

Datum
2023-02-22

Diarienummer
Utr2023/79

Ert diarienummer
LI2023/03616

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

Bakgrund och övergripande om förslaget

I rubricerad promemoria föreslås ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen. För det första föreslås att den beloppsgräns som utlöser skyldigheten att lämna en särskild prisuppgift vid taxifärd både höjs och knyts till prisbasbelopp i stället för att anges med ett nominellt belopp. Förslaget om höjningen motiveras av hänsynstagande till inflationstakten. Istället för det tidigare i lagen direkt angivna beloppet på 500 kr föreslås att beloppet uppgår till en andel på 1,2 procent av prisbasbeloppet.

Lagens bestämmelse om taxa och prisuppgift får en ny redaktionell utformning. Den nuvarande lydelsen av 2 kap. 17 § taxitrafiklagen anses vara lång och svåräst. Därför föreslås en redaktionell omarbetning där paragrafen delas upp i flera olika paragrafer. Denna omarbetning medför följdändringar i 8 kap. 7 § taxitrafikförordningen.

Skälet till förslaget är att en taxitrafiktillståndshavare som tillämpar ett jämförpris över 500 kronor ska informera passageraren om det högsta priset för färden. Denna prisuppgift ska lämnas när färden beställs och bevis om prisuppgiften ska ges till passageraren före färden. Dessutom ska taxiföraren och tillståndshavaren bevara informationen om priset. Denna skyldighet gäller dock inte för tillståndshavare som tillämpar fast pris. Det har nu gått åtta år sedan denna skyldighet infördes. På grund av den höjda inflationstakten under denna period anses det rimligt att både höja storleken på jämförpriset och koppla den till det s.k. basprisbeloppet. Prisbasbeloppet fastställs årligen i en förordning enligt 2 kap. 6 och 7 §§ i socialförsäkringsbalken. Då prisbasbeloppet används för att ange ett värde i en svensk författning kan det göras genom att ange en viss kvot eller andel av prisbasbeloppet. Det är alltså denna metod tillsammans med en motsvarighet till den avrundningsregel som finns i lagen (2009:366) om handel med läkemedel som föreslås att tillämpas även i det aktuella fallet.

Förslaget bedöms ha två huvudsakliga konsekvenser. För taxikunder bli det svårare att veta vid vilken prisgräns de har rätt att få en prisuppgift för resan då ett nominellt belopp inte längre anges direkt i lagen. För taxibolagen möjliggörs en större förutsägbarhet. För

att mildra de negativa konsekvenserna för kunden föreslås att Transportstyrelsen informerar allmänheten och berörda företag om det aktuella nominella beloppet, dvs. det belopp som motsvarar det värde som anges i taxitrafiklagen och avrundas till närmaste 10-tal kronor i syfte att underlätta informationen till taxikunderna.

För det andra föreslås att huvudregeln om lägsta ålder för innehav av taxiförarlegitimation sänks till 20 år. Bestämmelsen får en ny redaktionell utformning. Förslaget syftar alltså till att sänka ålderskravet för att ansöka om taxiförarlegitimation från nuvarande 21 år till 20 år. Detta skulle ge personer som får körkort med behörighet B när de är 18 år möjlighet att tidigare ansöka om taxiförarlegitimation. Förslaget har flera aspekter som bör beaktas. Genom att sänka åldersgränsen till 20 år kan fler unga förare komma in i branschen, vilket ger dem tidigare möjligheter till anställning som taxiförare. En sänkning av ålderskravet skapar också ett större rekryteringsunderlag för taxibranschen, vilket förbättrar möjligheterna för taxitrafikföretag att hitta lämplig personal. Arbetsförmedlingen prognostiserar att det finns goda möjligheter att få arbete som taxiförare både på kort sikt och på tre års sikt. Trafiksäkerheten förväntas dock inte äventyras av ålderssänkningen, och taxiförarnas förmåga att bemöta passagerare förblir intakt. Detta mot bakgrund av ett oförändrat krav på minst två års körkortsinnehav med behörighet B för att säkerställa en viss erfarenhetsnivå hos förarna. Taxitrafiken är en viktig del av transportsystemet och erbjuder en flexibel transporttjänst utan fast tidtabell, vilket är viktigt för personer med behov av särskilda persontransporter som färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Sammanfattningsvis innebär förslaget en balansgång mellan att underlätta rekrytering för taxiföretag och att upprätthålla trafiksäkerheten. Genom att sänka ålderskravet kan fler unga förare komma in i branschen, men samtidigt behåller man kravet på erfarenhet och körkortsinnehav för att säkerheten inte ska äventyras. Vad gäller trafiksäkerheten bedöms åldern vid förarutbildning ha betydelse. Studier visar att yngre förare har högre initial risk för olyckor, vilket minskar med åldern och ökad erfarenhet. Sammantaget bedöms effekterna av att sänka ålderskravet vara marginella både för trafiksäkerheten och för förmågan att bemöta kunder.

Dessutom föreslås en redaktionell ändring i taxitrafiklagen för att öka överskådligheten. Den nuvarande formuleringen av 2 kap. 17 § i taxitrafiklagen anses vara lång och svårläst. Därför föreslås en redaktionell omarbetning, där paragrafen delas upp i flera olika avsnitt. Denna omarbetning kommer att medföra följdändringar i 4 kap. 6 § taxitrafiklagen och 8 kap. 7 § taxitrafikförordningen.

