

Remissvar om promemorian Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

Synpunkter om prisuppgiftsskyldigheten

Beloppsgränsen för prisuppgiftsskyldigheten fungerar som ett de facto pristak

Det faktum att beloppsgränsen sällan överskrids (i promemorian hänvisas till ett högsta tillämpat jämförpris på 515 kr) och därmed verkar fungera som ett de facto pristak, kan vara ett problem om syftet med lagstiftningen är att ha en fri prissättning av taxiresor. Det kan därför finnas anledning att beakta alternativa lösningar på problemet med alltför höga jämförpriser. Ett naturligt första steg i ett sådant arbete vore att förstå varför innehavare av taxitrafiktillstånd idag inte nyttjar möjligheten att sätta ett högre jämförpris än 500 kr.

Gränsen för prisuppgiftsskyldigheten bör grundas på en mer ingående analys

I promemorian hänvisas till den proposition (prop. 2013/14:241) som föregick dagens taxitrafiklag, där det anges att prisuppgiftsskyldigheten ska gälla endast för jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga. Den i promemorian föreslagna indexeringen är tänkt att utgå från dagens gräns för prisuppgiftsskyldigheten på 500 kronor. VTI tolkar detta som att kundernas upplevelse av prisernas marknadsmässighet även fortsatt ska ligga till grund för när prisuppgift ska lämnas. I propositionen framgår att Transportstyrelsen, som föreslog den idag gällande beloppsgränsen på 500 kr, hänvisade bland annat till en undersökning av då rådande jämförpriser i Stockholm, Göteborg och Malmö/Lund, där de stora bolagens jämförpriser låg på cirka 300–350 kr. Att utifrån detta dra slutsatsen att gränsen för vad som av kunderna upplevs som en marknadsmässig prissättning går vid 500 kr anser VTI vara en godtycklig motivering till den satta gränsen. VTI föreslår en mer ingående analys av taxibranschens förutsättningar, kostnader och intäkter för att på så vis kunna sätta en mer välgrundad gräns för jämförpriset. Detta kan anses vara särskilt angeläget då prisuppgiftsskyldigheten i praktiken snarare verkar fungera som ett pristak (se ovan), något som kan ha en stor potentiell påverkan på taxibranschens intäkter.

Risk för minskad efterlevnad med en gräns som ändras årligen

Promemorian nämner i avsnitt 6.1 hur ett värde som ändras med hänsyn till förändringar i penningvärdet kan göra det svårare för taxikunder att veta när kravet på att lämna prisuppgift gäller. VTI håller med om denna synpunkt, och vill tillägga att efterlevnaden riskerar att minska med en gräns som ändras årligen. En gräns som ändras årligen kan också resultera i ökad administration för taxibranschen. I promemorian beskrivs hur det främst var utländska turister och resenärer som sällan åkte taxi som drabbades av en hög prissättning innan nuvarande beloppsgräns infördes. Samtidigt

beskrivs hur svårigheten för taxikunder att veta när krav på prisuppgift gäller, delvis kan hanteras genom att Transportstyrelsen informerar allmänheten om vilket nominellt belopp som gäller det aktuella året. Transportstyrelsen kan dock anses ha begränsade möjligheter att nå fram med information till de grupper som kanske är i störst behov av den. Här krävs sannolikt ytterligare åtgärder för att informationen ska nå fram till berörda.

Synpunkter om sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Förslaget är att sänka den nuvarande åldern från 21 till 20 år för taxiförarlegitimation. Det huvudsakliga skälet till detta är att det enligt Svenska Taxiförbundet rådet stor brist på taxiförare, och att en sänkt ålder skulle öka möjligheten att rekrytera nya förare. VTI vill framhålla att en sänkt ålder innebär en ökad risk för olycksinblandning. Visserligen visar olycksstatistiken att unga förare i åldern 18 till 24 år är involverade i flest olyckor. Men det finns även djupstudier som visar att i 60 procent av olyckorna var det med förare som var 20 år eller yngre (Vägverket, 2004)¹. Det kan därför utifrån den statistiken hävdas att det finns en brytpunkt mellan åldern 20 och 21.

Förslaget grundas således i huvudsak på förutsättningar att kunna rekrytera nya förare. VTI anser att det finns annat som kan göras för att öka attraktiviteten och som inte leder till att trafiksäkerheten försämras, såsom att förbättra arbetsmiljön och arbetsvillkoren. Exempelvis kan nämnas att det finns uppgifter om förare som behöver arbeta upp till 300 timmer per månad för att klara sin försörjning (enligt Mattias Schulstad, utredare på Transportarbetarförbundet). Detta riskerar att minska yrkets attraktivitet och leda till att erfarna förare slutar.

Enligt mätningar som har genomförts bryter taxiförare mot hastighetsregleringar i högre utsträckning än andra yrkesförare. Ur trafiksäkerhetssynpunkt borde de krav som ställs för att bli taxiförare ses över. Taxi är ett serviceyrke, i synnerhet för färdtjänst och skolskjuts. Det handlar då om att ha rätt personliga egenskaper och förmåga att hantera många olika situationer. Av den anledningen borde kravet på taxilegitimation ökas vilket i sin tur kan öka trafiksäkerheten och tryggheten för kunden. I de nuvarande kraven för taxilegitimation ingår enbart ett kunskapsprov och ett körprov.

När det gäller sänkt ålder för taxiförarlegitimation anser VTI, sammanfattningsvis, att det inte har genomförts någon ordentlig analys, och det kan inte uteslutas att en sänkning av åldersgränsen får en negativ effekt på trafiksäkerheten. Bättre arbetsvillkor och ökade krav för taxiförarlegitimation borde också beaktas.

Yttrandet har handlagts av den senior utredare Henrik Sjöstrand. Även forskningsledare Sonja Forward har deltagit i arbetet med yttrandet.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

¹ Vägverket (2004). 18–24 åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 2001 – Analys av Vägverkets djupstudiematerial. Publikation 2014:43.