 Problembeskrivning

I taxinärigen ställs inte några krav på betalterminaler. Trots detta finns det ett flertal taxameterkonstruktioner där betalterminal är integrerad med taxameterutrustningen och det finns betalterminaler som har en tillförlitlig trådbunden koppling till taxameterutrustning. En integrerad betalterminal har enheten för kreditkort inbyggd i taxameterutrustningen. En integrerad eller tillförlitlig trådbunden koppling anslutning av betalterminal säkerställer att den aktuella resan har registrerats i taxameterutrustningen för att sedan med automatik föras över till betalterminalen.

Det förekommer att betalterminaler som varken är tillförlitligt anslutna till eller integrerade med taxameterutrustningen används i taxitrafik. När en sådan fristående betalterminal används ska försäljningen registreras i såväl betalterminalen som taxameterutrustningen. Av utredningen om ekonomisk brottslighet inom taxinärigen framgår att Svenska Taxiförbundet bedömde att användning av betalterminal som är fristående från taxameterutrustningen är en väsentlig grogrund för svarta pengar.⁶⁹

En del av de inkomster inom taxinärigen som inte redovisas kan möjliggöras genom fusk med hanteringen av kredit- och kontokortsbetalningar. Betalterminalen är då i regel inte tillförlitligt ansluten till taxameterutrustningen. Fuskets möjliggörs genom att priset för taxiresan inte registreras i taxameter, dvs. att taxametern inte har slagits igång. Risk finns då att en taxikund tror sig ha fått ett taxameterkvitto vid en resa men i själva verket har kunden endast fått kvittot från betalterminalen. Man kan på sådant sätt undvika att beloppet registreras i taxameterutrustningen. Det finns också uppgifter från Ekobrottsmyndigheten och Svenska Taxiförbundet om att vissa kunder fått redovisningar på sina kortutdrag där det framgår att den

⁶⁹ SOU 2004:102. Beträffande av Utredningen om taxinärigen. Ekonomisk brottslighet inom taxinärigen, s. 157.

som erhållit betalning för en taxiresa över huvudet inte hade anknytning till ett taxiföretag.⁷⁰

8.1.2 Tidigare utredningar

Frågan om betalterminaler borde vara ansluten till eller integrerad med taxameterutrustning aktualiserades i utredningen om ekonomisk brottslighet inom taxinärigen.⁷¹ Utredningen föreslog att om det i ett fordon i taxitrafik fanns en avläsare av kreditkort skulle denna vara ansluten till eller integrerad med taxameter. Utredningen menade att det i och för sig fanns skäl som också talade emot krav på anslutning av avläsare av kreditkort.⁷² Ett skäl var att det inte fanns motsvarande krav i andra kontantbranscher på sammankoppling mellan kassaapparater och avläsare av kreditkort. Ett annat skäl var att ett sådant krav skulle kräva justeringar av ett stort antal taxametrar med bl.a. kostnader som följd. Utredningen ansåg trots ovan nämnda att det fusk som påtalats var så allvarligt att det fordrades åtgärder. Det föreslogs därför att om det i ett fordon i taxitrafik fanns en avläsare av kreditkort skulle denna vara ansluten till eller integrerad med taxameter. Även Regelutredningen⁷³ anslöt sig till detta förslag.

Swedac har i en konsekvensutredning till föreskrifter om tillsatsanordningar till taxametrar⁷⁴ refererat till utredningen om ekonomisk brottslighet inom taxinärigen⁷⁵, och utrett om det borde införas krav på att en taxameterutrustning skulle inkludera en betalterminal för att taxameterutrustningen skulle få tas i bruk för taxitrafik. Konsekvensutredningen visade dock att ett sådant krav skulle riskera att bli oskäligt betungande för taxikare som i dag varken har eller har behov av betalterminaler. Dessa skulle på sikt tvingas köpa en dyrare taxameterutrustning utan egentlig nytta. Ett krav på betalterminaler skulle dessutom enligt Swedac förutsätta följeregler om undantag och tilläggskompetens hos certifierings- och besiktningssorgan. I vissa fall skulle taxikare kunna ansöka om – och eventuellt beviljas – dispens från kravet på betalterminaler. Även detta skulle emellertid innebära administrativa kostnader.

Swedac menade dock att man skulle kunna nå önskad effekt på ett mindre betungande sätt. Ett krav skulle kunna ställas att om en betalterminal används, så ska den vara integrerad med taxameterutrustningen. De taxikare som inte behöver någon betalterminal kan då fortsätta som förut,

⁷⁰ SOU 2004:102, s. 157.

⁷¹ SOU 2004:102.

⁷² SOU 2004:102, s. 158.

⁷³ SOU 2005:4. Beträffande av Regelutredningen. Liberalisering, regler och marknader, s. 508.

⁷⁴ Konsekvensutredning: Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd om tillsatsanordningar till taxametrar, beteckning 07-12-1-14.

⁷⁵ SOU 2004:102.

och det kommer att fortsätta vara tillåtet att saluföra taxameterutrustningar som saknar betalterminal.

8.1.3 Gällande bestämmelser

Enligt 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försedd med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § samma förordning. Enligt 3 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik ska taxiföraren registrera uppgifter om varje köruppdrag och varje körpass i taxametern i sådan omfattning att kvitton, följesedlar och körpassrapporter kan skrivas ut. Om köruppdrag utförs till fast pris eller beräknas på annat sätt än av taxametern får taxiföraren registrera pris när köruppdraget påbörjas. Ett pris får registreras i samband med att köruppdraget avslutas om priset beräknas av ett samplaneringssystem. Priset för en taxiresa ska alltså alltid registreras i taxametern. Detta gäller självfallet även vid betalningar med kreditkort.

8.1.4 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte bör införas krav på att taxameterutrustning ska inkludera betalterminal. Transportstyrelsen gör vidare bedömningen att det för närvarande inte heller bör införas krav på att en betalterminal används, så ska den vara tillförlitligt ansluten till eller integrerad med taxameterutrustningen.

8.1.5 Skäl för bedömningen

Betaljänster och olika betallösningar utvecklas mot ny teknik vilket öppnar upp för nya möjligheter. Nya möjligheter för betalning kan handla om tjänster där kunder laddar ner en mobilapplikation och i andra fall används betaljänster via webbläsare. Några applikationer som finns är t.ex. WyWallet, Bart och SEQR. De mobila betalningarna kommer förmodligen att öka i framtiden.

För att förbättra taxinärings redovisning av inkomster har föreslagits att redovisningscentraler för taxi ska inrättas⁷⁶. Syftet med att inrätta redovisningscentraler är att kunna ge bättre förutsättningar för Skatteverkets kontroller av taxinärings intäktsredovisning.

Av de skäl som Swedac anfört anser även Transportstyrelsen att det inte bör införas några krav på att taxameterutrustningen ska inkludera en betalterminal. Transportstyrelsens bedömning är att ett inrättande av redovisningscentraler kommer att försvåra skattefusk och göra branschen mindre intressant

⁷⁶ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi.

för oseriösa aktörer. Ett krav på att betalterminalen ska vara integrerad med eller tillförlitligt ansluten till taxameterutrustningen skulle inte omfatta de nya betallösningar som nämnts ovan. Det finns inte heller i andra kontantbranscher något krav på sammankoppling av kassapparater med avläsare av kreditkort. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att det för närvarande inte heller bör införas krav på att om en betalterminal används, så ska den vara tillförlitligt ansluten till eller integrerad med taxameterutrustningen.

8.2 Uppgift om taxameter och taxameterverkstad bör föras in i vägtrafikregistret

Bedömning

Om förslaget om redovisningscentraler inte genomförs bör uppgifter om taxameter och ackrediterade taxameterverkstäder införas i vägtrafikregistret.

8.2.1 Bakgrund

I november 2007 uppdrog regeringen åt Vägverket att bl.a. utreda förutsättningarna för en central databas för taxameterbesiktningar och föreslå vilken myndighet som skulle ansvara för denna.⁷⁷

Av Vägverkets redovisning av uppdraget⁷⁸ framgår att Vägverket ansåg att det skulle vara av värde för kontrollen av taxitrafiken att vissa uppgifter om taxameterbesiktningen avseende taxameterutrustningen och dess funktion togs in i vägtrafikregistret och vissa uppgifter i en databas hos Skatteverket. Vägverket menade att syftet med att lagra uppgifter avseende total färdsträcka, totala antalet körningar, det totala belopp som lagts på som tillägsavgifter och det totala belopp som påförts som färdavgifter är att kunna kontrollera mot deklarerad inkomst. Denna kontroll görs av Skatteverket. Vägverket menade då att dessa uppgifter bör kunna lagras i en databas hos Skatteverket medan övriga uppgifter avseende taxameterbesiktning skulle införas i vägtrafikregistret.

För att förbättra taxinärings redovisning av inkomster har det i utredningen om redovisningscentraler för taxi⁷⁹ bl.a. föreslagits att taxameteruppgifter ska överföras varje vecka. Krav på tömning av taxameteruppgifter i en redovisningscentral har efterfrågats i många år av både näringen och myndigheter. Vid ett införande enligt förslaget kommer det i vägtrafikregistret tas in uppgift om bl.a. vilken taxameter som är installerad i vilket fordon.

⁷⁷ Näringsdepartementet. Regeringsbeslut Uppdrag till Vägverket att se över vissa taxifrågor. 2007-11-01. N2007/4842/ITR.

⁷⁸ Redovisning angående uppdraget att se över vissa taxifrågor. 2008-06-23. YT10 A 2008:4666.

⁷⁹ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi.



8.2.2 Problembeskrivning

I såväl betänkandet om ekonomisk brottslighet inom taxinärings⁸⁰ som i utredningen om redovisningscentraler för taxi⁸¹ framgår att Skatteverket gör bedömningen att taxinärings årligen undandrar betydande belopp av omsättningen från beskattning. Av betänkandet framgår att fuskat bl.a. består av manipulation av taxameter och en hög andel av oredovisade löner.

Skatteverket har möjlighet att förelägga tredjeman att lämna uppgift om någon annan⁸² och skulle på så sätt vid sin kontroll av taxiföretag kunna begära uppgifter från den eller de taxameterverkstäder som besiktat företagens taxametrar. Eftersom det inte finns något krav på och således inte heller något register över var taxiföretag besiktat sina taxametrar saknar dock Skatteverket ofast kännedom om var taxameterbesiktningen skett. Detta försvårar för Skatteverket att förelägga rätt besiktningsskatt om att lämna uppgifter från taxameterbesiktning.

8.2.3 Gällande bestämmelser

Av 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) följer att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försedd med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § samma förordning. Taxameterutrustningen ska vara kontrollerad och plomberad på det sätt som anges i dessa föreskrifter. Taxameterutrustningen ska enligt 5 kap. 3 § taxitrafikförordningen besiktas senast ett år från installationen eller från den senaste besiktningen av ett godkänt besiktningsskatt. Vid besiktningen ska en kontrollrapport upprättas. I kontrollrapporten ska antecknas eller bifogas uppgifter om bl.a. datum för besiktning, orsak för besiktning, taxameters fabrikat, taxiföretagets namn och utskrift från taxameterutrustningen av rapport avseende taxameterkontroll och anpassningskontroll. Det godkända besiktningsskatt ska arkivera en kopia av kontrollrapporten i minst 10 år.⁸³

8.2.4 Bedömning

Om förslaget om redovisningscentraler inte genomförs bör uppgifter om taxameter och taxameterverkstäder införas i vägtrafikregistret. Det bör även införas ett krav på att taxameterverkstäder ska lämna uppgifter om besiktningar av taxametrar. Uppgifterna bör omfatta vilken verkstad som har

⁸⁰ SOU 2004:102. Betänkande av utredningen om taxinärings. Ekonomisk brottslighet inom taxinärings.

⁸¹ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi.

⁸² 37 kap. 8-10 §§ och 41 kap. 2 § skatteförordningen (2011:1244).

⁸³ Styrelsens för akkreditering och teknisk kontroll (SVEDEC) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning.



installerat eller besiktat taxameter, taxameters identifikationsnummer, fordonets registreringsnummer och datum för installation/besiktning.

8.2.5 Skäl för bedömningen

Syftet med en central lagring av uppgifter om taxametrar, taxameterverkstäder och utförda taxameterbesiktningar är att i efterhand kunna härleda besiktningarna. I dag kan kontrollerande myndigheter via vägtrafikregistret få uppgift om vilka fordon en tillståndshavare har anmält i sin verksamhet. Om en taxameter knyts till ett visst fordon och till den verkstad som utfört besiktningen kommer bl.a. Skatteverket att kunna kontrollera ett taxiföretags inlämningsredovisning genom att vända sig till den akkrediterade verkstaden som förvarar uppgifterna (i kontrollrapporten).

En ytterligare fördel med att införa uppgift om taxameter och taxameterbesiktning i vägtrafikregistret är att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet får tillgång till uppgifter om eventuellt obesiktade taxametrar och styrelsen kan då vid en tillsyn göra bedömningen om det finns skäl att ifrågasätta ett taxitrafiktillstånd.

Mot bakgrund av att förslaget om redovisningscentraler till stor del innehåller ovan nämnda förslag avstår Transportstyrelsen i nuläget från att utreda frågan närmare och att lämna förslagsförslag.

8.3 Krav på godkänd taxameterutrustning bör behållas

Bedömning

Det är för närvarande nödvändigt med krav på godkänd taxameterutrustning.

8.3.1 Bakgrund

Den teknik som nyttjas i dagens samhälle utvecklas i allt snabbare takt. Ett exempel är den utveckling som sker genom applikationer (appar) i smarta telefoner. Apparna kan oftast också användas i olika typer av datormiljöer där informationen lagras och synkroniseras mellan datorer, läsplattor och telefoner omedelbart i det s.k. molnet, vilket egentligen är en server någonstans i världen. Med en smart telefon går det att sköta t.ex. banktransaktioner, e-post, anteckningar och sociala nätverk etc. Det går också att använda den smarta telefonen som kortläsare, antingen genom att koppla ihop den med en tillsats som läser chip eller magnetremsa, eller genom att kreditkortsnummer anges direkt i telefonen och att köparen signerar genom att skriva sin namnteckning direkt på telefonens skärm.

Den tekniska utvecklingen syns även på taximarknaden. Många taxiföretag/beställningscentraler har utvecklat appar så att kunder kan beställa fordon, få uppskattade eller fasta priser, se vilket fordon som är beställt och

var fordonet är någonstans. Vanligt är också sms-tjänster kopplade till apparerna för att meddela när fordonet finns på upphämningsadressen etc. I vissa tekniska lösningar kan kunder också logga in och administrera egna reskonton. På marknaden finns också appar som kan beräkna pris enligt samma principer som en traditionell taxameter, men med den avgörande skillnaden att appar använder GPS och någon form av kartprogramvara vid beräkningen, medan den traditionella taxametern gör beräkningen av tillryggelagd sträcka och uppmätt tidsåtgång via impulser från fordonets pulsgeneratorer.

8.3.2 Problembeskrivning

Mot bakgrund av den tekniska utvecklingen anser vissa aktörer att den traditionella taxametern i dag inte är den optimala lösningen.

8.3.3 Gällande bestämmelser

Enligt 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (2012:238) får ett fordon användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 § samma förordning. Enligt 8 kap. 1 § taxitrafikförordningen är det Styrelsen för akkreditering och teknisk kontroll som får meddela föreskrifter om krav på och kontroll av taxameterutrustning samt om fastsättning, installation och plombering av sådan utrustning.

Av 5 kap. 3 § taxitrafikförordningen följer att taxameterutrustning ska besiktas senast ett år från installationen eller den senaste besiktningen av ett godkänt besiktningsorgan. Vid besiktningen ska en kontrollrapport upprättas.

Mätinstrumentdirektivet⁸⁴ har, såvitt här är relevant, genomförts i svensk rätt genom Styrelsens för akkreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) föreskrifter (STAFS 2006:4) om mätinstrument och Styrelsens för akkreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:11) om taxametrar. STAFS 2006:4 innehåller bl.a. krav på och märkning av mätinstrument, krav på anmälda organ samt dokumentation som tillverkare ska tillhandahålla till anmälda organ. STAFS 2006:11 omfattar krav på och kontroll av taxametrar. Styrelsens för akkreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning innehåller bestämmelser om installation, fastsättning, plombering och besiktning av taxameterutrustning. Styrelsens för akkreditering och teknisk kontroll

⁸⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/22/EG av den 31 mars 2004 om mätinstrument.

(Swedac) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar innehåller bestämmelser och krav på tillsatsanordningar, t.ex. vilka uppgifter som ska finnas på kvitton, följesedlar, körpassrapporter samt taxameterkontroll. Kvitto, följesedlar och körpassrapporter ska för övrigt vara utformade så att de kan utgöra räkenskapsmaterial enligt bokföringslagen (1999:1078).

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik innehåller bestämmelser om användning av taxameterutrustning, driftsinställningar, kvitton, rapporter, taxameterkontroll och prisinformation.

8.3.4 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande är nödvändigt med krav på godkänd taxameterutrustning.

8.3.5 Skälen för bedömningen

En för Skatteverket effektiv och rättvisande kontrollverksamhet kräver att alla de uppgifter som ska registreras i en taxameter också finns lagrade och tillgängliga, vilket också är huvudskälet till ett förslag om redovisningscentraler för taxi⁸⁵. Utredningen föreslår att samtliga taxametrar som används i taxitrafik kontinuerligt ska överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral som med certifierad teknisk utrustning ska ta emot, lagra och på begäran lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Ett annat avgörande skäl för att använda godkänd taxameterutrustning är att Sverige, som ett av få länder i världen, tillämpar fri prissättning inom taximarknaden. För att erbjuda en sund konkurrenssituation och en för taxikunder transparent prissättning krävs ett certifierat och säkert mätinstrument. Därutöver krävs regler för tillämpningen som säkerställer att villkoren är lika för alla och kontrollerbara för såväl kontrollmyndigheter som kunder.

Transportstyrelsen är från en teknisk neutral utgångspunkt positiv till innovativa lösningar. Avgörande för frågan om alternativ till taxameterutrustning är dock att de krav som måste ställas på funktionaliteten – att kunna registrera, lagra och tillgängliggöra information kring en taxiresa – uppfylls. Beträffande nya tekniska lösningar (såsom appar) istället för taxameter finns anledning att ordentligt utreda konsekvenserna för företag, kontrollmyndigheter och kunder. I de lösningar som finns på dagens marknad saknas möjlighet att följa upp verksamheten på det sätt som hittills varit önskvärd. Det finns många och stora frågetecken kvar att utreda innan alternativ till taxameter kan komma ifråga. Mot denna bakgrund bedömer Transportstyrelsen att det för närvarande är nödvändigt med krav på godkänd taxameterutrustning.

⁸⁵ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi.

9 Intrång i varumärken och näringskännetecken

9.1 Problembeskrivning

Varumärkesrätten och den övriga känneteckensrätten, samt all annan immaterialrätt, är uppbyggd kring idén om att ge ensamrätt till den som är definierad som innehavare av en immateriell rättighet. Om man, till exempel, är varumärkesinnehavare (med andra ord: ägare till ett varumärke) så är man garanterad ensamrätt till att använda varumärket i näringsverksamhet inom det område där varumärkesskyddet gäller.⁸⁶ Det finns vissa problem med varumärkesintrång och firmaintrång inom taxiverksamheten och på taximarshaden finns det fordon som är märkta med namn, som kan vara vilseledande för kunden. Konsumentverket har i ett remissyttrande⁸⁷ uppgett att det i vissa anmälningar beskrivs att taxibolagens namnskyddar vilseleder konsumenten om vilket taxibolag han eller hon åker med.

9.2 Varumärken

Varumärkeslagen (2010:1877) innehåller allmänna bestämmelser och grundläggande krav för registrering av varumärken. Varumärkesförordningen (2011:594) innehåller relativt detaljerade bestämmelser om varumärkesregistret, om vad en varumärkesansökan ska innehålla, om avgifter i varumärkesrätten, m.m. Ett varumärke består alltid av tecken som kan återges grafiskt. Oftast är varumärken ord, men kan också utgöras av bl.a. namn, figurer, bokstäver, siffror eller formen på en vara.

För att skydda ett namn/figur som ett varumärke krävs en ansökan om registrering av varumärke. Patent- och registreringsverket (PRV) är den myndighet som hanterar dessa frågor. En varumärkesregistrering gäller i tio år. Därefter går det att ansöka om förlängelse i ytterligare tio år i taget.

Ingen har rätt att använda ett skyddat varumärke utan tillstånd. Den som ändå gör det kan göra sig skyldig till varumärkesintrång. Den som upptäcker att någon gjort ett intrång kan vända sig till allmän domstol. Domstolen kan förbjuda den som gjort intrång att fortsätta med detta samt utdöma skadestånd. I vissa fall kan varumärkesintrång även bestraffas med böter eller fängelse.⁸⁸

⁸⁶ <http://www.lag24.se/b/varumarkesratten-och-konkurrensratten>

⁸⁷ Konsumentverket. Remissyttrande 2013-09-09. Dnr 2013/1040.

⁸⁸ <http://prv.se/sv/varumärke/Nar-de-har-ets-varumärke/varumärkesbeskrivning/Forsvara-ditt-varumärke/>

PRV kungör ett varumärke i tidskriften Svensk varumärkestidning, bl.a. för att allmänheten ska få tillfälle att komma med invändningar mot registreringen. Det kan exempelvis vara någon som hävdar en tidigare inarbetad rättighet till samma varumärke. Invändningar ska skickas till PRV. Om någon invänder mot registreringen inom tre månader har man möjlighet att yttra sig över invändningen innan PRV fattar beslut om att antingen avslå invändningen eller upphäva registreringen helt eller delvis. Beslutet kan överklagas.⁸⁹

Patentbesvärsrätten är en fristående specialdomstol som efter överklagande överprövar PRV:s beslut i ärenden om bl.a. patent och varumärken.

9.3 Näringskännetecken

Firma är den benämning under vilken näringsidkare bedriver sin verksamhet. En näringsidkare kan få skydd för sitt företagsnamn genom registrering eller inarbetning och bestämmelserna återfinns i firmalagen (1974:156). Ensamrätten innebär att den som registrerat eller inarbetat ett företagsnamn har rätt att hindra andra från att använda liknande företagsnamn och varumärken inom samma verksamhetsområde. Firmalagen liknar varumärkesrätten och rättigheten omfattar firma, bifirma och sekundärt kännetecken. Med sekundärt kännetecken menas annat kännetecken som näringsidkaren använder för sin verksamhet. Samlingsnamnet för det som rättigheten omfattar benämns näringskännetecken.⁹⁰ Innehavaren av ett näringskännetecken har automatiskt ensamrätt till kännetecknet också som varukännetecken.⁹¹ På motsvarande sätt har innehavaren av ett varukännetecken ensamrätt till kännetecknet som näringskännetecken. Skyddet gäller till dess det hävs eller upphör att vara inarbetat. Passivitet kan leda till förlust av rättigheten.⁹²

Registrering är det vanligaste och enklaste sättet att skydda ett företagsnamn. Nästan alla företagsformer måste ha ett företagsnamn registrerat för sin verksamhet. Enskilda näringsidkare behöver inte anmäla företagsnamnet till Bolagsverket, men kan göra det för att på så sätt skydda firmamamnet. Beroende på vilken företagsform som registreras så uppstår skyddet i hela eller delar av landet. Registrering av företagsnamn görs hos Bolagsverket för alla näringsdrivande företag utom stiftelser. För att ett företagsnamn ska kunna registreras måste det uppfylla grundkravet på särskiljningsförmåga, dvs. namnet får inte enbart vara beskrivande för verksamheten. Dessutom

⁸⁹ <http://prv.se/sv/varumärke/Ansökan-om-varumärke/Ansökningsprocessen/Invändning/>

⁹⁰ 1 § firmalagen (1974:156)

⁹¹ Varukännetecknet är ett något vidare begrepp än varumärke, men innebär i praktiken nästan samma sak som ett varumärke. Varukännetecknet behöver dock inte kunna återges grafiskt.

⁹² <http://www.prv.se/sv/Kunskapscenter/PRV-skolan/Stege-6-Audre-immaterialrätter/>

får företagsnamnet inte vara för likt ett redan registrerat företagsnamn eller varumärke, eller strida mot någon annan bestämmelse i firmalagen eller i annan lag.⁹⁸ Bolagsverket gör vid bedömningen av förväxlingsrisken en sammanvägning av känneteckenslikhet och branschlikhet.⁹⁹

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet gör firmaintåg ska dömas till böter eller fängelse i högst två år. Den som gör intrång ska också betala skälig ersättning för umytningskostnader av näringskännetecknet samt ersättning för den ytterligare skada som intrånget har medfört.¹⁰⁰

Enligt uppgift från PRV finns 171 registrerade varumärken inom branschområdet taxi. Exempelvis finns Taxi Stockholm som registrerat varumärke (tillsammans med ett figurmärke). En sökning i Bolagsverkets register över registrerade firmamamn med ordet taxi och Stockholm inkluderat ger 119 träffar (alla bolagsformer). Som exempel kan nämnas Taxi Cab i Stockholm, Taxi 3000 Stockholm, Everest Taxi i Stockholm AB med flera liknande godkända och registrerade firmamamn. Dessa firmamamn har alltså bedömts inte göra intrång i Taxi Stockholms varumärke.

9.4 Förbud mot vilseledande efterbildning

Varumärken och andra kännetecken skyddas alltså av känneteckensrätten. Känneteckensrättens syfte är främst att skydda rättshavarnas ensamrätt att använda det aktuella kännetecknet. Även konsumenterna skyddas av lagstiftningen genom målet att förhindra förväxling av produkter och tjänster. Förutom känneteckensrätten finns även annan lagstiftning som bidrar till att upprätthålla inte bara känneteckenshavarens rättigheter utan även konsumenters rättigheter. Sådan lagstiftning finns i marknadsföringslagen (2008:486). Av 14 § marknadsföringslagen följer att en näringsidkare vid marknadsföringen inte får använda efterbildningar som är vilseledande genom att de lätt kan förväxlas med någon annan näringsidkares kända och särpräglade produkter. Sådan handling kan utgöra varumärkesintrång men den kan också vara otillbörlig marknadsföring om den påverkar eller sannolikt påverkar mottagarens förmåga att fatta ett välgrundat affärsbeslut.¹⁰¹

Marknadsföringslagen har generellt sett ett strängare synsätt rörande känneteckensanvändning än den immaterialrättsliga lagstiftningen och kan i vissa fall ge näringsidkare ett vidare skydd än enligt varumärkeslagen. Bedömningen sker självständigt utan att vara hindrad av varumärkes- och

⁹⁸ <http://www.bolagsverket.se/ff/foretagsformer/hamn/annan/ensamratt-1.2538>
⁹⁹ <http://www.bolagsverket.se/ff/foretagsformer/hamn/annan>
¹⁰⁰ 18-19 §§ firmalagen (1974:156)
¹⁰¹ 8 § marknadsföringslagen (2008:486)

firmalagens system och skyddsfrustrationer.⁹⁷ Marknadsföringslagen riktar sig mot sättet kännetecknet i praktiken används, och ett vilseledande kännetecken kan inte upphävas eller ogiltigförklaras. Det är själva användandet som kan förhindras.

Konsumentverket har tillsyn över att näringsidkare följer marknadsföringslagen. Det innebär att Konsumentverket kan ingripa om marknadsföring inte följer lagen och begära att näringsidkaren rättar sig. Den som tror att en marknadsföring strider mot marknadsföringslagen kan anmäla detta till Konsumentverket. Konsumentombudsmannen har möjlighet att genom rättsliga åtgärder påverka företag som inte följer lagstiftningen som Konsumentverket har tillsyn över, och Konsumentombudsmannen kan utfärda förelägganden mot företag som bryter mot bl.a. marknadsföringslagen. Ett förbudsföreläggande innebär att ett företag förbjuds att använda viss marknadsföring. Förbudet kan förenas med vite. I fall där rättsläget är oklart utfärdar inte KO förelägganden utan stämmer företaget inför Marknadsdomstolen.⁹⁸ Näringsidkare som bryter mot marknadsföringslagen kan förjuddas av Marknadsdomstolen att fortsätta med sin marknadsföring. Marknadsdomstolens beslut är ofta kopplade till ett vite.⁹⁹ I praktiken är det enligt uppgift från Konsumentverket sällsynt att Konsumentombudsmannen driver processer mot enskilda näringsidkare som renommésnyltar. Sådana processer förs istället av de bolag vars varumärken eller näringskännetecken utsätts för intrång. Många anmälningar mot en och samma näringsidkare skulle dock kunna leda till att Konsumentverket finner anledning att agera.

Marknadsdomstolen har i mål rörande marknadsföring av taxitjänster ansett att utformningen av en taxibil var förväxlingsbar med Taxi Göteborgs kända och särpräglade fordon.¹⁰⁰ Marknadsföringen ansågs utgöra vilseledande efterbildning enligt 14 § marknadsföringslagen. Med anledning av den konstaterade förväxlingsrisken ansåg domstolen vidare att konsumentens förmåga att fatta ett välgrundat affärsbeslut sannolikt påverkades och marknadsföringen ansågs därför vara otillbörlig enligt 8 § marknadsföringslagen. Marknadsdomstolen förbjöd därmed användning av de påtalade kännetecknen eller väsentligen samma kännetecken som är förväxlingsbara med Taxi Göteborgs kännetecken. Förbudet var förenat med ett vite om 1 000 000 kronor.

Även Taxi trafikförening u.p.a. (Taxi Stockholm) har fört talan i Marknadsdomstolen i ett antal mål rörande vilseledande efterbildning enligt marknadsföringslagen.¹⁰¹ I huvudsak har målen rört enskilda taxiåkare

⁹⁷ Bernitz, Ulf, m.fl. Immaterialrätt och otillbörlig konkurrens, s. 253.
⁹⁸ <http://www.konsumentverket.se/On-oss/Sa-inbetalar-vi/Vem-är-KO/Kos-arbete/>
⁹⁹ <http://www.konsumentverket.se/Lagen-regler/Lagen/Marknadsforingslagen/>
¹⁰⁰ MD 2011:17.
¹⁰¹ Exempelvis MD 2006:8, 2007:21 och 2009:6.

användning av taklykta och logotyp på lyktan som sammanlagt medfört risk för att konsumenter förväxlat de enskilda taxiåkarnas fordon med Taxi Stockholms fordon. Taxi Stockholms taklykta har av Marknadsdomstolen i ett flertal avgöranden befunnits uppfylla de krav på särprägel som uppställs i marknadsföringslagen. De enskilda taxiåkarnas taklykta har i de flesta fall ansetts som vilseledande efterbildning och också utgjort otillbörlig marknadsföring enligt marknadsföringslagen, då de samolikt kunnat påverka taxiåkarnas förmåga att fatta välgrundade affärsbeslut. Taxiåkarna har därför vid vite förbjudits att använda de aktuella taklykterna med logotyperna.

9.5 Bör det införas krav på utmärkning av fordon som används i taxi trafik?

Bedömning:

Det bör för närvarande inte införas krav på utmärkning av fordon som används i taxi trafik.

9.5.1 Gällande bestämmelser

Genom 11 kap. 2 § i tidigare gällande yrkestrafikförordning (1998:779) hade länsstyrelseerna fram till den 31 december 2009 bemyndigande att meddela föreskrifter om utmärkning av fordon. Detta bemyndigande flyttades inte över till Transportstyrelsen i samband med att länsstyrelsernas uppgifter inom yrkestrafikområdet flyttades över till styrelsen. Av 7 kap. 3 § 1 taxi trafiklagen (2012:211) följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalbemannad som taxiförare bör ha. Enligt 8 kap. 7 § taxi trafikförordningen (2012:238) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om bl.a. prisinformation och krav för innehav av taxi-förarlegitimation. Det finns alltså inte något bemyndigande för Transportstyrelsen, eller för någon annan myndighet, att meddela föreskrifter om utmärkning av fordon.

9.5.2 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det för närvarande inte bör införas krav på utmärkning av fordon som används i taxi trafik.

9.5.3 Skäl för bedömningen

Som framgår ovan hanteras frågor om varumärken, näringskännetecken, varumärkesinrätt, firmanrätt och vilseledande efterbildning av bl.a. PRV, Bolagsverket, Konsumentverket, Patentbesvärshöjden, allmän domstol och Marknadsdomstolen.

I en utredning¹⁰² föreslås att prövningen av immaterialrättsliga, konkurrensrättsliga och marknadsföringsrättsliga mål och ärenden koncentreras och blir mer enhetlig. Det föreslås bl.a. att domstolsprövningen sker samlat i en särskild domstol i första instans (Patent- och marknadsdomstolen) och en särskild domstol i andra instans (Patent- och marknadsöverdomstolen). I dag är domstolsprövningen utspridd på flera olika domstolar. I utredningen föreslås vidare en ny lag om patent- och marknadsdomstolar bl.a. med regler om tillämplig processlag, domstolarnas sammansättning och förfarandet.

Det Transportstyrelsen skulle kunna göra inom ramen för styrelsens verksamhet med koppling till detta område vore att föreskriva om utmärkning av fordon.

Det kan i och för sig vara önskvärt att alla taxi fordon är utmärkta med firmanamn eller beställningscentral så att kunderna lätt kan identifiera vilket taxi företag eller taxisammanslutning en taxibil tillhör. Vilken faktisk utmärkning som kan vara tillåten styrs till viss del av bestämmelserna om varumärke, firmanamn och förbud mot vilseledande efterbildning. Den utmärkning som Transportstyrelsen skulle kunna föreskriva om begränsas därför till exempelvis krav på att firmanamn eller vilken taxisammanslutning som bilen tillhör ska utmärkas, och var sådan utmärkning ska placeras. Det kan vidare tänkas att det behövs föreskrifter om utmärkning av taxi fordon i de fall där en enskild näringsidkare inte har någon firma registrerad enligt firmalagen. Det kan dock uppstå ett flertal problem med att föreskriva vilket namn som ska utmärkas. Det kan exempelvis vara så att ett företag inte nyttjar det registrerade firmanamnet i marknadsföringen utan då vill använda t.ex. en webbadress eller ett telefonnummer. Vidare kan det medföra vissa problem för företagen om det exakt regleras var informationen ska placeras med tanke på plats för reklam och liknande. Det kan också finnas företag som vill ha en diskret utmärkning, eller ingen alls.

Det finns för närvarande inga andra bestämmelser om hur ett fordon som används i taxi trafik ska utmärkas än att det ska vara försett med gula registreringsskyltar med bokstaven T till höger om registreringsnumret (taxiskyltar)¹⁰³ och prisinformation. I de fall ett taxi fordon saknar tydlig och välkänd utmärkning blir kundens möjlighet att identifiera ett fordon före färd begränsad till att granska uppgifterna på prisinformationsdekalen och efter färd till att kontrollera uppgifterna på taxameterkvittot. För den enskilde kunden som blir vilseledd om vilket taxibolag han eller hon åker med torde den negativa konsekvensen oftast vara kopplad till att kunden

¹⁰² De 2014:2. Patent- och marknadsdomstol.

¹⁰³ 7 kap 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Ett fordon som är försett med personliga fordonsskyltar behövs dock inte ha bokstaven T till höger om registreringsnumret.

upplever sig få betala ett för högt pris. Transportstyrelsen förslår att det ska införas krav på prisuppgift i förväg i vissa fall (se avsnitt 3.4). Denna åtgärd bör ha effekt på det av kunden upplevda problemet i detta sammanhang.

Att kontrollera efterlevnaden av föreskrifter om utmärkning av fordon torde svårigen låta sig göras vid kontroll på väg. Det innebär att polisen efter avslutad kontroll på väg får utreda ärendet ytterligare för att därefter kunna gå vidare till domstol. Som ovan nämnts torde det upplevda problemet för kunden vara kopplat till priset och då är det mer effektivt att polisen kan lägga sina resurser på att kontrollera om kravet på att lämna prisuppgift i vissa fall följs.

Mot bakgrund av det regelverk som finns, föreliggande förslag om en enhetlig och koncentrerad domstolsprövning på de aktuella rättsområdena och det förslag som lämnas om krav på prisuppgift i vissa fall, bedömer Transportstyrelsen att det i dagsläget inte bör införas krav på utmärkning av fordon som används i taxitrafik.

10 Glesbygd

10.1 Utvärdering av undantagsregler från konkurrenslagen

Förslag

Undantagsreglerna från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet ska utvärderas av Konkurrensverket.

10.1.1 Problembeskrivning

Beträffande de undantagsregler från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet, kan man hävda att de strider mot ambitionen att skapa ökad konkurrens på taxiområdet vilket var ett av motiven för liberaliseringen. Samtidigt ligger åtgärderna i linje med målet på taxiområdet om god tillgänglighet. I detta fall har statsmakterna gjort en avvägning där det samhälleliga intresset av tillgång till taxi i mindre tätbefolkade områden har fått väga tyngre än den generella principen om förbud mot konkurrensbegränsande samarbete. Oberoende av detta är det ur ett konkurrensperspektiv ett problem att det på många lokala marknader bara finns en beställningscentral för kunderna att vända sig till. Detta försvårar priskonkurrensen och serviceprofileringen mellan olika taxiföretag.

10.1.2 Gällande bestämmelser

I konkurrenslagen (2008:579) finns ett förbud för företag att samarbeta om priser m.m. som märkbart begränsar konkurrensen. I 2 kap. 5 § samma lag finns dock ett särskilt undantag, det s.k. legalundantaget, som bl.a. innebär att det nämnda förbudet inte gäller om samarbetet mellan taxiföretag eller mellan en beställningscentral och taxiföretag omfattar högst 40 taxifordon och behövs för att tillgodose det samhälleliga intresset av tillgång till taxiservice.

I lagen (2008:580) om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan finns det s.k. gruppundantaget. Det innebär att de samverkande taxiföretagen är undantagna det ovan nämnda förbudet i konkurrenslagen om företagen tillsammans svarar för högst 35 procent av den marknad som omfattas av företagens avtal. Enligt gruppundantaget får de samverkande taxiföretagen bl.a. samarbeta om marknadsföring, inköpsvillkor och gemensamma priser för taxiresor.

10.1.3 Förslaget

Undantagsreglerna från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet utvärderas av Konkurrensverket.

10.1.4 Skäl för förslaget

Då det såvitt känt inte har gjorts någon studie av vilka effekterna är av undantagen eller i vilken utsträckning de faktiskt behövs för att tillgodose samhällets intresse av tillgång till taxi, anser Regelutredningen att det bör göras en närmare utvärdering¹⁰⁴. Även Konkurrensverket påpekar att det är angeläget att se över detta¹⁰⁵. Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen det lämpligt att undantagsreglerna från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet utvärderas av Konkurrensverket. Enligt uppgift från Konkurrensverket har verket dock inte haft möjlighet att prioritera en sådan översyn inom sin nuvarande resursram. Om en sådan översyn ska göras av Konkurrensverket anser verket att den bör ske genom ett särskilt uppdrag som är finansierat.

10.2 Upphandling av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd

Bedömning

Transportstyrelsen instämmer i vad som påpekats av bland annat Konkurrensverket att det vore av värde om kommunerna vid upphandlingar av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd beaktar förutsättningarna för små taxiföretag att delta i anbudsgivningen. Ett samlat upphandlingsstöd kommer att koncentreras till Konkurrensverket. Konkurrensverket får därmed större möjligheter att vägleda kommunerna i denna fråga. Transportstyrelsen bedömer därför att någon ytterligare åtgärd inte behöver föreslås för närvarande.

10.2.1 Problembeskrivning

Av Regelutredningen¹⁰⁶ framgår att det på många lokala taximarknader endast finns en dominerande beställningscentral till vilket flertalet taxiföretag är anslutna. Beställningscentralerna kan lokalt utgöra ett etableringshinder på marknaden genom att taxiföretag kan anse sig tvungna att ansluta sig till existerande centraler för att få utföra samhällsbetalda köruppdrag och annan beställningsverksamhet. Detta gäller i synnerhet i glesbygd där

¹⁰⁴ SOU 2005:4. Liberalisering, regler och marknader. Bilagor till Regelutredningen, s. 332-333.

¹⁰⁵ * Konkurrensverket. Konkurrensen i Sverige 2007. 2007:4.

* Konkurrensverket. Åtgärder för bättre konkurrens – konkurrensen i Sverige. 2009:4.

* Konkurrensverket. Remissyttrande 2013-09-05. TSV 2013-2006.

¹⁰⁶ SOU 2005:4. Liberalisering, regler och marknader. Bilagor till Regelutredningen, s. 429.

andelen samhällsbetalda resor kan utgöra en stor del av den totala taximarknaden. Till följd av att kommuner och landsting tecknar avtal med en eller flera beställningscentraler för en given tid framåt, blir det svårt att under denna period etablera taxiverksamhet genom en konkurrerande central.

Av rapporten Regelutredningar i transportsektorn¹⁰⁷ framgår att när samhällsbetalda tjänster upphandlas kan resultatet bli att upphandlingen inte vinnas av något lokalt bolag. I vissa mindre orter och i glesbygd finns då en risk att det lokala taxibolaget förlorar huvuddelen av sina intäkter. Det kontrakterade företaget för de samhällsbetalda resorna är dock sällan intresserat av övrig trafik på den givna orten med möjligt resultat att det inte finns något taxibolag som på den lokala marknaden tillhandahåller tjänster till privatpersoner, alternativt att det lokala taxibolaget tvingas till nedskärningar och nedläggning av taxitjänsten.

Konkurrensverket bedömer att det skulle vara av värde om kommunerna vid upphandlingar av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd beaktar förutsättningarna för små taxiföretag att delta i anbudsgivningen¹⁰⁸. Det kan ske genom att dela upp förfrågningsunderlag och behovet av resor i mindre delar för att öka förutsättningarna för små företag att delta vid upphandlingen. Detta kan i sin tur öka utbudet av taxibilar och därmed öka konkurrensen i berörda områden.

10.2.2 Gällande bestämmelser

Av 2 kap. 14 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik framgår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförslörjning i länet. Av 2 § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik framgår att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

10.2.3 Bedömning

Transportstyrelsen instämmer i vad som påpekats av bl.a. Konkurrensverket att det vore av värde om kommunerna vid upphandlingar av färdtjänst, skolskjutsar m.m. i mindre tätorter och glesbygd beaktar förutsättningarna för små taxiföretag att delta i anbudsgivningen. Ett samlat upphandlingsstöd ska koncentreras under år 2014 till Konkurrensverket (se vidare nedan under Skäl för bedömningen). Konkurrensverket får därmed större möjligheter att vägleda kommunerna i denna fråga. Transportstyrelsen bedömer därför att någon ytterligare åtgärd inte behöver föreslås för närvarande.

¹⁰⁷ VTI. Regelutredningar i transportsektorn. Effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning, sid 54. VTI rapport 774. 2013.

¹⁰⁸ * Konkurrensverket. Konkurrensen i Sverige 2007. 2007:4, s. 154.

* Konkurrensverket. Remissyttrande 2013-09-05. TSV 2013-2006.

10.2.4 Skäl för bedömningen

Regeringen har i budgetpropositionen¹⁰⁹ meddelat sin avsikt att upphandlingsstödet ska koncentreras till Konkurrensverket. I budgetpropositionen anges att det samlade upphandlingsstödet, som ska vara tillgängligt senast den 1 juli 2014, ska fokusera på kompetenshöjande insatser inom områdena regelverk och rättspraxis, hur en effektiv upphandling genomförs, i synnerhet vikten av kontinuerlig uppföljning, och hur man utvärderar leverantörens prestation inför nästa upphandling. Detta innebär att Konkurrensverket får större möjligheter att vägleda kommunerna i denna fråga. Regeringen har beslutat¹¹⁰ att Kammarkollegiet, Vinnova och Konkurrensverket ska förbereda överföringen av upphandlingsstödet som aviserats i budgetpropositionen.

Transportstyrelsen har, i sin roll som tillsynsmyndighet, möjlighet att kontrollera hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten verkar för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Mot denna bakgrund gör Transportstyrelsen därför bedömningen att någon ytterligare åtgärd inte behöver föreslås för närvarande.

11 Övriga förslag till ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen m.m.

11.1 Bakgrund

I och med det s.k. vägtransportpaketet, dvs. de tre EU-förordningarna som reglerar buss- och godstransporter¹¹¹, och anpassningen av de svenska reglerna till dessa, fördes bestämmelserna om taxi över från då gällande yrkesmässig trafik och om uppbärande av rådets direktiv 96/26/EG.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tilldelning till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 361/2006.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tilldelning till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

Taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen trädde i kraft den 1 juni 2012.

Efter närmare två års tillämpning av taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen har Transportstyrelsen uppmärksammat att vissa justeringar behöver göras.

11.2 Yrkeskunnande respektive yrkeskompetens

Förslag

Ordet yrkeskunnande byts ut till ordet yrkeskompetens i de fall där det rör kravet på taxiförarlegitimation.

11.2.1 Gällande bestämmelser

I taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) används ordet yrkeskunnande både för det krav som ställs för taxitrafiktillstånd och för det krav som ställs för taxiförarlegitimation.

11.2.2 Förslaget

Förslaget innebär enbart att ordet yrkeskunnande byts ut till ordet yrkeskompetens i de fall där det rör kravet på taxiförarlegitimation.

¹¹¹ * Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om uppbärande av rådets direktiv 96/26/EG.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tilldelning till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tilldelning till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 361/2006.

11.2.3 Skäl för förslaget

Enligt gällande bestämmelser används ordet yrkeskunnande för ett av de krav som ställs på taxitrafiktillstånd och på taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen har uppmärksammat att ordet yrkeskunnande vällar svårigheter, främst missförstånd, om innebörden av begreppet. På grund av detta kan ordet inte användas enskilt utan en koppling måste göras så att det framgår om man menar yrkeskunnande för taxitrafiktillståndet eller yrkeskunnande för taxiförarlegitimationen. Ytterligare en aspekt på det hela är att kravet på yrkeskunnande skiljer sig åt mellan taxitrafiktillståndet och taxiförarlegitimationen.

I och med det nämnda anser Transportstyrelsen att respektive krav behöver åtskilda termer för att det ska bli lättare att förstå om det rör sig om det krav som gäller för tillståndshavaren eller om det rör sig om det krav som gäller för blivande taxiförare.

Transportstyrelsen anser att ordet yrkeskunnande bör finnas kvar för det krav som ställs på taxitrafiktillstånd. Skälet till detta är att det för yrkesstrafiktillstånd, dvs. tillstånd att yrkesmässigt bedriva gods- respektive persontransporter, finns ett liknande krav som benämns yrkeskunnande. Ordet yrkeskunnande kommer då att vara kopplat till tillståndshavare.

Ordet yrkesförarkompetens är en term som regleras i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Ordet är därmed reglerat för ett visst område och därmed inte lämpligt att använda inom taxiområdet.

Ordet yrkeskompetens är det ord som Transportstyrelsen föreslår ska användas inom taxiförarlegitimationsområdet. På samma sätt som yrkesförarkompetens kommer ordet yrkeskompetens, och därmed ordet kompetens, att kopplas till förare.

Mot bakgrund av det nämnda skulle förslaget innebära att följande termer, med förklaringar, ska gälla:

- *Yrkeskunnande* - de kunskaper som krävs för att erhålla tillstånd, oavsett om det är yrkesstrafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd, och därmed kopplat till tillståndshavare.
- *Yrkeskompetens* - de kunskaper som krävs för att erhålla taxiförarlegitimation och som är kopplat till förare.
- *Yrkesförarkompetens* - de kunskaper som krävs enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och som är kopplat till förare.

Förslaget innebär ändringar i 3 kap. 3 och 7 §§ taxitrafiklagen samt 3 kap. 9-11 §§ taxitrafikförordningen. Vad gäller bemyndigandet behöver 7 kap. 3 § taxitrafiklagen och 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen anpassas i

förhållande till förslaget. I och med att uppgifter om bokning av och genomfört skriftligt prov ska registreras i vägtrafikregistret, föreslås följändringar i bilaga 3 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Utöver detta behöver ordet yrkeskompetens föras in i 2 § förordningen (2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

11.3 Vilka fordon som används i taxitrafik

Förslag

Det ska framgå att det är personbil och lätt lastbil som ska anmälas till Transportstyrelsen.

11.3.1 Gällande bestämmelser

Av 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) framgår att med taxitrafik avses trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.

Av 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) framgår att innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen.

11.3.2 Förslaget

Förslaget innebär anpassning till taxitrafiklagens definition av taxitrafik där det framgår att verksamheten endast kan bedrivas med personbil eller lätt lastbil. Förslaget innebär att det i paragrafen framgår att det är personbil eller lätt lastbil som ska anmälas.

11.3.3 Skäl för förslaget

Taxitrafik kan endast bedrivas med personbil eller lätt lastbil. Transportstyrelsen anser att det blir tydligare och mer lättläst om det i bestämmelsen framgår att anmälningsplikten enbart gäller personbil eller lätt lastbil.

Utöver detta föreslår Transportstyrelsen i avsnitt 6.1 ändring i anmälningsförfarandet. Förslaget ges därmed även mot bakgrund av vad som framgår i det avsnittet.

11.4 Kontroll av nyttjanderätt

Förslag
Gällande bestämmelse förtydligas när kontroll av nyttjanderätt ska göras.

11.4.1 Gällande bestämmelser

Enligt 4 kap. 3 § sista stycket taxitrafikförordningen (2012:238) ska för ett fordon som innehas med nyttjanderätt en kopia av kontraktet ges in, om Transportstyrelsen begär det. Av sista meningen i 4 kap. 4 § samma förordning framgår att Transportstyrelsen ska kontrollera att det fordon som ska användas i taxitrafik enligt ett taxitrafik tillstånd ägs av tillståndshavaren eller har nyttjanderätt till det.

11.4.2 Förslag

Förslaget innebär ett förtydligande att kontroll av nyttjanderätt endast ska göras om Transportstyrelsen anser att det behövs.

11.4.3 Skäl för förslaget

Ändring i 4 kap. 4 § taxitrafikförordningen görs för att bestämmelsen ska överensstämma med vad som sägs i 4 kap. 3 § samma förordning. Innebörden blir att Transportstyrelsen ska kontrollera att tillståndshavaren har nyttjanderätt till aktuellt fordon om så behövs. Detta ligger också i linje med vad som framkom i utredningen. En reformerad yrkestrafiklagstiftning¹².

11.5 Hamndispenser

Förslag
Bestämmelsen om de s.k. hamndispenserna ska upphöra.

11.5.1 Gällande bestämmelser

Enligt 8 kap. 8 § taxitrafikförordningen (2012:238) får Transportstyrelsen medge att en innehavare av ett utländskt körkort som är medborgare i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kör ett svensktregistrerat motorfordon i taxitrafik en kortare sträcka eller tid, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

11.5.2 Förslag

Förslaget innebär att bestämmelsen om de s.k. hamndispenserna upphör.

¹² Ds 2011:20, s. 249 f.

11.5.3 Skäl för förslaget

Gällande bestämmelse har använts för de godstransporter som har utförts inom hamn- och terminalområden. Mot bakgrund av det har dessa undantag källats för hamndispenser.

8 kap. 8 § taxitrafikförordningen fördes över från den gamla yrkestrafikförordningen (1998:779) och anpassades då till taxitrafik. I och med att bestämmelsen aldrig har använts för, inte heller var tänkt för, taxitrafik, anser Transportstyrelsen att bestämmelsen ska upphöra.

11.6 Underrättelseskyldighet av domar, beslut m.m.

Förslag
Information om domar, beslut m.m. ska sammanställas med taxitrafikregistreringen även under den tid som taxiförarens körkort är ogiltigt.

11.6.1 Gällande bestämmelser

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort, enligt 3 kap. 10 § taxitrafiklagen (2012:211).

Av 5 kap. 6 § första stycket 4 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister framgår att när Transportstyrelsen får en underrättelse från Rikspolisstyrelsen i vissa avseenden, ska styrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter för personen i fråga om bl.a. taxitrafikregistreringen som behövs för prövningen. Föresättningen för detta är att uppgifterna avser en innehavare av gällande taxiförarlegitimation.

11.6.2 Förslag

Förslaget innebär att information om domar, beslut m.m. ska sammanställas med taxitrafikregistreringen även under den tid som taxiförarens körkort är ogiltigt.

11.6.3 Skäl för förslaget

Information om domar, beslut m.m. som rör brott som innehavare av taxiförarlegitimation har gjort sig skyldig till, sammanställs inte med taxitrafikregistreringen när innehavarens körkort har återkallats tills vidare eller slutligt. Med andra ord, uppgifter om domar, beslut m.m. sammanställs inte under den tid taxiförarlegitimationen inte gäller på grund av att körkortet är ogiltigt. En taxiförarlegitimation gäller igen så snart körkortet är giltigt.

Det är olampligt att ha ett avbrott i informationsflödet under den tid som taxiförarens körkort är ogiltigt. De domar och strafförelägganden m.m. som meddelas under denna tid kan ha betydelse för bedömningen huruvida en taxiförarlegitimation ska återkallas eller om taxiföraren ska meddelas varning.

Transportstyrelsen föreslår därför att information om domar, beslut m.m. som rör brott som innehåller av taxiförlegitimation har gjort sig skyldig till, ska sammanställas även under den tid som taxiförarens körkort är ogiltigt.

11.7 Utländskt registreringsbevis för fordon som är registrerade i utlandet

Förslag

Vid anmälan av fordon i taxitrafik slopas kravet på utländskt registreringsbevis för fordon som är registrerade i utlandet.

Gällande bestämmelser

Av 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) framgår att innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen. Av 4 kap. 3 § nämnda förordning framgår bl.a. att med anmälningshandlingarna ska följa ett utländskt registreringsbevis, om fordonet är registrerat i utlandet. Enligt 4 kap. 4 § taxitrafikförordningen ska Transportstyrelsen kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 4 kap. 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och fordonsförordningen (2009:211) samt i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonsstyp som taxitrafiktillståndet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

11.7.1 Förslag

Förslaget innebär att utländskt registreringsbevis inte ska bifogas anmälningshandlingarna när anmälan om fordon görs.

11.7.2 Skäl för förslaget

Enligt 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister är huvudregeln att personbil och lätt lastbil som ska brukas här i landet ska vara registrerade i vägtrafikregistret. Syftet med registreringen är bl.a. att tillgodose samhällets behov av kontroll, identifiering och information av de uppgifter som trafik-säkerhet, miljö och andra för vägtrafiken betydelsefulla omständigheter föranleder samt ge Transportstyrelsen möjlighet att utföra de kontroller som behövs i samband med tillståndsprövning och tillsyn.¹¹³

Av 16 § lagen om vägtrafikregister framgår att den som har sitt egendiga hemvist i Sverige och som förvärvat ett fordon som finns uppräknat i 12 §

¹¹³ Se Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet - integritet och effektivitet (SOU 2010:76), s. 422.

nämnda lag, bl.a. personbil och lätt lastbil, men som inte är registrerat i Sverige, får under en vecka från det att fordonet fördes in i landet bruka fordonet med stöd av en giltig utländsk registrering.

Av 14 § lagen om vägtrafikregister framgår att de fordon som är uppräknade i 12 §, bl.a. personbil och lätt lastbil, inte behöver vara registrerade i vägtrafikregistret om det rör fordon i internationell vägtrafik i Sverige. Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands, fordonet inte är registrerat i Sverige och fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här. Enligt gällande praxis kan tillfälligt bruk sträcka sig upp till ett år.

Innebörden av det nämnda är att det i vissa situationer finns möjlighet att bruka utländsregistrerade fordon i Sverige. Dessa fordon är alltså inte registrerade i vägtrafikregistret. Frågan är om sådana fordon också kan användas i taxitrafik i Sverige.

Det finns olika kontrollformer som är till för att kontrollera att ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Kontrollformerna enligt 2 kap. fordonslagen (2002:574) är bl.a. typgodkännande, enskilt godkännande och registreringsbesiktning. Om ett fordon som har godkänts i samband med typgodkännande, enskilt godkännande eller registreringsbesiktning, ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskaffenhetsförhållande påverkas, ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning, enligt 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211). Innebörden är att när en personbil eller lätt lastbil ska användas i taxitrafik behöver en registreringsbesiktning genomföras. Detta för att bl.a. kontrollera installationen av taxameterutrustningen alternativt kontrollera att ett beslut om undantag från taxameterutrustning finns meddelat för fordonet. Registreringsbesiktningen och övriga kontroller sammanfattas i resultatet från dessa kontroller ska registreras i vägtrafikregistret enligt punkterna 1-4 i bilaga 1 till förordningen om vägtrafikregister. Ett fordon ska vara registrerat innan det registreringsbesiktigas enligt 4 kap. 18 § fordonsförordningen. Med registrerat menas, enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, att fordonet är upptaget i vägtrafikregistret.

Registrerade personbilar och lätta lastbilar som används i taxitrafik ska, enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen, kontrollbesiktigas första gången under den installationsperioden vars installationsmånad infaller sedan ett år har gått från den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter årligen under fordonets installationsperiod. Registrerade taxifordon ska därmed kontrollbesiktigas varje år. Kontrollbesiktningen framgår av vägtrafikregistret, enligt punkt 3 i bilaga 1 till förordningen om vägtrafikregister.

Registrerade personbilar och lätta lastbilar som används i taxitrafik ska ha taxiskylt, dvs. registreringsskylt med bokstaven T angivet till höger om registreringsnumret, enligt 7 kap. 9 § förordningen om vägtrafikregister. Detta krav gäller inte om undantag har meddelats från skyldigheten att ha taxameterutrustning. Anteckning om eventuellt undantag görs i vägtrafikregistret, enligt punkt 3 i bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister.

De förutsättningar som gäller för att kunna använda ett fordon i taxitrafik enligt redovisningen ovan, kan svårigen förenas med att fordonet framförs i så kallad internationell trafik i kraft av bl.a. en registrering i en främmande stat. Den slutsatsen förstärks också av kravet på den kontroll i vägtrafikregistret som sägs i 4 kap. 4 § taxitrafikförordningen. Mot denna bakgrund är det Transportstyrelsens uppfattning att utlandsregistrerade fordon inte kan användas i taxitrafik. Det blir därför inte aktuellt att till en anmälan bifoga ett utländskt registreringsbevis för fordon som är registrerade i utlandet. Den punkten i 4 kap. 3 § taxitrafikförordningen bör därför utgå.

12 Internationell jämförelse

Sammanfattande kommentarer

Transportstyrelsen har skickat frågor till ett flertal länders transportmyndigheter (se bilaga 15.2). Jämförelsen nedan är en sammanställning av några svar från anställda tjänstemän inom respektive länders transportmyndigheter. Jämförelsen lider något av att inkommande svar har varit väldigt olika till både karaktär och utförlighet. Det finns en översiktlig sammanställning i matrisform (se bilaga 15.3). Informationen om Danmark är till största delen hämtad från två rapporter¹¹⁴.

I flera av länderna i jämförelsen är taxitrafik i första hand den typ av trafik som sker då fordon hämtar upp kunder "på gatan", eller vid en speciell taxistolpe. Taxifordon kan visserligen både förbeställas och avtalas, men grunden för regelverket handlar om de krav som behöver ställas för att plocka upp kunder på gatan. I de flesta fall lättas regelverket upp för fordon som endast är förbeställda, ibland genom särskild växel, eller avtalade i förväg. Den senare typen av fordon går ofta under benämningen private hire vehicles (PHV). I motsats till taxifordon får PHV som regel inte plocka upp kunder på gatan. PHV behöver sällan ha en taxameter installerad (kan också vara förbjudet med taxameter) och det ställs som regel lägre krav på bl.a. prisinformation och lokalkännedom. Motivet är att eftersom resan är förbeställd eller avtalad är risken för problem vad avser pris och lokalkännedom mycket liten.

12.1 England och Wales

Enligt Department for Transport finns två typer av tillstånd (licence): tillstånd för taxifordon samt tillstånd för s.k. private hire vehicles (PHV). En viktig skillnad mellan tillståndstyperna är att beställning av resa med PHV måste ske genom en godkänd PHV-besättningscentral. För att köra taxi- eller PHV-transporter krävs också förarlicens. I London är det Transport for London som ansvarar för att utfärda tillstånd och förarlicenser. Utanför London är det lokala myndigheter som ansvarar för tillståndsgivning och tillsyn. Lokala myndigheter kan vid behov begränsa antal tillstånd. En knapp tredjedel av de lokala transportmyndigheterna har valt att begränsa antal tillstånd.

¹¹⁴ * OECD, Taxi Services: Competition and Regulation, DAF/COMP(2007)42, 2007.

* Forbikrædet i Norge: Taxiutredning - Høring om taximarkedet på konkursumsøttse steder i Norge 2013.

Innan taxiförarlicenser utfärdas kontrolleras vanligen den sökandes laglyd-
nad, lokalkännedom samt görs en medicinsk bedömning. Ibland genomförs
också ett körprov. Beträffande PHV-licenser rekommenderar nationella
transportmyndigheten att inte fästa så stor vikt vid lokalkännedom eftersom
förbokning krävs. Kraven för att erhålla förarlicenser varierar på grund av
att lokala myndigheter ställer krav efter lokala förutsättningar. I London
råder speciella förutsättningar. Utbildning och prov för taxiförare genomförs
på ett grundligt sätt och tar ungefär tre år.

Det är myndigheterna som utfärdar licenser som bestämmer om taxameter
måste installeras i taxifordonen. I princip samtliga taxifordon har en taxa-
meter. I London är det förbjudet med taxameter i PHV. Taxorna bestäms av
myndigheten som utfärdar licenserna och är en maxtaxa, vilket innebär att
förare/beställningscentraler kan ha lägre taxor. Beträffande PHV bestäms
priserna av operatörerna på kommersiell basis. Innan resan med PHV startas
ska en överenskommelse av priset göras mellan kunden och operatören. För
taxifordon krävs vanligen att prisinformation ska finnas inne i fordonet.
Man kan även kontakta den lokala myndigheten för att få information om
taxipriserna.

12.2 Nya Zealand

New Zealand Transport Agency (NZTA) är den myndighet som utfärdar
tillstånd att utföra passagerartransporter. Tillstånden är taxitillstånd, private
hire licence samt i viss mån dial-a-driver licence (uthyrning av förare där
fordonet tillhandahålls av passageraren). För att få tillstånd krävs ett
certifikat som visar att sökande har kunskap om lagstiftningen och praktiska
färdigheter för den typ av transporter tillståndet avser. För dial-a-driver
licence krävs inte något certifikat. För tillstånd att bedriva taxitrafik krävs
också medlemskap i en godkänd taxiorganisation. Förutom certifikatet
kontrolleras den sökandes personliga vandel samt om det finns andra
klagomål på sökande inom transportbranschen. Antal tillstånd behövs prövas
inte.

För att transportera passagerare krävs en särskild behörighet, passenger
endorsement (P), på körkortet. Kraven för behörigheten (P) liknar i hög grad
de svenska kraven för taxiförarlegitimation och föraren examineras i såväl
teoretiska som praktiska prov. En skillnad mot Sverige är att utbildning är
obligatorisk. Förkravet gäller all tillståndspliktig trafik som nämns ovan.
Utöver förarkravet ställs inom vissa regioner krav på lokalkännedom.

Prissättningen på passagerartransporter är fri, vilket innebär att taxiorgani-
sationerna själva bestämmer vilka taxor de använder. I taxifordon är taxa-
meter obligatorisk och det är reglerat hur priser och avgifter får användas
och hur prisinformationen ska vara utformad. Taxor och prislistor/prisin-

formation måste också registreras och godkännas av NZTA innan de får
användas.

För transporter inom "private hire" eller "dial-a-driver-verksamhet" gäller
att priset ska göras upp vid bokning. Fordon som används i sådan
verksamhet får inte ha taxameter installerad och transporter måste vara
förbeställda.

12.3 Irland

Det krävs två typer av tillstånd (licence) för att köra "small public service
vehicle" (SPSV). För det första måste föraren inneha ett SPSV-körkort, och
för det andra måste fordonet vara licensierat som ett SPSV-fordon. Exempel
på SPSV-fordon är taxi, handikappanpassade taxifordon samt limousiner.
Det sker ingen behovsprövning av tillstånd, vilket innebär att en sökande
inte kan nekas tillstånd om ställda krav uppfylls.

Bland annat skolskjuts och transport för egen räkning är undantagna från
kravet på tillstånd.

Alla taxifordon måste ha en taxameter installerad. Samtliga taxipriser måste
finnas i taxametern och alla kunder ska få ett kvitto utskrivet vid betalning
av en resa (inte handskrivet). Alla SPSV-fordon måste ha kundinforma-
tionskort som innehåller de olika priserna och detaljer om taxiresan. Det
finns också ett online-verktyg för kunder där de kan få en uppfattning om
priset för en specifik taxiresa.

SPSV-körkort utfärdas för hela landet. De sökande måste genomgå ett prov
för att få sådant körkort. Provet består av två delar, branschkännedom samt
lokal-kännedom för det område man ansöker om att vara verksam i.

Priset är reglerat i form av maxtaxor. Taxameter är obligatorisk och priset
på resorna måste räknas ut av taxametern. De beslutade maxtaxorna ändras
varannat år. Det är tillåtet att använda lägre taxor än maxtaxan.

12.4 Holland

För att bedriva taxitrafik (här inkluderas bl.a. limousinetransporter) krävs
tillstånd. Tillstånden är nationella, men det finns möjligheter till regionala
skillnader vad gäller vissa krav, t.ex. lokalkännedom. Vid Amsterdam
Schiphol Airport krävs en speciell licens för att få hämta upp passagerare.
Det finns i Holland ingen begränsning av antal tillstånd. I Amsterdam
infördes dock i juni 2013 lokala regler om att alla tillståndshavare måste
tillhöra en godkänd beställningscentral/taxiorganisation med minst 50 for-
don samt minst 100 förare.

Alla taxiförare måste inneha taxiförarlicens och det är obligatoriska prov (teoretiska och praktiska) för att erhålla en taxiförarlicens. Förarnas vandel och hälsa kontrolleras också i samband med beviljande av taxiförarlicens.

Taxameter är obligatorisk i taxifordon som hämtar upp kunder på gatan eller får sina beställningar via telefon eller Internet. Taxorna är reglerade under en fastställd maxtaxa. För fordon som endast utför avvalstransporter (ofast stadligt/kommunalt subventionerade) är inte taxameter obligatorisk.

Taxans struktur är dock reglerad och både på utsidan och på insidan av fordonet måste en väl synlig prisinformation finnas. Efter avslutad resa ska kunden få ett taxameterkvitto med information om förare, taxibolag, tillämpad taxa, tid och distans för resan samt information om var kunden kan framföra reklamation/klagomål.

12.5 Norge

Det övergripande ansvaret för taximarknaden har the Norwegian Ministry of Transport and Communications (MTC). Det finns också en myndighet i varje fylkeskommun som ansvarar för taximarknaden inom sitt geografiska område och som tilldelar och återkallar tillstånd. Den lokala myndigheten bestämmer inom vilket geografiskt område en tillståndshavare får bedriva sin taxiverksamhet och hur många beställningscentraler som får finnas inom deras ansvarsområde samt hur många aktiva taxitillstånd som ska finnas inom ett definierat område.

Kravet för att få tillstånd är laglydning, uppvisande av ekonomisk garanti och yrkeskunskande. Tillståndshavarna måste också vara anslutna till en beställningscentral. Undantag från anslutningskravet finns inom väldigt gästbefolkade områden. Det finns undantag från tillståndskravet bl.a. för resor där hotell etc. transportörer egna övernattningsgäster. Vid utfärdande av tillstånd till de som vill köra limousiner tillämpas också behovsprövning. Kraven för att få ett sådant tillstånd är samma som för ett taxiförstag. Det finns också krav på att fordonet ska vara exklusivt.

En taxiförare måste ha en av polisen utfärdad taxiförarlegitimation (kjøreseddel). För att få en sådan måste man ha fyllt 20 år, vara laglydig och uppfylla vissa hälsokrav. Polisen kan också bestämma att en taxiförare ska ha genomgått ett lokalkännedomsprov, vilket är vanligt i större tätorter.

Taxameter är obligatorisk och beräknar priset. Fri prissättning råder i städer och tätbebyggda områden där det är möjligt med konkurrens mellan beställningscentraler. I områden med bara en beställningscentral regleras priserna genom maxtaxa. Maxtaxan fastställs av konkurrensverket (Konkurransetilsynet). Prisinformation ges via informationsdeklarationer på fordon och hållplatser. Kunder kan också kontakta beställningscentraler

eller kontrollera priserna via Internet. Till och från flygplatser tillämpas oftast ett fast pris.

12.6 Danmark

För persontransporter finns fyra olika tillståndstyper: taxitillstånd, limousinetillstånd, sjuktransport samt offentlig servicetransport. Ordningarna ovan är hierarkisk på så sätt att taxitillstånd ger tillståndshavaren flest rättigheter att bedriva persontransporter.¹¹⁵ Ett limousinetillstånd är t.ex. begränsat till förbeställningar och får inte hämta kunder "på gatan". För tillstånd för att bedriva taxitrafik måste företaget uppfylla vissa krav om ekonomisk förmåga, yrkeskunskande och laglydning. Beträffande kravet på yrkeskunskande måste tillståndsinnehavaren ha genomfört en utbildning och klarat tillhörande prov. Varje kommun bestämmer hur många taxiförstag som behövs inom deras område och tillstånd ges till den mest kvalificerade.¹¹⁶

Taxiförstagen får endast utföra transporter inom det geografiska område där de fått sitt tillstånd utfärdat, vilket som regel är en kommun. Om kunder ska hämtas utanför tillståndsområdet måste resan vara förbeställd. I kommuner med fler än tio tillstånd måste tillståndshavarna organisera sig i en beställningscentral. Kravet anses nödvändigt för att möta allmänhetens förväntan om bra service. Ett servicekrav är bl.a. tillgänglighet dygnet runt.

En taxiförare får ett speciellt körkort som innebär att man får bedriva yrkesmässig persontransport. Det finns ett krav på laglydning, utbildning och godkänt prov i yrkeskompetens för att en taxiförare ska få ett sådant körkort.

Lokala myndigheter fastställer en maxtaxa som bygger på ett kostnadsindex samt är en avvägning mellan kunders och taxiägares behov.¹¹⁷ I Köpenhamnsregionen gäller olika taxor för olika tider på dygnet. Vidare finns taxor och tillägg för hjälp med bagage och t.ex. cyklar. Särskild taxa gäller också för transport av fler än fyra passagerare. Såväl taxitillstånd som prisinformation ska finnas synligt inne i fordonet.

¹¹⁵ Forbuvkerrådet, Taxiutredning - Høring om taximarkedet på Konkurransetsuets steder i Norge 2013.

¹¹⁶ OECD, Taxi Services: Competition and Regulation, DAF/COMP(2007)42, 2007.

¹¹⁷ Ett exempel på när kundbehov kan styra i Köpenhamn upptäcktes att taxiförare, på fredags- och lördagskvällar med stor efterfrågan, inte ville ta korta resor. Då bestämdes att själva startavgiften på inbördes skulle höjas markant, vilket fört till följd att taxiförare även vill ta korta körningar.

13 Konsekvenser

13.1 Prisuppgift i förväg om det högsta jämförpriset överstiger visst fastställt belopp

13.1.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Vid omregleringen av taxineringen år 1990 upphörde bl.a. den av samhället fastställda maximitaxan. Den ersattes med en skyldighet för taxiförare att låta passageraren före färden få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar. Till grund för bestämmelsen låg upplåtningen att priset är den viktigaste enskilda faktorn som styr kundens val på en fri marknad. En tydlig redovisning av den taxa som tillämpas borde för taxineringens del innebära att den som håller ett högt pris i förhållande till konkurrenterna blir utan köruppdrag och därmed tvingad att sänka priset eller bli utträngd från marknaden. Så har emellertid inte skett och konsekvensen har blivit att priset som konkurrensfaktor blivit svårt att tillämpa i de fall inte fasta priser tillämpas för vissa bestämda körningar. Ett flertal taxiresenärer upplever problem med den höga prissättningen (se vidare under avsnitt 3.2).

På varje fordon som används i taxitrafik ska det finnas en prisinformations-dekal. Prisinformationen ska visa ett jämförpris för varje taxa som används. Ett jämförpris är priset i kronor för en 10 kilometer lång transport som varar i 15 minuter. Det högsta jämförpriset ska på prisinformationen visas genom såväl större teckenstorlek som med gulmarkering.

Genom att införa krav på prisuppgift i förväg om det högsta jämförpriset överstiger visst fastställt belopp, ska taxikunden få en större möjlighet att göra ett val av taxifordon utifrån den information som har lämnats (se vidare under avsnitt 3.4). Kunden har då möjlighet att välja att starta resan om priset upplevs som acceptabelt, alternativt välja annat taxifordon. Prisuppgiften ska lämnas senast när färden beställs och på ett beständigt sätt. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.

13.1.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

1. Ingen åtgärd vidtas

Ett alternativ är att inte vidta någon åtgärd alls.

2. Prisuppgift i förväg vid resor i Stockholm, Göteborg och Malmö

Ett andra alternativ är att införa krav på prisuppgift i förväg vid samtliga resor i Stockholm, Göteborg och Malmö med angränsande kommuner.

3. Prisuppgift i förväg vid samliga resor

Ett tredje alternativ är att införa krav på prisuppgift i förväg vid samtliga resor.

4. Krav på en display, kopplad till taxameter, som kan visa en uppskattad prisuppgift

Ett fjärde alternativ är att införa krav på en display som, kopplad till taxameter, kan visa en uppskattad prisuppgift.

5. Reglering av ett högsta jämförpris

Ett femte alternativ är att reglera vilket högsta jämförpris som får förekomma.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om ytterligare reglering inte kommer till stånd bedömer Transportstyrelsen att de upplevda problemen med hög prissättning kommer att kvarstå.

13.1.3 Vilka berörs av regleringen?

De innehavare av taxitrafiktillstånd och dess taxiförare som tillämpar ett högsta jämförpris över den fastställda beloppsgränsen.

Vidare berörs de taxikunder som väljer ett taxifordon där ett högsta jämförpris över den fastställda beloppsgränsen tillämpas.

Polisen berörs vid kontroll av taxitrafik på väg när det gäller de fordon där ett högsta jämförpris över den fastställda beloppsgränsen tillämpas.

13.1.4 Vilka kostnadsrättsliga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsrättsliga och andra konsekvenser

Vad gäller konsekvenser för taxitrafikföretagen, se avsnitt 13.1.7.

Taxikunderna berörs främst i positiv bemärkelse genom att de ska få en prisuppgift som kommer att underlätta deras val av taxifordon. En möjlig negativ konsekvens är att det tar något längre tid innan färden kan starta.

Den föreslagna bestämmelsen kan ge en positiv konsekvens vad gäller kundens upplevda trygghet. Kunden får med hjälp av denna bestämmelse information om priset för resan innan färden har påbörjats. Kunden

vet då vad som gäller och får inte, som i dag kan bli fallet, först vid avslutad färd information om det slutliga priset. En argumentation om priset när färdens redan är avslutad kan ge upphov till en hotfull situation.

Polisen berörs i så mån att de får ytterligare en uppgift att kontrollera i samband med kontroll på väg av sådant taxifordon där ett högsta jämförpris över det fastställda beloppet tillämpas.

Transportstyrelsen har i sin handläggning att hantera de eventuella klagomål som kommer in till myndigheten. Den uppgiften åligger dock myndigheten redan i dag. Med hjälp av föreslagen bestämmelse torde Transportstyrelsens handläggning underlättas och förstärkas när det finns stöd för att vidta åtgärder mot taxiförarlegitimationen och eventuellt även mot taxitrafikstån-
ståndet.

Föreslagen bestämmelse innebär inga andra konsekvenser för säkerhet, miljö och hälsa.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

1. Ingen åtgärd vidtas

Om ingen åtgärd vidtas bedömer Transportstyrelsen att de upplevda problemen med hög prissättning kommer att kvarstå. Inoligen kommer upplåtningen hos allmänheten vara att det inte vidtas tillräckliga åtgärder för att komma till rätta med de upplevda problemen med hög prissättning.

2. Prisuppgift i förväg vid resor i Stockholm, Göteborg och Malmö

Alternativet att kräva skriftlig prisuppgift i förväg vid resor i Stockholm, Göteborg och Malmö med angränsande kommuner föreslogs i regeringsuppdraget år 2010¹¹⁸. En fullständig konsekvensutredning av förslaget återfinns i ärendet. En fördel med detta alternativ är att regleringen skulle omfatta de områden där de största problemen finns. En nackdel är att det är problematiskt med ort-/kommunbegränsningar. En annan nackdel är att eftersom detta förslag skulle omfatta samtliga taxiåkare inom angivna områden skulle det medföra ökad administration och ökade kostnader även för de taxiåkare där kunderna inte upplever problem med prissättningen. En grov uppskattning av de ökade kostnaderna för taxinäringen bedömdes i den tidigare utredningen för det ena alternativet¹¹⁹ vara 61-145 mkr i årlig

¹¹⁸ Transportstyrelsen. Översyn av prisinformation för taxiresor m.m. Redovisning av regeringsuppdrag. 2010-04-27. TSV 2010-1742.

¹¹⁹ Taxifordonet urusnas med en GPS. Taxiföraren betänkar det ungefärliga priset på en taxa med uppgifterna om sträcka och tid som erhålls från GPS-systemet som grund.

merkostnad plus 8,5 mkr i investeringskostnad och för det andra alternativet¹²⁰ 93-104 mkr i årlig merkostnad plus 12 mkr i investeringskostnad.

3. Prisuppgift i förväg vid samtliga resor

Alternativet att kräva prisuppgift i förväg vid samtliga resor skulle innebära att kravet är lika för samtliga taxiåkare. Kravet skulle dock, i ännu högre grad än alternativ 2, medföra ökad administration och ökade kostnader även för de taxiåkare där kunderna inte upplever problem med prissättningen.

4. Krav på en display, kopplad till taxametern, som kan visa en uppskattad prisuppgift

Enligt en övergångsbestämmelse om taxametrar får en taxameter som är i bruk fortsätta att användas även efter det att märkningsställstånd och typgodkännande har upphört att gälla, under förutsättning att taxametern uppfyller tillämpliga krav på exempelvis funktion och noggrannhet. Detta innebär att det finns taxametrar av äldre modell som ska få fortsätta att användas.

Ett krav på display skulle medföra ändrade krav på taxametrar vilket i sin tur skulle medföra krav på inköp av ny taxameterutrustning. Detta skulle medföra investeringskostnader av teke ringa omfattning för företagen.

5. Reglering av ett högsta jämförpris

Att reglera ett högsta jämförpris, som innebär att man inte får ta mer betalt, torde vara den mest kraftfulla åtgärden för att komma tillrätta med problemen med prissättning som uppkommer som oskälig. Detta torde vara möjligt mot bakgrund av den utredning som gjordes i samband med införandet av introduktionsutbildning för övningskörning för behörighet B. Då infördes en möjlighet att meddela föreskrifter om högsta pris för deltagande i introduktionsutbildning¹²¹. Enligt prop. 2003/04:160¹²² ifrågasatte en remissinstans om den föreslagna möjligheten till prisreglering var förenlig med EG-rättsliga konkurrensregler. Enligt regeringens mening var dessa regler inte tillämpliga i sammanhanget. Liknande bestämmelser torde därför kunna införas i taxitrafiklag och taxitrafikförordning. Detta alternativ vore dock en ingripande åtgärd som dessutom skulle strida mot regeringens intentioner (se vidare under avsnitt 3.3).

¹²⁰ En GPS kompletteras med en funktionalitet som beräknar ett maxpris med utgångspunkt från gällande taxa.

¹²¹ 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) och 8 kap. 3 a § körkortsförordningen (1998:980).

¹²² Regeringens proposition (2003/04:160) Fortsatt arbete för en säker vägtrafik, s. 96-98.

13.1.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxitrafik är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.1.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det är önskvärt med åtminstone sex månader mellan datum för beslut och datum för ikraftträdande. Detta för att berörda taxiföretag ska ha god tid på sig att ta fram rutiner för hur de ska ta fram och lämna prisuppgiften. Transportstyrelsen ska också ta fram myndighetsföreskrifter om vilken information som ska framgå av prisuppgiften. Transportstyrelsen föreslår därför att bestämmelsen träder i kraft den 1 januari 2015.

Den prisinformation som finns på olika webbplatser behöver uppdateras.

13.1.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

De innehavare av taxitrafiktillstånd som tillämpar ett högsta jämförpris över det fastställda beloppet berörs.

Totalt antal tillståndshavare för taxitrafik är 7 686 st.¹²³ Av de tillståndshavare (6 942 st.) med fordon anmälda för taxitrafik har ca

- 66 % av företagen ett fordon,
- 14 % av företagen två fordon,
- 17 % av företagen tre till tio fordon och
- 3 % av företagen elva eller fler fordon.

De upplevda problemen med hög prissättning är, som beskrivits i avsnitt 3.2, huvudsakligen kopplade till storstadsregionerna och främst till Stockholm. Vid tiden för den undersökning som SIFO genomförde¹²⁴ förekom högsta jämförpriser i Stockholm från 299 kr upp till 2 250 kr¹²⁵. Av det totala antalet tillståndshavare är det 3 216¹²⁶ som finns i Stockholms län.

¹²³ Transportstyrelsen, Vgtrafikregistret per den 7 januari 2014.

¹²⁴ Taxipriser och taxiresor i de tre storstadsregionerna. Sifo-undersökningar för Transportstyrelsen. April 2013.

¹²⁵ I Malmö/Lund förekom högsta jämförpriser från 203 kr till 504 kr och i Göteborg från 247 kr till 645 kr.

¹²⁶ Transportstyrelsen, Vgtrafikregistret per den 7 januari 2014.

Kring 80 procent av alla taxiföretag är knutna till någon form av beställningscentral¹²⁷. Vid beaktande av omfattningen av hur många tillståndshavare som ligger i den högre delen av kostnadsspannet i den genomförda undersökningen, kan noteras att det inte är de stora bolagen/beställningscentralerna som förekommer där.

Utifrån detta gör Transportstyrelsen bedömningen att den föreslagna bestämmelsen uppskattningsvis kan beröra 10 procent av de tillståndshavare som finns i Stockholms län, dvs. ca 320 st. Den fortsatta kostnadsberäkningen utgår från att samtliga dessa företag har ett taxifordon och en taxiförare.

Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Vad gäller kostnaderna för den enskilde taxiföraren får denne själv avgöra med vilket hjälpmedel och på vilket sätt taxiföraren ska lämna prisuppgiften.

Som ett exempel på hjälpmedel och sätt att lämna prisuppgift kan följande nämnas. Taxifordonet utrustas med en GPS. Taxiföraren beräknar det ungefärliga priset på en taxiresa utifrån de uppgifter om sträcka och tid som erhålls från GPS-systemet. Det beständiga sätt som prisuppgiften ska lämnas på är i detta exempel en skriftlig offert på papper.

Här uppstår kostnader (se tabell 1) för att mata in adressen för resans mål samt med utgångspunkt från informationen som fås från en GPS ge en prisuppgift till kunden. Inmatningen av adressen antas ta ca 30 sekunder per resa. I detta exempel på hjälpmedel ska prisuppgiften skrivas manuellt vilket bedöms ta ca en minut per taxameterbaserad resa. Detta innebär en merkostnad på 5,65 kr per taxiresa. Utöver tidsåtgång tillkommer kostnaden för ett tryckt offertunderlag som taxiföraren fyller i enligt Transportstyrelsens närmare föreskrifter (t.ex. datum, tid på dygnet samt resans start- och slutpunkt). Den totala kostnaden per taxiresa blir 6,90 kr.

¹²⁷ Näringsdepartementet. Redovisningscentraler för taxi. Ds 2013:66, s. 50.

Tabell 1. Ett exempel på tidsåtgång och kostnad per taxameterbaserad resa

Moment	Tidsåtgång per resa	Kostnad per resa
Inmatning av adress	30 sekunder	1,90 kr ¹²⁸
Manuell notering av prisuppgift	1 minut	3,75 kr ¹²⁹
Offertunderlag	Se ovan	1,25 kr ¹³⁰
Summa	1,5 minuter	6,90 kr

För att kunna göra en grov uppskattning av den ökade årliga merkostnaden för berörda företag behövs antalet resor uppskattas. Transportstyrelsen har gjort följande antaganden. Antalet arbetsdagar per år är 226 st.¹³¹ Antal genomförda taxameterbaserade resor per dag uppskattas till 10 st. Detta ger årligen 2 260 resor per företag och förare. Kostnaden per resa ligger som ovan redovisats på ca 6,90 kr. Kostnaden blir därmed ca 16 000 kr per före- tag.

Med utgångspunkt från 320 företag innebär det att totalt antal resor är ca 723 000 st. per år. Den totala årliga kostnaden, inklusive eventuell investeringskostnad, hamnar då på ca 5,5 mkr (se tabell 2). Investeringskostna- den beskrivs nedan under avsnitt Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen.

¹²⁸ Enligt Tillväxtverkets databas Malin var kostnaden för en fordonsförare 2007 kr/timme är 2007. Motsvarande kostnad år 2013 ligger på 224 kr/timme vilket innebär ca 3,75 kr/minut. <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-tema/Priser-och-konsumtion/Konsumtionsindex/Konsumtionsindex-KPI/3377/Prisomräkningen-faktura-inflationen/>

¹²⁹ Enligt Tillväxtverkets databas Malin var kostnaden för en fordonsförare 2007 kr/timme är 2007. Motsvarande kostnad år 2013 ligger på 224 kr/timme vilket innebär ca 3,75 kr/minut. ¹³⁰ Kostnaden för ett sådant underlag har av ett blanketterkeri beräknats till ca 2 600 kr exklusive moms för 20 block med 100 blad i varje och 4 200 kr exklusive moms för 50 block med 100 blad i varje. Detta innebär en merkostnad på 1,20+1,30 kr per taxameterbaserad resa.

¹³¹ <http://sv.wikipedia.org/wiki/Helldag> Som exempel på helldag hade år 2009 sammanlagt 226 arbetsdagar, om man från årets 365 dagar drar bort lördagar, söndagar och andra helgdagar, samt 25 semesterdagar. Med 8 timmars arbetsdag så ger det en årsarbetstid på 1808 timmar (226 x 8 = 1808). Antalet arbetsdagar under ett år skiftar mellan 224 och 229 beroende på vilka veckodagar de allmänna helgdagarna infaller på och om det är skottår.

Tabell 2. Sammanfattning av årlig kostnad per företag och totalt, inklusive eventuell investeringskostnad

	Kostnad per företag	Total kostnad
Skiftflig prisuppgift	16 000 kr	5 120 000 kr
Ev. investeringskost- nad	1 200 kr	384 000 kr
Summa	17 200 kr	5 504 000 kr

På sikt kan antas att tekniken utvecklas så att informationen kan skrivas ut från GPS-systemet. Det kan också noteras att inmatning av adresser i en GPS görs redan i dag, åtminstone i de fall adressen är okänd för taxiföraren.

Som nämnts är detta enbart ett exempel på hjälpmedel. Ytterligare lösningar kan förstås vara aktuella, t.ex. att en GPS kompletteras med en funktionalitet som beräknar ett maxpris med utgångspunkt från gällande taxa eller att man använder sig av en applikation som kan beräkna ett pris utifrån uppgifter om sträcka och tid. Som också nämnts är detta enbart ett exempel även när det gäller på vilket sätt prisuppgiften kan lämnas. Ytterligare lösningar, som t.ex. sms, torde här bli aktuella.

Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följande ändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Eftersom taxiföraren enligt föreskrivna krav i VVFS 2004:65¹³² ska kunna tillämpa fordonets prisinformation för att beräkna det ungefärliga priset på en taxiresa bör denne redan kunna göra detta relativt enkelt. Det torde därmed inte behövas någon särskild utbildning för detta, utöver information från taxiåkaren om vilken lösning som företaget valt för hur lämnandet av prisuppgiften ska ske.

Beroende på vilken lösning företaget väljer kan eventuella investeringskostnader tillkomma för t.ex. inköp av GPS. Dessa finns i olika prisklasser men kostnaden för en GPS i standardutförande ligger på ca 1 200 kr. Detta innebär att om samtliga företag skulle köpa in en GPS skulle den totala investeringskostnaden hamna på 384 000 kr. Många taxifordon har dock redan i dag en GPS varför nämnda kostnad torde bli väsentligt lägre.

¹³² 6 kap. 2 § 7 och 10 kap. 2 § 7 VgS-verkets föreskrifter (VVFS 2004:65) om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka

konkurrensförhållandena för företagen?

Ur konkurrensförhållanden kan föreslagna bestämmelser sägas få en negativ konsekvens då den enbart berör vissa taxiföretag. Mot detta får anföras att det ändå får anses rimligt att rika kravet enbart mot de företag där det synes finnas störst risk att kunden ska uppleva att prissättningen är oskällig.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

En följd av att kunden får en prisuppgift innan resan kan vara att företagets kundunderlag minskar för de företag vars priser upplevs som oskälliga. Vissa prisjusteringar kan därför förväntas. Om prisjusteringar görs kommer dessa företag att behöva göra fler transporter för att uppnå samma inkomst som före prisjusteringen.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid regleras utformning?

Eftersom föreslagna bestämmelser kommer att beröra små företag har Transportstyrelsen valt att inte reglera vilken lösning som ska väljas. Detta innebär att företagen kan välja olika lösningar för att uppfylla kravet som därmed ligger i linje med deras ekonomiska och administrativa förutsättningar.

13.2 Körprov för taxiförarlegitimation; taxitrafikförordningen

Konsekvensutredning för förslaget ingick i det tidigare uppdraget om regellefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, se bilaga 15.1.

13.3 Körprov för taxiförarlegitimation; Transportstyrelsens föreskrifter

13.3.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Problembeskrivningen av denna fråga framgår av avsnitten 4.1 och 4.4.3. Detta förslag innebär att det i det gällande körprovet läggs till ett moment där förarprovaren kontrollerar att blivande taxiförare kan hitta till passagerarens resmål. I det nya momentet omfattas att hitta den plats som passageraren vill till (som då kommer att anges av förarprovaren), få fram den mest lämpliga färdvägen med hjälp av karta eller teknisk utrustning, köra den mest lämpliga färdvägen samt hantera avvikelser från den mest lämpliga färdvägen. Detta nya moment kommer på ett mycket verklighetstroget sätt likna den vardag som de flesta taxiförare verkar i. Den sökande kommer inte att i förväg veta vart färden ska gå, utan kommer att få uppgiften under körprovet. Förslaget innebär att alla blivande taxiförare, oavsett om de ska verka i Stockholm eller inte, ska erhålla tillräcklig kunskap för att visa att man hittar till passagerarens resmål.

Enligt gällande bestämmelser ska ett körprov omfatta körning i minst 35 minuter. Enligt Trafikverket Förarprov går det att inkludera det nya momentet utan någon förlängning av provtiden.

I och med att förslaget innebär användning av nytt hjälpmedel föreslås även att ändring ska göras i 2 kap. 3 § 2 sista styckets Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation. Förslaget innebär att kontroll ska göras av att teknisk utrustning används på ett trafiksäkert sätt under körprovet.

13.3.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

1. Ingen åtgärd vidtas

Ett alternativ är att inte vidta någon åtgärd alls.

2. Införa obligatorisk utbildning

Ett andra alternativ är att införa en obligatorisk utbildning i att hitta till passagerarens resmål som skulle bli en obligatorisk del för att erhålla taxiförarlegitimation. Detta alternativ kräver en större utredning för att komma fram till vad utbildningen ska omfatta. Dessutom behöver det

utredas om detta alternativ kan begränsas till att gälla vissa orter eller om det måste gälla alla.

3. *Hitta till passagerares resmål utan hjälpmedel (karta eller teknisk utrustning)*

Ett tredje alternativ är att i föreslagna förändringar kräva att sökanden ska kunna hitta till olika resmål vid körprovet utan att använda hjälpmedel som t.ex. karta eller teknisk utrustning. Detta alternativ skulle då innebära att blivande taxiförare inte kontrolleras i att hantera karta eller tekniska hjälpmedel, som blir mer vanliga på marknaden.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om regleringen inte kommer till stånd är det Transportstyrelsens uppfattning att det kommer bli svårt att uppfylla de förväntningar som ställs på att taxiförare ska hitta till rätt plats.

Det föreslagna momentet i körprovet är en åtgärd av flera (se avsnitt 4.1).

13.3.3 Vilka berörs av regleringen?

De som främst berörs av regleringen är de personer som i Sveriges årligen avlagger körprov för taxiförarlegitimation. Under år 2013 genomfördes enligt Trafikverket 6 650 körprov för taxi. I det antalet ingår de som klarade provet vid första tillfället och de som behövde göra flera prov. Några krav kommer inte att ställas på de som redan har taxiförarlegitimation.

Trafikverket kommer också att beröras av förslaget på så sätt att utrustning behöver införskaffas för genomförande av det nya momentet i körprovet samt utbildning av förarprovare.

13.3.4 Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Efter att ha hört med Trafikverket Förarprov kan det konstateras att förslaget, dvs. ytterligare moment i körprovet, inte kommer att medföra någon längre provtid jämfört med dagens körprov. I och med det kommer inte kostnaden för provet att påverkas, dvs. avgiften kommer att förbli 800 kronor.

Vad gäller hjälpmedlet som behövs för det nya momentet är tanken att den som ska avlagga provet kan ta med sig karta eller teknisk utrustning, eller få låna detta av Trafikverket. Enligt uppgift kommer ingen avgift att tas ut för att låna hjälpmedel. Det innebär att blivande taxiförare inte behöver införskaffa hjälpmedel och därmed innebär förslaget i sig inte någon extra kostnad för denna grupp. Däremot blir det en kostnad om den blivande

taxiföraren har ett intresse av att själv ha dessa hjälpmedel och använda dem inte bara vid körprovet utan även vid utövandet av yrket. Kostnaden bör därför ligga, om man utgår från Trafikverket Förarprovs redovisning, på ca 1 000 kronor för en taxikarta och ca 1 200 kronor för en GPS.

När blivande taxiförare ska boka körprov leder förslaget till att uppgift måste lämnas om hjälpmedel behövs lånas eller inte.

För Trafikverket Förarprovs del innebär förslaget inköp av karta och teknisk utrustning samt utbildning av personal. Trafikverket Förarprov har framfört att kostnaderna för detta är enligt redovisningen i tabell nedan och att dessa rymms inom budgeten för utbildning av förarprovare och övriga kostnader för genomförande av prov.

Transportstyrelsen anser att kartpriset är något högt då det inte kommer att ställas några speciella krav på vad för karta som används. Taxikarta är lämpligt att använda i storstäderna men för mindre städer kan enklare kartor införskaffas. Transportstyrelsen har uppfattat redovisningen som att det rör sig om engångskostnader.

Transportstyrelsen anser inte heller att det behövs ta mer tid för blivande taxiförare att förbereda sig för det nya momentet. Skälet till detta är att det redan i dag finns krav i den skriftliga delen, dvs. kartläsningen i provet i yrkeskunnandet, som leder till att den som vill erhålla taxiförarlegitimation bör ha tillräckliga kunskaper för att klara av det nya momentet i körprovet.

Tabell 3. Beräkning av Trafikverket Förarprov över vad det kommer att kosta att tillhandahålla utrustning för utbildning vid körprovet samt utbildning av personal

	Pris i kronor per styck	Antal	Kostnad i kronor
Taxikarta	1 000	32	32 000
GPS	1 200	80	96 000
Inläktsbortfall och personalkostnader i samband med utbildning			958 800
Ändringar i det digitala provprotokollet			100 000
Totalkostnad			1 186 800

Förslaget torde inte ha någon påverkan på tillgänglighet, säkerhet eller hälsa. Däremot är ett av syftena med det nya momentet i körprovet att hitta till rätt plats utan onödigt miljöutsläpp som konsekvens. Då det inte finns någon utredning som visar hur mycket körning inom taxivirksamhet som beror på att föraren inte hittar till rätt plats, går det inte att redovisa vilka effekter förslaget har.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

1. Ingen åtgärd vidtas

Om ingen åtgärd vidtas är det Transportstyrelsens uppfattning att det kommer att bli svårt att uppfylla de förväntningar som ställs på att taxiförare ska hitta till rätt plats.

Det föreslagna momentet i körprovet är en åtgärd av flera som tillsammans ska leda till att öka blivande taxiförarens kunskaper (se avsnitt 4.1).

2. Införa obligatorisk utbildning

Detta alternativ innebär krav på obligatorisk utbildning, dvs. ett helt nytt krav som innebär att blivande taxiförare behöver närvara vid en särskild utbildning, utöver avläggande av prov i yrkeskunnande och körprov. Denna redovisning bygger på att alla blivande taxiförare ska gå obligatorisk utbildning.

Transportstyrelsen anser inte att det är rimligt att föreslå en kort obligatorisk utbildning som enbart omfattar kunskaper i att hitta till passagerares resmål. Det mest rimliga torde vara en obligatorisk utbildning som omfattar samtliga områden som ingår i kravet yrkeskunnande. Ett sådant förslag kommer att kräva ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen.

För att visa vilka lägsta kostnader det kan röra sig om och utan att ta hänsyn till att det inte är rimligt att begränsa utbildningen till en viss del, kan jämförelse göras med en viss obligatorisk utbildning inom körkortsområdet.

Utgångspunkten i jämförelsen är att utbildningen i att hitta till passagerares resmål skulle omfatta mellan tre och sex timmar med en eventuell examination. Om man jämför med en obligatorisk utbildning inom förarutbildningen med liknande tidsåtgång, kan jämförelsen göras med den obligatoriska riskutbildningen del 1 för behörighet B. Den är på tre timmar och kostar mellan 600 och 700 kronor per deltagare. Lägsta kostnad för obligatorisk utbildning inom taxiområdet skulle alltså bli för respektive blivande taxiförare nämnda summa, som då ska läggas på övriga kostnader för att erhålla en taxiförarlegitimation.

Utöver de nämnda kostnader att uppkomma för den som vill ansöka om att bedriva sådan utbildning. Transportstyrelsen anser att kost-

nadsberäkningen kan baseras på vad det kostar för den som ansöker om att bedriva utbildning i riskutbildning B del 1 med högst tre utbildare. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:72) om avgifter inom vägtrafikområdet kostar en ansökan om att bedriva utbildning 3 200 kronor.

Därtill kommer den årliga tillsynsavgiften som byggs dels på en grundavgift baserad på antalet personer som utbildar, dels en avgift per typ av utbildning. Den årliga tillsynsavgiften för utbildning i riskutbildning B del 1 med högst tre utbildare blir därmed 5 600 kronor.

Med tanke på att detta alternativ skulle kräva en större utredning där förslag till förfätragsändringar skulle behövas tas fram till lag och förordning samt framtagande av förslag till föreskrifter, skulle ett ikraftträdande troligen ligga relativt långt fram i tiden.

Nämnda konsekvenser kommer att behövas justeras utifrån obligatorisk utbildning kan begränsas till att endast gälla i vissa orter.

3. Hitta till passagerares resmål utan hjälpmedel (karla eller teknisk utrustning)

För att genomföra detta alternativ måste det klart framgå vilka platser och offentliga inrättningar, gator och stadsdelar som det är rimligt att den som genomför körprovet ska kunna hitta till. Det kan t.ex. gälla att hitta till polisen, bibliotek, vårdcentraler, bussterminaler, de större genomfartslederna och de största gatorna. Proven kommer att varieras beroende på vilken ort körprovet kommer att genomföras på. Detta alternativ kan leda till att den som ska genomföra körprovet för taxiförarlegitimation väljer att åka till en ort där omfattningen av resmål är färre. Det skulle i sin tur leda till att vi kommer att få taxiförare som har kunskaper om en ort som de inte verkar i.

13.3.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxi är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.3.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

För att förslaget ska kunna beslutas måste 3 kap. 7 § taxitrafikförordningen ändras. Ikraftträdande av föreskriftsförslaget är därmed beroende av förordningsändringen.

När förslaget kan beslutas är det lämpligt med sedvanligt ikraftträdande, dvs. fyra veckor från tryckdatum. De som är mest berörda av förslaget, dvs. Trafikverket Förarprov, kommer att få underhandsinformation så att förberedelser kan vidtas i god tid.

Transportstyrelsen anser att det finns behov av speciella informationsinsatser så att blivande taxiförare blir medvetna om det nya kravet. Utöver information på Transportstyrelsens hemsida kommer det troligen även innebära hur information kan spridas med hjälp av Trafikverket då det är till dem man vänder sig till för att boka och avlägga prov. Det är även av intresse att få hjälp från utbildare och Svenska Taxiförbundet att sprida informationen. Transportstyrelsen kommer att ta fram en kommunikationsplan för detta.

13.3.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Uppfattningen är att företag inte berörs av frågan. De som blir berörda av förslaget är blivande taxiförare och Trafikverket.

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Inga företag berörs av förslaget.

De som berörs är de personer som avlägger körprov för taxiförarlegitimation. Enligt Trafikverket avlades 6 650 prov år 2013. Av dessa prov var det 3 158 prov som godkändes vid första försöket och 3 492 prov var omprov.

De kontor vid Trafikverket som genomför prov för taxiförarlegitimation berörs av förslaget och de är 35 stycken till antalet. Det är på dessa ställen som kartor och teknisk utrustning behövs. Ca 110 förarprovare genomför prov för taxiförarlegitimation och dessa behöver utbildas i det nya momentet.

Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förslaget rör inte företag.

Förslaget rör blivande taxiförare. Som framgår ovan anser Transportstyrelsen att det inte kommer krävas mycket mer än vad som gäller i dag. Detta då blivande taxiförare ändå måste ha kunskaper för att klara av delen kartläsning i provet i yrkeskunnande. Förslaget innebär en ytterligare praktisk del i körprovet men provtiden kommer inte att utökas.

För Trafikverket kommer förslaget att medföra tidsåtgång att införskaffa kartor och teknisk utrustning samt fortbildning för förarprovare med anledning av ändrat innehåll i körprovet. Kostnaden för utbildningen framgår ovan och mycket tyder på att det rör sig om en heldagsutbildning för

förarprovarna. Vad gäller själva provet kommer det inte att medföra någon ytterligare åtgärd som medför längre tidsåtgång, däremot behöver anteckningar göras för att anteckna om den som genomfört provet har klarat av det nya momentet.

Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Förslaget rör blivande taxiförare. Då det är upp till den sökande att avgöra om han eller hon vill ha en egen karta/teknisk utrustning, blir det den kostnaden som blir aktuell med förslaget. Enligt de uppgifter som Trafikverket har lämnat ligger en karta, troligen väldigt detaljerad, på 1 000 kronor medan en GPS ligger på 1 200 kronor. Delmomentet i körprovet kommer inte att påverka kostnaden för att avlägga ett körprov, som i dag ligger på 800 kronor (provet genomförs då med eget fordon, s.k. egenbilsprov). Däremot har erfarenheten från andra jämförbara områden visat att när man skärper kraven eller inför nya moment i prov, underkänns fler under en övergångsperiod. Innebörden av erfarenheten skulle då leda till att under en viss tid kommer det att finnas ett antal personer som behöver avlägga körprovet mer än en gång. Det skulle i sin tur kunna innebära att det under denna övergångsperiod inte finns lika många taxiförare att tillgå för det företag som vill anställa nya taxiförare.

För Trafikverket innebär förslaget kostnader som framgår under avsnitt 13.3.4.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Förslaget rör inte företag.

Förslaget rör blivande taxiförare. Förslaget innebär att alla, oavsett var körprovet avläggs, berörs av det. Samma krav ställs på alla blivande taxiförare, varför konkurrensen mellan främja inte påverkas.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Transportstyrelsen anser att förslaget kommer att påverka företagen positivt. Detta då blivande taxiförare genom det godkända körprovet har visat att han eller hon har grundläggande kunskaper i att hantera karta eller tekniska hjälpmedel som i sin tur ger goda förutsättningar att hitta till passagerares resmål.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning? Nej. Förslaget är inte riktat mot företag utan enbart blivande taxiförare.



13.4 Skriftligt prov i lokalkännedom

13.4.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Att hitta till passagerares resmål är en av de viktigaste frågorna som en taxiförare ska klara av. Många passagerare anser att taxiförare inte hittar till resmålet, främst i storstäderna. Hur stort problemet är går dock inte att säga då några mätningar inte har gjorts inom detta område.

Förslaget om att införa ett nytt och modernare skriftligt prov i lokalkännedom kommer att leda till att Trafikuskottets tillkännagivande¹³³ uppnås. Transportstyrelsen anser dock att fler åtgärder behöver vidtas utöver att införa prov i lokalkännedom i Stockholm. Ett prov i lokalkännedom ska även införas i Göteborg och Malmö. För att alla blivande taxiförare ska klara av att hitta till passagerares resmål behöver det skriftliga delprovet i kartläsning förbättras. Även körprovet behöver anpassas på så sätt att en praktisk kontroll görs av det skriftliga delprovet i kartläsning för att kontrollera att taxiförare klarar av att hitta till angivet resmål (se avsnitt 13.3). De två sistnämnda åtgärderna kommer att riktas mot alla blivande taxiförare medan skriftligt prov i lokalkännedom enbart kommer att riktas mot dem som vill utöva sitt yrke i Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Denna konsekvensutredning gäller skriftligt prov i lokalkännedom. En utförligare konsekvensutredning kommer att tas fram i samband med framtagnandet av föreskriftsförslaget.

13.4.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

1. Skriftligt delprov i lokalkännedom endast i Stockholm

En alternativ lösning är att införa det nya provet i lokalkännedom endast i Stockholm.

2. Skriftligt delprov i lokalkännedom i hela Sverige

Ett andra alternativ är att införa krav på alla blivande taxiförare att avlägga ett skriftligt prov i lokalkännedom, oavsett var de kommer att utöva sitt yrke någonstans.

3. Skriftligt delprov i lokalkännedom i storstäderna

Ett tredje alternativ är att införa krav på skriftligt delprov i alla storstäder (Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala).

¹³³ Trafikuskottets betänkande (2011/12:TU8) Yrkestrafik och taxi, s. 37 f.

4. Obligatorisk utbildning

Ett fjärde alternativ är att införa krav på obligatorisk utbildning i lokalkännedom.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om förslaget inte genomförs kommer Trafikuskottets tillkännagivande¹³⁴ inte att följas.

13.4.3 Vilka berörs av regleringen?

De som främst berörs av regleringen är de taxiförare som vill utöva sitt yrke i någon av de tre storstäderna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Hur många som kommer att beröras kommer att framgå tydligare i samband med framtagnandet av Transportstyrelsens föreskrifter. Då kommer avgränsningar både vad gäller geografiskt område och berörda taxiförare att redovisas.

Utöver nämnda grupp kommer även tillståndshavare som bedriver sin verksamhet i de nämnda städerna att beröras av regleringen. Detta då de enbart kan ha taxiförare som har avlagt godkänt skriftligt prov i lokalkännedom.

Polisen kommer att behöva kontrollera att de som framför taxifordon i Stockholm, Göteborg och Malmö har avlagt godkänt skriftligt prov i lokalkännedom för den ort där verksamheten bedrivs.

13.4.4 Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

De förare som behöver avlägga skriftligt prov i lokalkännedom kommer att behöva studera den ort där de vill utöva sitt yrke. Valet av instuderingen kommer att påverka kostnaderna för att inhämta denna kunskap.

Förarna behöver avlägga ett skriftligt prov i lokalkännedom. Enligt gällande bestämmelser kostar skriftliga prov 325 kronor. I samband med att provet avläggs kan kostnader uppkomma för föraren i form av utebliven inkomst, resekostnader m.m.

Tillståndshavare som bedriver sin verksamhet i de berörda orterna kan få kostnader om de väljer att bekosta taxiförarens prov och kostnader som är förknippade med provet. I dessa fall blir det då ingen kostnad för taxiföraren.

Erfarenhet från andra jämförbara områden, t.ex. införande av kunskapsprov för behörigheten AM (moped klass 1), har visat att när nya moment i prov inför, underkäms fler under en övergångsperiod. Det kan leda till att det

¹³⁴ Trafikuskottets betänkande (2011/12:TU8) Yrkestrafik och taxi, s. 37 f.

under en viss tid kommer att finnas ett antal personer som behöver avlägga det skriftliga provet mer än en gång. Det skulle i sin tur kunna innebära att det under en övergångsperiod inte finns lika många taxiförare att tillgå för de aktuella områdena.

Det finns ingen uppgift om hur många taxiförare som är verksamma i Stockholm, Göteborg och Malmö. Enligt uppgift finns det i dag ca 85 000 giltiga taxiförarlegitimationer i Sverige. Under år 2013 var det 3 200 som beviljades taxiförarlegitimation. Närmare uppgifter om hur många som kommer att beröras av kostnader och andra konsekvenser kommer att frångå i den konsekvensutredning som ska tas fram i samband med föreskriftsförslaget.

Trafikverket kommer att påverkas på så sätt att ytterligare ett skriftligt prov ska anordnas. Det innebär att Trafikverket behöver ta emot bokningar, skicka ut bekräftelser och tillhandahålla provet. Enligt uppgift från Trafikverket kommer kostnaderna för detta att täckas av provavgiften.

Transportstyrelsen kommer att få kostnader för att utforma det skriftliga provet i lokalkännedom. Dessa kostnader kommer att frångå i den konsekvensutredning som tas fram i samband med framtagnandet av föreskriftsförslaget.

Införandet av den nya straffbestämmelsen kommer att innebära konsekvenser i de fall tillståndshavare eller förare uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot bestämmelserna om lokalkännedom. Botens belopp kommer att frångå av Riksdagens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

1. Skriftligt delprov i lokalkännedom endast i Stockholm

Då uppgifter finns att liknande problem att hitta till passagerares resmål finns i Göteborg och Malmö, kommer en stor del av branschen inte att omfattas av krav som skulle medföra ökad kunskap i lokalkännedom. Detta alternativ skulle därmed inte ge önskad effekt i förhållande till de indikatorer som har framförts.

2. Skriftligt delprov i lokalkännedom i hela Sverige

I och med att provet i lokalkännedom ska anpassas till den ort där prov ska avläggas, kommer det att innebära att flertal prov behöver tas fram. Utöver detta kommer det finnas svårigheter att hitta lämplig nivå på provet ju mindre orten är.

Transportstyrelsen anser inte att ett sådant krav står i rimlig proportion till alternativets effekter.

3. Skriftligt delprov i lokalkännedom i storstäderna

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) är definitionen av storstad en kommun som har mer än 200 000 invånare. Stockholm, Göteborg och Malmö är i förhållande till den definitionen storstäder då invånarantalet med god marginal överstiger 200 000 invånare. Frågan har varit om Uppsala, som år 2013 hade ett invånarantal som översteg 200 000, ska betraktas som storstad i jämförelse med övriga nämnda städer. Enligt SKL:s definition skulle Uppsala anses vara en storstad. I och med att Uppsalas invånarantal ligger precis över 200 000 och närmast större storstad, dvs. Malmö, har över 100 000 fler invånare, anser Transportstyrelsen att det för närvarande inte finns skäl att omfatta Uppsala som en av de städer där skriftligt prov i lokalkännedom ska finnas.

4. Obligatorisk utbildning

Skriftligt prov i lokalkännedom är inte en obligatorisk del för att erhålla taxiförarlegitimation. Det är ett prov som krävs utöver innehav av taxiförarlegitimation för att få utöva sitt yrke på vissa orter. Någon obligatorisk utbildning för att erhålla taxiförarlegitimation finns inte, varför detta alternativ är ett krav som går utöver de krav som ställs för att erhålla taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen anser att det inte är skäl att kräva något sådant.

13.4.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxi är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.4.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikratfrådande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikratfrådande och det kommer att finnas ett behov av speciella informationsinsatser. Närmare information om detta kommer att frångå i den konsekvensutredning som kommer att tas fram i samband med föreskriftsförslaget.

13.4.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Det är främst taxiförare som kommer att beröras av kravet på skriftligt prov i lokalkännedom inom vissa orter. Även tillståndshavare kommer att beröras på så sätt att de behöver kontrollera att de förare som anställs har avlagt ett godkänt prov i lokalkännedom. Hur företagen ytterligare kan beröras kommer att utredas i samband med framtagnandet av föreskriftsförslaget.

13.5 Annälan av taxifordon

13.5.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Det förekommer att fordon framförs i taxitrafik utan att de är anmälda för sådan trafik. Polisen upplever att det är vanligt förekommande att bilar används i taxitrafik med vanliga vita registreringskyltar. Det innebär bl.a. att fordonet inte kommer att kunna underkastas någon kontroll från Skatteverket, eftersom Skatteverket inte känner till att fordonet används i taxitrafik. När ett fordon uppmärksammas i taxitrafik utan att vara försett med särskilda registreringskyltar för taxi, och utan att användningssättet är registrerat i vägtrafikkregistret, händer det ofta att föraren uppger att anmälan till Transportstyrelsen är gjord. Eftersom författningstexten anger att tillståndshavaren ska *göra* en anmälan upplever polisen att det inte går att lagföra i en sådan situation. Föraren kan därefter fortsätta att bedriva taxitrafik utan att fordonet faktiskt är anmält eller anmälts för sådan trafik.

Om bestämmelserna ändras på så sätt att det förutsätts att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen för att ett fordon ska få användas i taxitrafik blir det tydligare från vilken tidpunkt ett fordon tidigast får användas. Polisen kan då mer effektivt kontrollera efterlevnaden av anmälningskyldigheten. Det kommer därigenom att bli svårare att undgå Skatteverkets kontroll genom att låta bli att anmäla fordon i taxitrafik.

13.5.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

1. Ingen åtgärd vidtas

Ett alternativ är att inte vidta någon åtgärd alls.

2. Bestämmelserna ändras på så sätt att det krävs beslut om registrering i vägtrafikkregistret för att ett fordon ska få användas i taxitrafik

Ett andra alternativ är att bestämmelserna ändras på så sätt att det krävs att en anmälan om att ett fordon ska användas i taxitrafik har prövats av Transportstyrelsen och registrerats i vägtrafikkregistret innan fordonet får användas. Detta alternativ skulle innebära att det alltid skulle vara möjligt för polisen att i vägtrafikkregistret kontrollera om ett fordon är anmält och godkänt för att få användas i taxitrafik.

3. Bestämmelserna om att det får finnas vanliga vita registreringskyltar på ett taxifordon till dess att fordonsgäven erhållit taxiskyltar tas bort

Ett tredje alternativ är att bestämmelserna om att det på ett fordon som anmälts för taxitrafik får finnas vanliga vita registreringskyltar till dess att

fordonsägaren erhållit taxiskyltar tas bort. Det skulle innebära att ett taxifordon i alla lägen enbart får framföras med gula taxiskyltar.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Den osynlighet som finns i nuvarande bestämmelser i fråga om när ett fordon får användas i taxitrafik kommer att kvarstå. Polisen kommer därmed inte heller fortsättningsvis att kunna bedriva någon effektiv kontroll av om fordon som används med vanliga vita registreringskyltar verkligen har anmälts i taxitrafik. Fordon kan fortsätta att framföras i taxitrafik utan att vara anmälda i sådan trafik och intäkterna från fordonet kan då undanhållas från beskattning. Den föreslagna regleringen kan förväntas leda till ökade skatteintäkter och konkurrens på lika villkor, effekter som uteblir om reglering inte kommer till stånd.

13.5.3 Vilka berörs av regleringen?

Alla som bedriver taxitrafik enligt taxitrafiklagen (se avsnitt 13.5.7).

13.5.4 Vilka kostnadsnässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsnässiga och andra konsekvenser

Tillståndshavaren kommer att behöva avvakta med att använda fordonet fram till dess att anmälan verkligen har kommit in till Transportstyrelsen. Om en anmälan sker via e-tjänst kan fordonet användas omgående efter att anmälan har genomförts. Om anmälan istället skickas per post kan det ta någon eller några dagar innan den kommer in till Transportstyrelsen, med följd att fordonet under denna tid inte kan användas i taxitrafik. Den tillståndshavare som av någon anledning väljer att, i ett sent skede, skicka anmälan per post kommer därför att kunna drabbas av inkomstförlust till följd av att han eller hon måste invänta att anmälan kommer in till Transportstyrelsen innan fordonet kan användas. En taxi kan normalt ha cirka 4 000 kr i daglig omsättning.¹³⁵ Hur stor den verkliga inkomstförlusten blir beror dock på det enskilda taxifordons dagliga omsättning. Tillståndshavaren kommer också, i de fall e-tjänsterna inte har använts, att behöva kontakta Transportstyrelsen för att vara säker på att en anmälan har kommit in innan ett fordon kan tas i taxitrafik.

Det blir lättare för polisen att kontrollera om en anmälan verkligen har gjorts för ett fordon som körs med vita skyltar. Polisen kan då ringa till Transportstyrelsen för att kontrollera om en anmälan kommit in. De flesta anmälningarna registreras också direkt eller i nära anslutning till att de kommit in till Transportstyrelsen, och bör i de flesta fall därför synas i vägtrafikkregistret vid polisens kontroller. Polisen kommer dock fortfarande inte

¹³⁵ Ds 2013:66, Redovisningscentraler för taxi, s. 93.

att ha någon kontrollmöjlighet kvällar och helger men kan i efterhand kontrollera uppgifterna hos Transportstyrelsen och vid behov följa upp ärendet. Problem och merarbete för polisen kan möjligen uppstå med att få ordningsbetsföreläggande godkänt i efterhand.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen
1. Ingen ägdråd vidtas

Den otydlighet som finns i nuvarande bestämmelser i fråga om när ett fordon får användas i taxitrafik kommer att kvarstå och så även de beskrivna problemen, se avsnitt 13.5.1.

2. Bestämmelserna ändras på så sätt att det krävs beslut om registrering i vägtrafikregistret för att ett fordon ska få användas i taxitrafik

Den författnings tekniska strukturen bygger i dagsläget på att det ska vara fråga om ett anmälningsförfarande. Kravet på att anmäla fordon i tillståndspliktig verksamhet finns också bl.a. i yrkestrafikförordningen (2012:237) för fordon som ska användas för persontransporter med buss eller godstransporter. Ett införande av krav på registrering innan ett fordon får användas i taxitrafik kräver omfattande ändringar i nu gällande lag- och förordnings-text. Det skulle då bli fråga om ett ansökningsförfarande där Transportstyrelsen ska pröva om ett fordon får användas och besluta om registrering i vägtrafikregistret. Det bör i så fall också övervägas om motsvarande ändringar ska genomföras för fordon som ska användas för persontransporter med buss eller för godstransporter.

Under år 2013 diariefördes totalt över 29 000 ärenden inom yrkestrafiken med ärendetyp Fordonsanmälan. Varje ärende kan innehålla anmälan av fler än ett fordon och/eller avanmälan. Ett handläggningsförfarande med prövning och beslut om godkännande kommer sannolikt att kräva resurser som saknas inom befintliga ramar. Det skulle också kunna medföra att den rationisering och effektivitetsvinst, som användande av e-tjänst för direktanmälan av fordon innebär, delvis skulle gå förlorad. Under år 2013 gjordes närmare hälften (13 700) av fordonssanmälingarna via e-tjänst.

Ett taxiföretag kan ha behov av att snabbt kunna anpassa antalet aktiva fordon efter uppkomna situationer i verksamheten. En reglering som innebär att Transportstyrelsen ska pröva en ansökan och besluta om registrering innan ett fordon får användas skulle innebära att det i vissa fall blir en fördröjning mellan ansökan och registrering. Verksamheten med antalet aktiva fordon skulle därför inte kunna anpassas så snabbt som det kan vara önskvärt, med inkomstförluster som följd.

Mot bakgrund av det stora antalet fordonssanmälingar som det är fråga om bedömer Transportstyrelsen det som mindre lämpligt att införa krav att

samtliga fordonssanmälingar ska prövas och godkännas innan de registreras och får användas i taxitrafikverksamhet. I de allra flesta fall registreras i dagsläget ett anmält fordon i taxitrafik direkt eller i nära anslutning till att anmälan kommer in till Transportstyrelsen. Den effekt som ett krav på beslut om registrering skulle få kommer därför i de allra flesta fall att uppnås genom Transportstyrelsens mindre omfattande förslag om att en fullständig anmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen innan ett fordon får användas i taxitrafik.

3. Bestämmelserna om att det får finnas vanliga vita registreringsskyltar på ett taxifordon till dess att fordonsgävern erhållit taxishyltar tas bort

En skärpning av bestämmelserna innebärande att det på ett taxifordon inte får finnas annat än taxishyltar är en långtgående åtgärd. Det tar cirka tre dagar från det att registreringsskyltar beställts fram till dess att de når fordonsgävern. Om taxiföretagaren under denna tid inte kan använda sitt fordon, trots att anmälningsmyndigheten är fullgjord, kommer han eller hon att under dessa dagar drabbas av stillestånd med inkomstförlust som följd. Ett taxi kan normalt ha cirka 4 000 kr i daglig omsättning.¹³⁶ En sådan ändring bedöms därför få alltför stora konsekvenser för tillståndshavaren och därför vara mindre lämplig.

13.5.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxi är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.5.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Då regleringen inte innebär någon ny skyldighet behöver särskild hänsyn inte tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Regleringen innebär ändring av bestämmelserna som förtydligar när ett fordon får börja användas i taxitrafik, vilket får betydelse för taxiföretagen och polisen. Information kan lämpligen läggas på Transportstyrelsens hemsida.

¹³⁶ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi, s. 93.

13.5.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförhållanden eller villkor i övrigt?

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Det finns 16 299 fordon anmälda för användning i taxitrafik i vägtrafikkregistret. Totalt antal tillståndshavare för taxitrafik är 7 686 st.¹³⁷ Av de tillståndshavare (6 942) med fordon anmälda för taxitrafik har ca

- 66 % av företagen ett fordon,
- 14 % av företagen två fordon,
- 17 % av företagen tre till tio fordon och
- 3 % av företagen elva eller fler fordon.

Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förslaget medför inte någon tidsåtgång eller administrativ kostnad för taxiföretagen.

Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Om fordorsanmälan fördröjs på grund av problem med postgång eller i de fall där anmälan inte är fullständig blir följden att fordonet inte får användas i taxitrafik förrän en fullständig anmälan har kommit in till Transportstyrelsen. Stillestånd kan i stor utsträckning undvikas genom en god framförhållning av tillståndshavaren vad gäller att i tid skicka in anmälan och genom att se till att samtliga handlingar som krävs för att anmälan ska vara fullständig bifogas. Genom att använda tillgängliga e-tjänster kan tillståndshavaren omgående få in en anmälan om fordon i taxitrafik och därigenom undvika dröjsmål.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Regleringen påverkar inte konkurrensförhållandena.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen? Regleringen tydliggör när ett fordon får börja användas i taxitrafik.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglerans utformning?

De flesta företagen i taxibranschen är små. Konkursvetsenerna av stillestånd kan därmed bli kännbara. Transportstyrelsen har beaktat detta genom att föreslå att anmälan ska ha kommit in till styrelsen, istället för att föreslå alternativet att kräva beslut om registrering innan fordonet får användas i taxitrafik.

¹³⁷ Transportstyrelsen, vägtrafikkregistret per den 7 januari 2014.

13.6 Omhändertagande registreringsskyltar för taxifordon

13.6.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Det förekommer att fordon med bristfällig eller obesiktad taxameterutrustning används i taxitrafik och polisen upplever att det är särskilt vanligt förekommande i samband med storhelger och under sommaren, då efterfrågan på taxibilar ökar. Fordonen fortsätter också enligt polisen att användas i taxitrafik även om penningböter utdöms. Det saknas möjlighet för polisen att omhänderta fordonets registreringsskyltar i sådana situationer, dels på grund av att bestämmelserna om omhändertagande av registreringsskyltar för taxifordon inte omfattar de fall där taxametern inte fungerar tillfredsställande, dels på grund av att det inte uttryckligen framgår att ett fordon inte får användas i taxitrafik om taxametern inte är besiktad i föreskriven ordning.

En taxameter som inte fungerar tillfredsställande riskerar att räkna ut fel pris till kunder och om taxametern är ur funktion registreras inga intäkter i verksamheten med risk för undandragande av skatter som följd. Kontroll och besiktning av taxameterutrustning är därför av stor betydelse. För att mer effektivt förhindra användning av fordon i taxitrafik i de fall där taxameterutrustningen inte fungerar tillfredsställande eller inte har besiktats behöver förutsättningarna för användande av fordon i taxitrafik tydliggöras. Därutöver behöver det införas bestämmelser som innebär att taxiskyltarna kan omhändertas på grund av taxameterbrister. Om fordonets registreringsskyltar kan omhändertas kommer det att väsentligt försvåra fortsatt taxitrafik med fordonet och det kan antas att taxameterbristerna kommer att åtgärdas eller att taxameterutrustningen kommer att besiktas.

13.6.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

En alternativ lösning är att inte vidta någon åtgärd alls.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Kontroll av taxameterutrustning är av stor betydelse för att bl.a. säkerställa korrekt debitering av pris och rätt skattedebitering. En bristfällig taxameter kan bl.a. innebära att fel pris beräknas till kund och att skatt undandras. Om reglering inte kommer till stånd kvarstår problemet med att fordon med bristfällig eller obesiktad taxameterutrustning används i taxitrafik även efter att polisen uppmärksammat bristerna. Att en taxameter är obesiktad innebär i och för sig inte med automatik att den inte fungerar tillfredsställande, men besiktningen syftar till att säkerställa att den verkligen fungerar på avsett sätt.

13.6.3 Vilka berörs av regleringen?

Alla som har tillstånd att bedriva taxitrafik enligt taxitrafiklagen med fordon som inte har undantagits från skyldigheten att ha taxameterutrustning.

Polisen som ska omhänderta registreringsskyltar.

Transportstyrelsen om omhändertagandet innebär att nya registreringsskyltar ska tillhandahållas.

13.6.4 Vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsmissiga och andra konsekvenser

Regleringen får konsekvenser för tillståndshavaren endast i de fall där denne inte själv har åtgärdat brister i taxameterutrustningen eller besiktat sin taxameter i föreskriven ordning. Regleringen kan även utgöra ett påtryckningsmedel för att förmå tillståndshavare att åtgärda taxameterbrister och besikta taxameterna i föreskriven ordning innan bristerna uppmärksammas av polisen.

Den tillståndshavare som inte kan bedriva taxitrafik på grund av att fordonsnätets registreringsskyltar omhändertagits kommer sannolikt att drabbas av inkomstförlust till följd av omhändertagandet. En taxi kan normalt ha cirka 4 000 kr i daglig omsättning.¹³⁸ Hur stor den verkliga inkomstförlusten blir är beroende av dels det enskilda taxifordons dagliga omsättning, dels hur snabbt bristerna som orsakat omhändertagandet av registreringsskyltarna åtgärdas. Registreringsskyltar som har tagits omhand ska förvaras hos polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att ett sådant förhållande som innebär att skyltar ska omhändertas inte längre råder. Om skyltarna inte återlämnas ska myndigheten förstöra dem.¹³⁹

Fordonsägaren har stora möjligheter att själv begränsa de ekonomiska konsekvenserna av att skyltarna har omhändertagits genom att relativt omgående åtgärda eller besikta taxameterutrustningen. Han eller hon kommer då också snabbt att kunna få tillbaka fordonets registreringsskyltar och fortsätta taxitrafiken som tidigare. Det kommer då inte heller att uppstå några kostnader för fordonsgärens för beställning av nya registreringsskyltar. Om bristerna inte åtgärdats inom en vecka – och registreringsskyltarna

¹³⁸ Ds 2013:66. Redovisningscentraler för taxi, s. 93.
¹³⁹ 5 kap. 7 § taxitrafikförordningen (2012:238)

därför har förstörts av polismyndigheten – måste fordonsgärens beställa nya registreringsskyltar. Kostnaden för dessa är 90 kronor per skylt.¹⁴⁰

Polisen kommer att drabbas av vissa administrativa kostnader för förvaring och utlämnande av omhändertagna registreringsskyltar. Då polisen redan i dagsläget omhändertar och lämnar ut registreringsskyltar bedöms dock de administrativa kostnaderna som uppstår till följd av denna reglering som ringa.

Den tillståndshavare vars fordonets registreringsskyltar har omhändertagits, men som avser att bruka sitt fordon utom taxitrafik, kommer att behöva anmäla att fordonet inte längre ska användas i taxitrafik och förse fordonet med ordinarie vita registreringsskyltar. Transportstyrelsens bedömning är att regler om omhändertagande av taxiskyltar på grund av taxameterbrister inte innebär någon inskränkning i det privata brukandet av fordonet. Fordonsägaren kan, genom att anmäla fordonet från taxitrafik, fortsätta bruka fordonet med ordinarie registreringsskyltar, under förutsättning att det inte föreligger något annat brukandehinder för fordonet. Om fordonet sedan åter ska användas i taxitrafik måste fordonsgärens göra en ny anmälan om detta. En anmälan är inte förenad med några avgifter.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Om ingen åtgärd vidtas kommer det inte att uppkomma några kostnader för tillståndshavaren eller för polisen. Fordon med bristfälliga taxameterutrustningar kommer att kunna fortsätta användas i taxitrafik även efter att polisen uppmärksammat detta. Problemet med risk för felaktiga prisdeklarerationer till kunder kvarstår och möjlighet till skatteunddragande på grund av att korrekta uppgifter inte registreras i taxameterkvarstår.

13.6.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxi är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.6.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Bestämmelserna om att taxameterutrustningen ska fungera tillfredsställande och besiktas årligen är oförändrade. Dessa bestämmelser är därför redan kända av de som bedriver taxitrafik enligt taxitrafiklagen. Att fordonets registreringsskyltar kan komma att omhändertas om bestämmelserna inte

¹⁴⁰ 4 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:72) om avgifter inom vägtrafikområdet.

efterlevs bedöms inte kräva några särskilda hänsyn när det gäller ikraftträdande och torde inte heller kräva några särskilda informationsinsatser.

13.6.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförhållanden eller villkor i övrigt?

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?
Antalet tillståndshavare för taxitrafik är 7 686 och det finns 16 299 fordon anmälda för användning i taxitrafik.¹⁴¹ Av dessa fordon är det 1 524 som har undantag från kravet på taxameter.¹⁴² Regleringen får konsekvenser för företagarna endast i de fall där de inte självmanterat åtgärdat brister i taxameterutrustningen eller besiktat taxametern i föreskriven ordning. De flesta tillståndshavare bedöms sköta sina taxameterutrustningar och besiktningen av dessa, och det är därför ett mindre antal företagare som kommer att drabbas av konsekvenser av föreslagna reglering. Polisen har uppskattat att det kan röra sig om mellan 5-8 % av alla taxifordon som framförs med bristfälliga eller obeskiktade taxametrar.

Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Om bristerna i taxametern åtgärdas inom en vecka kommer företagen att behöva hämta ut registreringsskyltarna hos polismyndigheten för att kunna fortsätta bedriva taxitrafik. Tidsåtgången bedöms i sådana fall till ca en timme. Om fordonsgäran avser att använda ett fordon privat efter att taxiskyltarna har omhändertagits krävs en anmälan om att fordonet inte ska användas i taxitrafik och en förnyad anmälan när eller om det åter ska användas i taxitrafik. Tidsåtgången bedöms i dessa fall till högst en timme. Varje timme beträknas kosta företagen 330 kr.¹⁴³

Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följandeändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Regleringen medför kostnader för företagen endast i de fall de inte självmant åtgärdat brister i taxameterutrustningen eller besiktat sitt taxifordon i rätt tid, se avsnitt 13.6.4.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Att ett taxifordons registreringsskyltar kan omhändertas på grund av bristfälliga eller obeskiktade taxametrar bedöms gynna de företag som sköter sina taxametrar och verka positivt för de "skötsamma" företagens konkurrensförhållanden.

¹⁴¹ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret per den 7 januari 2014.

¹⁴² Transportstyrelsen, vägtrafikregistret per den 12 november 2013.

¹⁴³ Enligt Tillsynsverkets databas Malin var kostnaden för en chef på ett mindre företag 306 kr/timme år 2007. Motsvarande kostnad år 2013 ligger på 330 kr/timme.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?
Regleringen kan utgöra ett påtryckningsmedel för att förmå tillståndshavare att åtgärda taxameterbrister och besiktat taxameterna i föreskriven ordning innan bristerna uppmärksammas av polisen.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid regleras utformning?
Bestämmelserna riktar sig mot varje enskilt fordon som framförs med bristfällig eller obeskiktad taxameter. Det finns därför ingen möjlighet att ta särskild hänsyn till små företag.

13.7 Taxiförarlegitimation

Vad som bör kunna undantas från konsekvensutredning

I avsnitt 7.4 föreslås att polis och åklagare ska få möjlighet att omhänderta taxiförarlegitimationer som inte gäller enligt 3 kap. 11 § taxitrafiklagen (2012:211). Transportstyrelsen anser att någon konsekvensutredning inte behövs för detta förslag. Skälet till detta är att polis och åklagare genomför ett omhändertagande av en taxiförarlegitimation som redan är ogiltig, varför omhändertagandet i sig inte kommer att leda till några konsekvenser.

13.7.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Transportstyrelsen har uppmärksammat följande problem.

1. Det finns möjlighet att ha flera giltiga taxiförarlegitimationer samtidigt.
2. Bestämmelserna ger inte möjlighet att utfärda duplett på taxiförarlegitimation.
3. Bemyndigande finns inte att föreskriva om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation ska ges in på elektronisk väg.

Begränsat antal giltiga taxiförarlegitimationer

Vad gäller första problemet anser Transportstyrelsen att det ska säkerställas att en taxiförare enbart kan ha *en* giltig taxiförarlegitimation.

Duplett på taxiförarlegitimation

Det finns ett behov av att snabbt få ut en ny taxiförarlegitimation när denna har förstörts eller kommit bort. Förslaget innebär ny reglering att duplett ska kunna utfärdas efter en anmälan. På så sätt behöver inte en ansökan om förmåelse göras. Anmälan om duplett kommer att byggas på de uppgifter som kommer att finnas i vägtrafikregistret och legitimationen kommer att ha samma giltighetstid som den förstörda/förkomna. Handläggningen kommer därmed att ske på ett snabbare sätt än nuvarande ansökan om förmåelse med särskild blankett (grundhandling).

Duplett på taxiförarlegitimation bygger helt och hållet på att ansökningar om utfärdande och förmåelse vid ett tidigare tillfälle har gjorts på elektronisk väg. Sistnämnda förklaras i avsnitt 7.2.3.

Ansökan på elektronisk väg

Enligt 3 kap. 15 § taxitrafikförordningen (2012:238) finns bemyndigande att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en ansökan om förmåelse av taxiförarlegitimation istället ska ges in på elektronisk väg.

Transportstyrelsen ser ett behov att detta bemyndigande även ska finnas i samband med ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation. Främsta skälet till detta är att det kommer att finnas möjlighet att förbättra identitetskontrollen av sökande i samband med avläggande av proven för taxiförarlegitimation. I så fall kan man vid provtillfällena säkerställa att det är samma

person som avlägger proven och som kommer att erhålla taxiförarlegitimation.

Ett annat skäl till förslaget är att handläggningen av ärendet kan påskyndas på så sätt att taxiförarlegitimationen kan skickas till sökande utan personlig hämning hos Postens ombud. Ytterligare skäl är att bemyndigandet kan möjliggöra utfärdande av duplett utfärd taxiförarlegitimationen har förstörts eller kommit bort.

13.7.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

Uppfattningen är den att det inte finns andra alternativa lösningar än att inte vidta någon åtgärd.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om förslaget om ändring i taxitrafiklagen inte genomförs kommer det fortsättningsvis finnas möjlighet för en taxiförare att ha flera giltiga taxiförarlegitimationer.

Det finns möjlighet att utfärda duplett inom andra områden som t.ex. yrkesförarkompetens, som medför ett snabbare utfärdande av ny handling efter att tidigare handling har förstörts eller kommit bort. I samband med genomgång av taxibestämmelserna har det visats att det inte finns några hinder att införa bestämmelser om duplett på taxiförarlegitimation. Om förslaget inte genomförs kommer Transportstyrelsen inte kunna erbjuda en snabb handläggning i samband med att en taxiförarlegitimation har förstörts eller kommit bort.

Om Transportstyrelsen inte ges bemyndigande att föreskriva om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation istället ska ges in på elektronisk väg, kommer inte förslaget om duplett att genomföras och sökande behöver personligen hämta ut taxiförarlegitimationen. Möjligheten att kunna föreskriva om förbättrad identitetskontroll vid prov kommer inte heller att kunna genomföras.

13.7.3 Vilka berörs av regleringen?

De som vill bli taxiförare och de som är innehavare av taxiförarlegitimation berörs av förslagen.

Det finns i dag ca 85 000 giltiga taxiförarlegitimationer i Sverige. År 2013 beviljades 3 200 legitimationer.



13.7.4 Vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övernåda regleringsalternativen?

Ekonomiska konsekvenser

Begränsat antal giltiga taxiförarlegitimationer

Förslaget innebär ingen ändring av de kostnader som gäller i dag. Förslaget är kopplat till förmåelse av taxiförarlegitimation som i sig medför viss kostnad. Förmåelse behövs vid vissa situationer men förslaget innebär inte några förändringar när förmåelse behöver ske, varför nya eller ändrade kostnader inte kommer att uppstå.

Duplett på taxiförarlegitimation

Gällande bestämmelser innebär att när taxiförarlegitimation har förstörts eller kommit bort, behöver taxiföraren ansöka om ny taxiförarlegitimation. Kostnaden för detta är dels det fotografi som ska följa med den särskilda blanketten (grundhandlingen), dels avgiften för tillverkning av ny taxiförarlegitimation.

Förslaget innebär att när taxiförarlegitimationen har förstörts eller kommit bort, kan taxiföraren begära att få en duplett. Något nytt fotografi och namnteckning kommer inte att behövas men avgiften för tillverkningen av ny taxiförarlegitimation kvarstår (150 kr).

Som nämnts ovan kräver förslaget att det vid något tillfälle har lämnats ett fotografi och namnteckning till Transportstyrelsen för registrering i vägtrafikregistret. Taxiföraren har därmed vid något tillfälle haft kostnad för att kunna lämna dessa uppgifter. Taxiföraren slipper dock de kostnader som kan finnas i samband med att hämta ut den nya taxiförarlegitimationen då denna kommer att kunna skickas direkt till folkbokföringsadressen.

Ansökan på elektronisk väg

Förslaget i sig innebär inga kostnader. Däremot kan kostnader uppstå utifrån vilket alternativ Transportstyrelsen väljer i föreskriftsarbetet. Dessa kostnader kommer att framgå i det arbetets konsekvensutredning.

En ansökan på elektronisk väg skulle kunna ske på likartat sätt som en ansökan om körkort. Det skulle innebära en kostnad på 80 kronor för blivande taxiförare då förfarandet innebär att sökande behöver fotografera sig och lämna namnteckning vid Trafikverket. Kontakt har tagits med Trafikverket som delar Transportstyrelsens uppfattning i frågan.



Andra konsekvenser

Begränsat antal giltiga taxiförarlegitimationer

Konsekvensen blir att det säkerställs att en taxiförare enbart kan ha en giltig taxiförarlegitimation. På så sätt kan inte fler än en legitimation användas.

Duplett på taxiförarlegitimation

Om vissa redan nämnda uppgifter finns i vägtrafikregistret kommer duplett-förfarandet att innebära förenkling för taxiföraren. Utöver det ovan nämnda att något nytt fotografi och namnteckning inte behöver lämnas in, behöver inte taxiföraren hämta ut legitimationen vid Posten eller vid något av Postens ombud. Försändelsen kommer att kunna skickas direkt till taxiförarens folkbokföringsadress då identitetskontroll är gjord i samband med att uppgifter lämnas och har förts in i vägtrafikregistret.

Ansökan på elektronisk väg

Förordningsändringen i sig medför ingen konsekvens. Konsekvenserna uppstår i förhållande till vad Transportstyrelsen föreskriver. Förslaget om ansökan på elektronisk väg öppnar möjligheten till att kunna föreskriva om att säkerställa att den som avlägger proven är den som erhåller taxiförarlegitimationen.

Om styrelsen föreskriver motsvarande bestämmelser som gäller inom körkortsområdet kommer största effekten att vara efter att taxiförarlegitimation har beviljats. I så fall behöver taxiförarlegitimation endast skickas ut till taxiförarens folkbokföringsadress utan personlig avhämtning hos Postens ombud. Fotografi och namnteckning har lämnats i samband med första provet och medför att någon identitetskontroll inte behövs i samband med utlämnandet av taxiförarlegitimationen.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att förslagen kommer att innebära

- ökad säkerhet av hantering av taxiförarlegitimation,
- ökad säkerhet vid fastställande av identitet,
- snabbare hantering när taxiförarlegitimation har förstörts, kommit bort eller uppgift i legitimation har ändrats eller vid tioårsförmåelse, och
- snabbare hantering när taxiförarlegitimation ska utfärdas efter beviljande av denna.

Transportstyrelsens uppfattning är att effekterna av förslagen är såpass positiva att de bör genomföras. Detta gäller särskilt möjligheten att få föreskriva om ansökan på elektronisk väg som kommer att erbjuda ett snabbare alternativ till dagens förfarande.

13.7.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra informationella regler som Sverige ska följa?

Gällande bestämmelser om taxi är nationella. Regleringen avser därmed ett område som saknar internationell reglering.

13.7.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen anser att förslagen till ändringar i förordningen om vägtrafikregister och taxiinfrastruktur bör träda i kraft den 1 januari 2015. Arbetet med föreslagna ändringar i taxiinfrastruktur har påbörjats och önskemål finns att dessa ska träda i kraft så tidigt som möjligt under år 2015. Förslaget i taxiinfrastrukturen är inte lika tidsberoende men Transportstyrelsens önskemål är dock att denna ändring tas med vid första möjliga tillfälle.

Både blivande taxiförare och de som innehar taxiförarlegitimation behöver ha information om de nya förfarandena. Vid tiodrömsförmåla kan Transportstyrelsen skicka ut information viss tid innan giltighetstiden för legitimationen går ut. Övrig information kommer att tas fram i samråd främst med Trafikverket.

13.7.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförsäkringar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Fotohandlare som utför fotografering och innehavare av fotoautomater kan komma att påverkas negativt då förslaget innebär att antalet fotograferingar kan minska.

De företag som bedriver taxiinfrastruktur påverkas positivt. Förslaget om dublett på taxiförarlegitimation kommer att leda till ett kortare avbrott i verksamheten än i dag. Detta då en taxiförare vars taxiförarlegitimation har förstörts eller kommit bort snabbare kommer att få ut en ny i form av en dublett på legitimationen.

I övrigt är det främst blivande taxiförare och innehavare av taxiförarlegitimation som påverkas av förslagen.

Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Förslagen som sådana kommer inte att påverka företagen. Däremot kommer det att bli konsekvenser för dem i förhållande till vad Transportstyrelsen föreskriver om. Föreskriver Transportstyrelsen att fotografering ska ske vid Trafikverket, kommer fotograferingar hos fotohandlare och innehavare av

fotoautomater att försvinna. År 2013 beviljades 3 200 legitimationer. Antal förnyelser av taxiförarlegitimation under år 2013 var 6 400 st.

Totalt antal tillståndshavare för taxiinfrastruktur är 7 686 st.¹⁴⁴ I och med att förslaget om dublett på taxiförarlegitimation innebär en ny förenklad åtgärd, går det inte att säga hur många av dessa företag som kommer att påverkas.

Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förslaget som sådant kommer inte påverka tidsåtgången eller de administrativa kostnaderna för fotohandlaren och innehavaren av fotoautomater.

Tidsåtgången för att erhålla en dublett på taxiförarlegitimation kommer att vara kortare jämfört med dagens bestämmelser om förnyelse. Företag som bedriver taxiinfrastruktur kommer därmed att få ett kortare uppehåll i sin verksamhet. Om företaget står för kostnaderna för innehavet av taxiförarlegitimation, kommer inte dessa att ändras. I annat fall blir det ingen kostnad för företagen.

Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Bedömningen är att förslaget som sådant inte kommer att leda till några andra kostnader eller följändringar än de ovan nämnda för något av de berörda företagen.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförmålandena för företagen?

Konsekvenserna av förslagen som sådana kommer inte att innebära någon skillnad för företagen, oavsett om det är fotohandlaren, innehavaren av fotoautomater eller företag som bedriver taxiinfrastruktur. Alla påverkas på likartat sätt så att konkurrensförmålandena blir oförändrade. Detta kommer även att gälla oavsett vad Transportstyrelsen kommer att föreskriva om.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Svaret på denna fråga beror på vad Transportstyrelsen kommer att föreskriva. Förslagen i lagen och förordningarna i sig kommer inte att påverka företagen.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglerans utformning?

Nej, frågorna rör till största delen blivande taxiförare och innehavare av taxiförarlegitimation.

¹⁴⁴ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret per den 7 januari 2014.

13.8 Övriga förslag till ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen m.m.

13.8.1 Ställningstagande

Som framgår av avsnitt 11 bygger förslagen i nämnda avsnitt på den erfarenhet som Transportstyrelsen har efter att taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) har tillämpats i närmare två år.

Många av förslagen i avsnitt 11 lämnas för att förtydliga gällande bestämmelser och kommer därmed inte att leda till några förändringar för företagen och andra berörda.

Den bestämmelse som föreslås upphöra gäller de s.k. hamndispenserna. Denna bestämmelse skulle inte ha förts över till taxibestämmelserna då den gäller främst godstransporter.

Vad gäller förslaget att sammanställningen av domar, beslut m.m. med taxitrafikregistreringen ska utökas på så sätt att det ska göras utan något avbrott, dvs. även under den tid som taxiförarens körkort är ogiltigt, anser Transportstyrelsen följande. Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet kommer inte att öka då frågan inte rör vilka domar, beslut m.m. som Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om. Däremot kommer Transportstyrelsen behöva ändra i vägtrafikregistret så att en utökad sammanställning kan göras av de domar, beslut m.m. som styrelsen underrättas om. När den utökade sammanställningen är genomförd kan det förväntas en viss ökning av antalet varningar och återkallelser. Hur stor denna ökning blir är svår att uppskatta. Ändringen kommer dock att innebära en förbättring på så sätt att alla innehavare av taxiförarlegitimation kommer att behandlas på likartat sätt - oavsett om deras taxiförarlegitimation gäller eller inte. Mot bakgrund av det nämnda anser Transportstyrelsen att någon konsekvensutredning inte behövs.

14 Författningskommentar

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

2 kap.

17 §

Första stycket har kompletterats med att den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att, i den uträkning regeringen föreskriver det, se till att en prisuppgift lämnas före färden. Med prisuppgift menas ett bestämt belopp som räknas fram utifrån kundens uppgift om destination och den taxa företaget tillämpar. Kravet på prisuppgift är inte generellt. Avsikten är att kravet ska styras av företagets jämförpris. I bestämmelsen får regeringen bemyndigande att föreskriva om förutsättningar.

Enligt andra stycket får den prisuppgift som lämnas inte överstigas. Det betyder att företaget är avtalsrättsligt bundet och inte kan begära ett högre pris utifrån de förutsättningar som förelåg när prisuppgiften lämnades. Om förutsättningarna ändras på grund av kundens önskemål om annat slutmål eller annan färdväg, är prisuppgiften inte längre gällande. Att uppgiften ska lämnas senast när färden beställs betyder att om företaget anlitat telefonist eller beställningscentral ska en prisuppgift lämnas när kunden ringer och beställer färden. Att uppgiften ska lämnas på ett beständigt sätt betyder att företaget kan välja teknik för prisuppgiften under förutsättning att uppgiften bevaras och kan presenteras eller återskapas i efterhand. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren så att polisen vid kontroll kan stämma av antal lämnade prisuppgifter med den körpassrapport som kan skrivas ut från taxameterutrustningen. Av körpassrapporten framgår bl.a. antal registrerade köruppdrag.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.4.

3 kap.

3 §

Ändringen i paragrafens första stycke fjärde punkten innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föraren. Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunande till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

7 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föra-
Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunnande till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

11 §

Paragrafen kompletteras med en punkt som reglerar att en taxiförarlegitima-
tion inte gäller om en ny taxiförarlegitimation har lämnats ut efter förnyelse.
Förnyelsen kan bero på att taxiförarlegitimationen förnyas inom tioårsgril-
tigheten, har förstörts eller har kommit bort. Förnyelsen kan också bero på
att någon uppgift i legitimationen har ändrats eller så har en duplett på
taxiförarlegitimationen tillhandahållits.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

12 §

Paragrafen har förtydligats med att den endast gäller när förnyelsen bygger
på nya uppgifter. Med nya uppgifter avses fotografi och namnteckning. Om
förnyelse sker genom att en duplett tillhandahålls, finns inga nya uppgifter
och tioårsgränsen påverkas därmed inte.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.

4 kap.
9 §

Paragrafen kompletteras med en punkt som innebär att polis och åklagare
även ska kunna omhänderta en taxiförarlegitimation om denna inte gäller
enligt 3 kap. 11 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.4.

5 kap.
8 §

Paragrafen har kompletterats med en ny punkt 5 som innebär att en särskild
registreringsskytt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik och
som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas omhand av
polisman om fordons taxameter inte uppfyller föreskrivna krav i fråga om
funktion, användning och kontroll.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.2.

7 kap.
3 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett
förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föra-
Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunnande till ordet
yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

**14.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen om
vägtrafikregister (2001:650)**
5 kap.
6 §

Ändringen i paragrafen innebär att information om domar, beslut m.m., som
rör brott som innehavare av taxiförarlegitimation har gjort sig skyldig till,
ska sammanställas med taxitrafikregistreringen även under den tid som
taxiförarens körkort är ogiltigt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.6.

Bilaga 3

Bilaga 3 kompletteras med uppgifter och gallringsregler som rör duplett på
taxiförarlegitimation. Utöver detta ska uppgifter föras in i registret om att
taxiförarlegitimation är ogiltig enligt 3 kap. 11 § första stycket 1 och 3 taxi-
trafiklagen (2012:211). Uppgift om datum och ort för godkänt prov i
lokalkämdom ska registreras. Uppgifter om bokning av och genomfört
skriftligt prov i yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen ska också
registreras. Därutöver klargörs även att fotografi och namnteckning för
taxiförarlegitimation ska finnas i vägtrafikregistret.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5, 7.3 och 11.2.

**14.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen
(2010:1578) om provavgift för körkort och yrkesmässig
trafik, m.m.**
2 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak. Ordet yrkeskompetens
är den nya benämningen på det krav som tidigare kallades för yrkeskun-
nande för taxiförarlegitimation. Paragrafen kompletteras med detta ord.
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.



14.4 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)

3 kap. 7 §

Paragrafen utökas med en punkt som innebär att sökande vid körprov även ska visa förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.3.

9 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föraren. Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunskaper till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

10 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föraren. Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunskaper till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

11 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föraren. Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunskaper till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

14 a §

Paragrafen är ny och reglerar att taxiförare, efter en anmälan om att taxiförarlegitimation har förstörts eller kommit bort, kan få en duplett på taxiförarlegitimationen. Duplett kan därmed utfärdas under taxiförarlegitimationens giltighetstid. Isället för att behöva ansöka om en taxiförarlegitimation behöver innehavaren enbart anmäla förlust och en duplett kommer att tillhandahållas. Dupletten får samma giltighetstid som den senast utfärdade taxiförarlegitimationen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.

15 §

I paragrafens första stycke andra punkten görs ett förtydligande så att det framgår att underlag inte ska skickas ut om det rör duplett på taxiförarlegitimation.

Paragrafens andra stycke får ett tillägg om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation i stället ska ges in på elektronisk väg.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.2.

4 kap.

2 §

Ändringen i paragrafens första mening innebär ingen ändring i sak beträffande vilka fordon som ska anmälas i taxitrafik, utan är en anpassning till 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211), där det framgår att det med taxitrafik avses trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil.

I paragrafen återfinns bestämmelserna som tidigare fanns i 3 § om vilka uppgifter som en anmälan om att ett fordon ska användas i taxitrafik ska innehålla och vad som ska följa med en sådan anmälan. Se även kommentar till 3 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1 och 11.3.

3 §

Paragrafens tidigare lydelse har flyttats över till 2 § med ett undantag. Punkten i tidigare lydelse som gällde ett utländskt registreringsbevis upphör att gälla.

I paragrafen införs bestämmelser som innebär att ett fordon som ska anmälas i taxitrafik inte får användas för en fullständig anmälan har kommit in till Transportstyrelsen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1 och 11.7.

4 §

Ändringen i paragrafen innebär att kontroll av nyttjanderätt enbart ska ske när så behövs. Ändringen görs för att överensstämma med 2 § i samma kapitel.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.4.

5 kap.

1 §

Paragrafens utformning har ändrats till punktuppställning för att tydliggöra under vilka förutsättningar ett fordon får användas i taxitrafik. Den har kompletterats med en punkt som innebär att det också krävs att taxameterutrustningen har besiktats i föreskriven ordning för att ett fordon ska få användas i taxitrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.2.

5 a §

Bestämmelsen är ny och reglerar att när jämförpriset överstiger en viss nivå, ska prisinformation i form av en prisuppgift enligt 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211) lämnas. Bestämmelsen innehåller även en definition av ordet jämförpris.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.4.

7 kap.

1 §

Ändringen är en följdändring av att bestämmelserna om när ett fordon tidigast får användas i taxitrafik har införts i 4 kap. 3 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.

3 §

Straffbestämmelsen utökas med ytterligare en hänvisning och motsvarar vad som gällde före den 1 januari 2010. Hänvisningen gäller föreskrifter om krav på lokalkännedom för taxiförare och prov i sådan kännedom.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

8 kap.

2 §

Ändringen i paragrafen innebär inga ändringar i sak utan är endast ett förtydligande av vilket krav som menas och som är kopplat till föaren. Förtydligandet görs genom att byta ut ordet yrkeskunnande till ordet yrkeskompetens.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.2.

8 §

Paragrafen, som rör de s.k. handdispenserna, upphör att gälla eftersom bestämmelsen inte är avsedd för taxitrafik.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.5.



15 Bilagor

15.1 Konsekvensutredning 2013-02-19 körprov för taxiförarlegitimation, taxitrafikförordningen

Denna konsekvensutredning är från Uppdraget om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg.¹⁴⁵

Vad är problemet och vad ska uppnås?

Önskemål finns från flera håll att återinföra kravet på lokalkännedom då många upplever att taxiförare har bristande kunskaper inom detta område. Enligt uppgift har taxikunder inte erbjudits den kortaste, snabbaste och/eller den mest miljövänliga vägen. Dessutom har det framförts att taxiföraren inte har funnit till rätt adress.

Genom att införa ett nytt och modernare prov, som fokuserar på att kunna hitta till passagerarnas mål, finns möjligheten att höja taxiförarens kunskaper i att utföra persontransporter på ett mer effektivt sätt. I och med ett nytt prov kan Transportstyrelsen mäta och bedöma kunskaperna i förhållande till de behov som finns inom området. Tanken är att regleringen ska finnas i föreskrifter så att Transportstyrelsen kan anpassa kraven på ett effektivt sätt utifrån behoven.

Av 3 kap. 3 § taxitrafiklagen framgår vilka krav som ställs för att utge en taxiförarlegitimation. Bl.a. framgår att man ska bedömas vara lämplig i fråga om yrkeskunnande (vilket görs genom att ha avlagt ett godkänt skriftligt prov¹⁴⁶) och ha avlagt ett godkänt körprov för taxiförarlegitimation. Gällande bestämmelser om prov i lokalkännedom är inte ett krav enligt nämnda paragraf för utgivande av taxiförarlegitimation.

Transportstyrelsen anser att det nya provet att hitta till passagerarnas mål bör vara en del av körprovet. I och med att det blir en del av körprovet säkerställs att taxiförarlegitimation endast ges till dem som även har visat att de har blivit godkända i sådant delmoment. Samma krav för att erhålla taxiförarlegitimation kommer därmed att gälla för alla blivande taxiförare, oavsett var persontransporterna kommer att genomföras.

Förslaget kräver ett tillägg i 3 kap. 7 § taxitrafikförordningen och gällande bestämmelser om lokalkännedom i 8 kap. 2 § nämnda förordning behöver upplävas.

¹⁴⁵ Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Uppdrag om regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE. 2013-02-19. TSV 2012-1207. POA-337 2016/12.
¹⁴⁶ 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)



Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar

Ett alternativ är att inte vidta någon åtgärd.

En annan lösning är att återinföra de krav som gällde tidigare.

Ett tredje alternativ är att utveckla kartdelen i det skriftliga yrkeskunnandeprovet för taxiförarlegitimation.

Ytterligare alternativ är att införa en obligatorisk utbildning i lokalkännedom.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om regleringen inte kommer till stånd är det mycket troligt att de ovan redovisade problemen kvarstår.

Vilka berörs av regleringen?

De cirka 3 460 personer¹⁴⁷ som årligen ansöker om taxiförarlegitimation berörs av regleringen.

Vilka kostnadsrättsliga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Kostnadsrättsliga och andra konsekvenser

Transportstyrelsen anser att förslaget inte kommer att påverka kostnaden för körprovet eller provtiden. Det finns möjligheter att anpassa dagens körprov till att även omfatta denna nya del utan några konsekvenser. Det medför att det inte blir några konsekvenser för den som vill erhålla en taxiförarlegitimation eller för Trafikverket. Förarprov (som genomför proven). Förslaget kommer inte heller att påverka bokningssystemet. Däremot kan förarprovarna behöva komplettera sina kunskaper om hur ett sådant delmoment kan genomföras på bästa möjliga sätt. I dagsläget är provtiden minst 35 minuter och kostnaden för körprovet är 800 kronor¹⁴⁸.

Transportstyrelsen anser inte heller att det behövs ta mer tid för blivande taxiförare att förbereda sig för ett nytt delmoment. Skälet till detta är att det redan i dag finns krav i den skriftliga delen som leder till att den som vill erhålla taxiförarlegitimation bör ha tillräckliga kunskaper för att klara av det nya momentet i körprovet (2 kap. 1 § VFVS 2004:65¹⁴⁹).

¹⁴⁷ Det antal taxiförarlegitimationer i snitt per år som beslutats de fem senaste åren (2008-2012) enligt vägtrafikregistret.

¹⁴⁸ Förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

¹⁴⁹ Vägverkets föreskrifter (VFVS 2004:65) om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen.

1. Alternativet att inte vidta några åtgärder.
Med detta alternativ kommer inte några krav ställas på blivande taxiförare att kunna hitta till passagerarnas mål utöver det som redan regleras i det skriftliga yrkeskunnandeprovet. Detta krav får då uppnås på annat sätt, t.ex. genom krav från branschen respektive allmänheten. Detta alternativ går emot trafikutskottets tillkännagivande (se avsnitt 5.8.2).

2. Alternativet att återinföra lokalkännedomsprovet i Stockholms län som det tidigare var utformat.

Det råder olika uppfattningar om vilken nytta dåvarande krav har haft. Transportstyrelsens uppfattning är att de skäl som fanns för upphävande av tidigare krav fortfarande gäller. Mot bakgrund av det behöver provet omarbetsas från grunden. Detta förslag ligger i linje med det som trafikutskottet framförde i sitt betänkande. Förslaget innebär dock ett omfattande arbete. Först ska underlag tas fram om vad provet ska mäta. Sedan ska en kursplan tas fram som beskriver vilka kunskaper i att hitta som en taxiförare ska ha. Sedan ska provföreskrifter utformas och ett kunskapsprov ska göras med frågor som genom stekprov ska mäta att den blivande taxiföraren har uppnått kunskaper enligt kursplanen.

Alternativet innebär att kunskapen i att hitta inte kommer att kontrolleras hos alla blivande taxiförare utan endast de som kommer att verka i Stockholms län.

Tidigare lokalkännedomsprov rörde främst att hitta i Stockholms stad med närliggande orter. Detta alternativ innebär därmed att återigen ska förare som har sin verksamhet inom Stockholms län, men som inte har några köruppdrag i Stockholms stad och närliggande orter, tvingas genomföra ett lokalkännedomsprov som inte kommer att vara till någon nytta för dem. Detta rör framför allt förare i länets yterområde som t.ex. Hallstavik och Nynäshamn.

Ytterligare innebär att alternativet är att konkurrensen om kunder vid t.ex. Arlanda, inte blir optimal. Detta då endast de taxiförare som har avlagt godkänt lokalkännedomsprov får ta de kunder som ska till Stockholms län.

3. Alternativet att utveckla kartdelen i yrkeskunnandeprovet.
Enligt 2 kap. 1 § VVFS 2004:65 ska taxiförare kunna använda kartor och andra hjälpmedel så att de kan utföra köruppdrag på ett effektivt sätt. En utveckling av provet kräver enbart justeringar i myndighetens föreskrifter då Transportstyrelsen redan har bemyndigandet att utforma yrkeskunnandeprovet. Det som är svårigheten i ett skriftligt prov är att kunna mäta förmågan att hitta och hantera hjälpmedel och utrustning som finns i en taxiförarens vardag. Det finns risk att det skriftliga provet blir orealistiskt och verklighetsfrämmande. Det blir svårt att mäta kunskap i lokalkännedom med

detta alternativ. En taxiförarens vardag ser inte ut så som det skriftliga provet kan utformas.

4. Alternativet att införa obligatorisk utbildning.

Detta förslag kräver ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen. Transportstyrelsen anser inte att det är rimligt att föreslå en kort obligatorisk utbildning som enbart omfattar att kunna hitta till passagerarnas mål. Det mest rimliga torde vara att en obligatorisk utbildning ska vara av sådan omfattning att samtliga områden som yrkeskunnandet kräver ingår.

Det som också talar emot detta förslag är att det skulle innebära kostnader av icke ringa omfattning. Inte heller detta alternativ bedöms därför vara det mest kostnadseffektiva när det gäller frågan om att kunna hitta. Med tanke på att ändringar krävs i lag och förordning skulle ett ikraftträdande troligen ligga relativt långt fram i tiden.

Det är inte utrett hur en sådan obligatorisk utbildning i att hitta skulle utformas. Det är rimligt att anta att en sådan utbildning skulle omfattas mellan 2 till 6 timmar och eventuellt en examination. Om man jämför obligatoriska utbildningar inom körkortsutbildningen som har liknande tidsåtgång så är det närmast den obligatoriska riskutbildningen del 1 för behörighet B. Den är på 180 minuter (3 timmar) och kostar någonstans mellan 600 och 700 kronor per deltagare.

Antal sökande snitt/år taxiförarlegitimation	Kostnad per person	Totalkostnad
3 460	700 ¹⁵⁰	2 422 000

Tabell 1. Beräkning av vad det totalt kommer att kosta för de som ansöker om taxiförarlegitimation om en obligatorisk utbildning i att hitta till passagerarnas mål införs.

Det som inte har räknats med i detta förslag är omfattningen av tillståndsgivning som hamnar hos Transportstyrelsen. Inte heller de tillståndavgifter som kommer till för de som ansöker om tillstånd att bedriva utbildning i att hitta.

Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Nuvarande reglering följer ingen EU-rättslig reglering, utan är nationella krav.

¹⁵⁰ Uppskattad kostnad baserad på vnd snittpriset på en riskutbildning B, del 1 kostar hos en utbildare.

Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?
Förslaget kräver ändringar i taxa- och trafikförordningen och i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation. Ikraftträdandet är beroende av hur snabbt ändringarna kan ske i förordning och föreskrifter. Transportstyrelsen arbetar för att det nya körprovet ska kunna genomföras från och med den 1 januari 2014.

Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförsäkringar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?
Nej, regleringen i sig får inga effekter för företagen. Regleringen kommer enligt Transportstyrelsens uppfattning att underlätta för företagen jämfört med att återinföra vad som har gällt. Tidigare bestämmelser innebär en extra kontroll av att taxiföraren även hade avlagt ett godkänt lokalbarnmedelsprov. Förslaget innebär att företagen inte behöver göra någon extra kontroll utan enbart kontrollera att personen i fråga har en giltig taxiförarlegitimation.

Det är troligt att det under en kortare övergångsperiod kan innebära att en viss del underkänns vid avläggandet av det nya delmomentet. Detta är inte ovanligt i samband med införande av nya delmoment/prov.

15.2 Internationell enkät om taxiregler

Tillstånd

- Vilka krav ställs för att erhålla tillstånd?
- Beskriv hur tillsyn sker av företagen efter att tillståndet beviljats för att kontrollera hur företagen lever upp till dessa krav.
- Är någon typ av personbilstransporter undantagna från tillståndsplikt?
- Gäller särskilda regler för s.k. limousiner?
- Finns det krav på taxameter i fordonet?
- Om nej, vad används istället?

Förare

- Vilka krav ställs på förarna?
- Krävs t.ex. utbildning och/eller prov?
- Finns det krav på lokalbarnmedel?
- Om ja, hur ser det ut?

Pris

- Är det fri prissättning?
- Om nej, varför inte och vad gäller?
- Hur får kunden information om priset på en taxaresa/vilken prissättning ett företag har?
- Kan informationen ske innan färd?
- Om ja, på vilka sätt?

15.3 Internationell jämförelse

	England/Wales	Nya Zeeland	Irland	Holland	Norge	Danmark	Sverige
Tillstånd taxi/trafik	Ja ¹⁵¹	Ja	Ja	Ja	Ja ¹⁵²	Ja	Ja
Tillstånd PHV ¹⁵³ -trafik	Ja ¹⁵⁴	Ja	-	Ja ¹⁵⁵	-	Ja	-
Bokningar taxi/trafik	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning	Ingen begränsning
Bokningar PHV/trafik	Endast genom PHV-BC ¹⁵⁶	Endast förbeställning	-	Endast avtalade resor	-	Endast förbeställning	-
Tillstånd BC ¹⁵⁷ taxi/trafik	Nej	Ja	Nej	Nej ¹⁵⁸	Ja ¹⁵⁹	Nej ¹⁶⁰	Nej
Tillstånd BC PHV-trafik	Ja	Nej	-	-	-	Nej	-
Förärligens taxi/trafik	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Kontroll kognitiv	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Kontroll medicinsk kompetens	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja
Kontroll lokal kändedom	Ja ¹⁶¹	Vissa regioner	Ja	Vissa regioner	Vissa regioner	Köpenhamns-regionen	Nej
Kontroll körprov	Vissa regioner	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja

¹⁵¹ Tillståndet gäller för fordon.

¹⁵² Som regel gäller ett fordon per tillstånd, men undantag finns.

¹⁵³ Private Hire vehicles (PHV). Kan jämföras med hyrverk-/limousinetransporter, varför sådana ingår på den här raden i översikten.

¹⁵⁴ Tillståndet gäller för fordon.

¹⁵⁵ Gäller för avtalstransporter.

¹⁵⁶ Dessutom ska resorna vara förbeställda.

¹⁵⁷ Beställningscentral.

¹⁵⁸ Amsterdam undantag. I juni 2013 infördes lokala regler om att alla tillståndshavare måste tillhöra en godkänd BC/taxiorganisation med minst 50 fordon och minst 100 förare.

¹⁵⁹ Dessutom måste taxitillståndsinnehavare vara anslutna till en beställningscentral.

¹⁶⁰ Inget tillstånd krävs för beställningscentral. Däremot måste tillståndshavare vara anslutna till en BC om det finns mer än 10 tillstånd i en kommun.

¹⁶¹ Detta sker vanligtvis enligt svar från Department for Transport.

	England/Wales	Nya Zeeland	Irland	Holland	Norge	Danmark	Sverige
Förärligens PHV-trafik	Ja	Ja	-	Ja	-	Ja	-
Kontroll kognitiv	Ja	Ja	-	Ja	-	Ja	-
Kontroll medicinsk kompetens	Ja	Ja	-	Ja	-	Nej	-
Kontroll lokal kändedom	Ja/nej ¹⁶²	Vissa regioner	-	Vissa regioner	-	Nej	-
Kontroll körprov	Vissa regioner	Ja	-	Ja	-	Nej	-
Taxameter/taxi	Ja ¹⁶³	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Taxameter/taxi PHV-trafik	Nej ¹⁶⁴	Nej	-	Nej	-	Nej	-
Taxi/taxi/trafik	Maxtaxa ¹⁶⁵	Fri prissättning	Maxtaxa	Maxtaxa	Maxtaxa/fri prissättning ¹⁶⁶	Regionala maxtaxor	Fri prissättning
Taxi PHV-trafik	Fri prissättning	Fri prissättning	-	Fri prissättning	-	Fri prissättning	-
Undantag tillstånd	Ja ¹⁶⁷	-	Ja ¹⁶⁸	-	Ja ¹⁶⁹	Nej	Ja
Prisinfo taxi/trafik	Fordon/lokala myndigheter	Fordon/godk. av myndighet	Fordon/online-verktyg	Fordon/kvitto	Fordon/hätpatser/BC/Internet	Fordon/kvitto	Fordon/kvitto
Prisinfo PHV-trafik	Pris fastställt innan resa	Pris fastställt innan resa	-	Enligt avtal	-	Pris fastställt innan resa	-
Obligatorisk utbildning förare	Nej ¹⁷⁰	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Obligatorisk prov förare	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Begränsning tillstånd/taxifordon	Vissa regioner ¹⁷¹	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej

¹⁶² Biflertal PHV-transporter måste förbeställas krävs vanligen inte kunskap i lokal kändedom.

¹⁶³ Lokala bestämmelser. Det kan finnas orter/regioner där det inte är ett krav.

¹⁶⁴ Lokala bestämmelser. I London är det förbjudet med taxameter, men det förekommer att taxameter är installerad i PHV-fordon utanför London.

¹⁶⁵ Lägre taxor än maxtaxa får och kan förekomma.

¹⁶⁶ Fri prissättning råder där det finns konkurrerande beställningscentraler.

¹⁶⁷ Transporter i samband med bröllop och begravning är undantagna.

¹⁶⁸ Till exempel skolskjuts och transporter för egen räkning.

¹⁶⁹ Hotell som transporterar egna övernattingsgäster samt vissa samhällsbetalda transporter i gleset befolkade områden kan vara undantagna.

¹⁷⁰ Undantag gäller för London, där utbildning och prov kan ta uppemot tre år att genomföra.

¹⁷¹ I London ingen begränsning. I övriga regioner har knappt en tredjedel av de lokala myndigheterna infört begränsningar av antal fordon.