Övergripande kommentarer

Trafikanalys stödjer förslaget om ändrad beloppsgräns. En flexibel regel som beaktar inflationstakten genom att beloppsgränsen relateras till prisbasbeloppet ser vi som viktig. Vidare bedömer vi att ett belopp motsvarande 1,2 procent av prisbasbeloppet är lämplig. Trafikanalys stödjer också förslaget att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utifrån det värde som anges i taxitrafiklagen fastställa ett nominellt belopp. Vi anser dock att beloppet bör vara giltigt i åtminstone två på varandra följande år samt avrundas till närmaste hundratal.

Vad gäller förslaget om sänkt ålderskrav för att få taxilegitimation har Trafikanalys invändningar. Trafikanalys bedömer att förslaget bidrar till ökad olycksrisk i trafiken. Vi delar inte bedömningen att en minskning av ålderskravet med ett år skulle ha en marginell effekt med tanke på att minskningen innebär att ett helt års erfarenhet av bilkörning går förlorad vilket kan öka olycksrisken. Trafikanalys anser därför att konsekvenserna av förslaget bör utredas vidare innan en sådan förändring eventuellt införs.

Förutom korrigeringar för ovannämnd invändning och förslag har Trafikanalys inga andra invändningar mot förslagen om redaktionella ändringar och följdändringar.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikanalys anser att de ändringar som föreslås gällande fastställelse av beloppsgräns som utlöser skyldigheten att lämna en särskild prisuppgift vid taxifärd är väl motiverade. Generellt sett har vi inga invändningar. I ett tidigare yttrande har Trafikanalys framhållit vikten av att relatera beloppsgränsen för taxifärd till prisbasbeloppet för att beakta inflationstakten. Vi bedömer att en höjning i termer av en andel om 1,2 procent av prisbasbeloppet når upp till önskat resultat för både taxibolagen och polisen, samt för resenärerna. Med tanke på den höga inflationstakten i ekonomin, särskild på senare tid, innebär detta automatiskt en höjning av beloppsgränsen.

Vidare stödjer Trafikanalys förslaget att ge Transportstyrelsen i uppdrag att informera allmänheten och berörda företag om det aktuella nominella beloppet, dvs. det belopp som motsvarar det värde som anges i taxitrafiklagen. Trafikanalys anser dock att systemet behöver vara mer förutsägbart och beloppen lätta att minnas för alla parter, och anser därför att beloppsgränsen bör gälla under två på varandra följande år, i linje med Statskontorets påpekande (prop. 2013/14:241 sid. 16). Trafikanalys instämmer i förslaget om att avrunda beloppet i syfte att underlätta informationen till taxikunderna men anser att det snarare bör avrundas till närmaste hundratal. Det finns skäl att tro att ett jämnt belopp på hundratal är lättare att minnas och enklare att hantera mentalt. SOU 2021:55 sid. 18 för liknande resonemang. En precision på tio kronor, snarare än en hundralapp, bidrar inte heller till att syftet med lagstiftningen bättre uppnås. Möjligen kan en avrundning till jämna hundratal också innebära att beloppsgränsen inte behöver justeras lika ofta vilket vore en fördel ur ett informations- och kommunikationsperspektiv.

Trafikanalys vill också påpeka att promorian delvis ger en otydlig beskrivning av Trafikanalys yttrande angående användningen av ett jämnt belopp. I vårt yttrande (Dir.nr. Utr 2014/17) skriver vi ” Att ett jämnt belopp skulle vara viktigt ur informationssynpunkt är enligt Trafikanalys knappast ett bärande argument”. Promemorians framställning kan missuppfattas som att Trafikanalys inte stöder användningen av ett nominellt belopp, vilket är felaktigt. Trafikanalys menar att invändningen gäller användningen av ett nominellt belopp direkt i lagtexten, något som enligt Trafikanalys borde ha utvecklats mer ingående i promemorian.

Vad gäller förslaget om sänkt ålderskrav för att erhålla taxilegitimation har Trafikanalys invändningar. Även om taxitrafiken utgör en betydande del av transportsystemet och att säkra personalförsörjningen samt bidra till att minska arbetslösheten är viktiga ambitioner ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, så är det viktigt att notera några

överväganden. Trafikanalys delar bedömningen att olycksrisken är högre bland yngre jämfört med äldre personer. Å andra sidan delar vi inte bedömningen att effekten av förslaget på olycksrisken är marginell. Minskningen innebär i praktiken att en ganska hög andel av erfarenhetstiden uteblir. Promemorian hänvisar till forskningsresultat (Mayccok m.fl. 1991) som visar att den relativa risken ökar ju yngre bilföraren är. Detta bekräftas även av andra forskningsresultat (se Jonah, m. fl., 1990) samt statistik från försäkringsbolaget Folksam som visar att den relativa risken är brant sluttande i åldersgruppen 18–25. Sammantaget talar dessa resultat, i kombination med utebliven erfarenhet av bilkörning, emot en sänkning av ålderskravet. Viktigt att notera är att statistiken gäller körkortsinnehavare i allmänhet. Vad gäller innehavare av taxilegitimation finns, så vitt vi vet, inga forskningsresultat. Det är dock högst rimligt att anta att slutsatserna åtminstone i viss mån är applicerbara även på innehavare av taxilegitimation. Med detta som bakgrund menar Trafikanalys att konsekvenserna av sänkt ålderskrav från 21 år till 20 bör utredas vidare innan en sådan förändring eventuellt införs.

Vad gäller redaktionella ändringar och följdändringar har Trafikanalys, förutom korrigeringar för ovannämnda invändningar och förslag, inga andra invändningar.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Saman Rashid. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör