

Lagrådsremiss

Tydlig prisuppgift vid taxiresor

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 maj 2014

Elisabeth Svantesson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till lagändringar inom taxitrafikområdet. Det föreslås att den som har taxitrafiktillstånd och som tillämpar ett jämförpris över 500 kr för färden ska se till att en prisuppgift lämnas. Prisuppgiften ska ange ett högsta tillåtna pris för färden. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. I lagrådsremissen lämnas också förslag som avser att underlätta myndigheternas tillsyn och administrativa hantering av taxitrafikärenden. Det föreslås att ett taxifordons registreringsskylt ska få tas om hand av en polisman om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrivna krav. Det föreslås att en taxiförarlegitimation inte längre ska vara giltig om en annan taxiförarlegitimation har lämnats ut. Det föreslås att kravet att förnya en taxiförarlegitimation inom tio år efter det att den senast har förnyats bara ska gälla om den tidigare förnyelsen innebar att legitimationen försågs med nya uppgifter. Det föreslås slutligen att en taxiförarlegitimation ska få tas om hand av en polisman om legitimationen är ogiltig på den grunden att legitimationen inte har förnyats eller att en annan legitimation har lämnats ut.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	4
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Taxinäringen och dess reglering	8
5	Ändringar i taxitrafiklagen	11
5.1	Bindande prisuppgift ska lämnas vid jämförpris över 500 kr	11
5.2	Omhändertagande av taxifordons registrerings skyltar	19
5.3	Ogiltighet och förnyelse av taxiförarlegitimation	20
5.4	Omhändertagande av ogiltig taxiförarlegitimation	21
5.5	Begreppet yrkeskunnande	22
5.6	Ikraftträdande	23
6	Kostnader och konsekvenser	23
6.1	Bindande prisuppgift ska lämnas vid höga jämförpriser	23
6.1.1	Vad är problemet och vad ska uppnås	23
6.1.2	Vilka berörs av regleringen?	24
6.1.3	Konsekvensanalys	24
6.2	Omhändertagande av taxifordons registrerings skyltar	27
6.2.1	Konsekvensanalys	28
6.3	Ogiltighet och giltighetstid vid förnyelse av taxiförarlegitimation	29
6.4	Övriga förslag till ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen	30
6.5	Ändringar i Transportstyrelsens författningar	30
7	Författningskommentar	32
Bilaga 1	Rapportens författningsförslag	34
Bilaga 2	Sammanfattning av Transportstyrelsens rapport	51
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	55

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

2 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 närmast före 2 kap. 17 § ska införas en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

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.

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 prisets bestämmande förändras under färden.

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar. *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 prisets bestämmande förändras under färden.*

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta tillåtna pris för färden. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Prisuppgiften behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

Med jämförpris avses priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport

som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift. Med fast pris avses ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd.

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 *yrkeskunnande* och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
4. i fråga om *yrkeskompetens* och laglydnad bedöms vara lämplig att 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 *yrkeskunnande*. Kravet på *yrkeskunnande* enligt 3 § första stycket 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

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

11 §

En taxiförläggning gäller inte om

1. den inte har förnyats efter föreläggande, *eller*
2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap.
1. den inte har förnyats efter föreläggande,
2. den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap., *eller*
3. *en annan taxiförläggning har lämnats ut.*

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

12 §

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

En taxiförläggning ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats *med nya uppgifter*. Läggningen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

4 kap.

9 §

En taxiförläggning 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 läggningen har återkallats, eller
3. om det på sannolika skäl kan antas att läggningen kommer att återkallas enligt 6 §.

En taxiförläggning ska tas om hand av en polisman om den enligt 3 kap. 11 § första stycket 1 eller 3 inte gäller.

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 brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller användningsförbud
3. om det för fordonet gäller brukandeförbud 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.

enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, *eller*

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar 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 yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation, och

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav den 30 maj 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att bl.a. redovisa fördjupade analyser om taxiverksamheten som helhet och om huruvida pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problem som förekommer och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem (dnr N2013/2816/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport till regeringen (Näringsdepartementet) den 28 februari 2014. Rapportens författningsförslag finns som *bilaga 1*. En sammanfattning av rapporten finns som *bilaga 2*.

Rapporten har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2014/1095/TE).

4 Taxinäringen och dess reglering

Problem på den svenska taximarknaden

Den svenska taximarknaden omreglerades den 1 juli 1990 med målen att öka taxinäringens 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. Vid avregleringen upphörde behovsprövningen och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. Samtidigt upphörde även den reglerade maximitaxan. Den svenska taxiregleringen avviker därmed från de flesta andra länder i detta avseende eftersom det internationellt sett är mycket ovanligt med en helt fri prissättning av taxiresor.

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 s.k. kompletteringstrafik). 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 en region. Ett problem är att det för taximarknaden saknas data för att följa utvecklingen på den nivån och att metodskillnader vid den datainsamling som sker inte möjliggör adekvata jämförelser. I Transportstyrelsens rapport om marknadsövervakning från 2013 redovisas bl.a. slutsatsen att liberaliseringen av taximarknaden har lett till ökad tillgänglighet för kunderna, men också att priserna har stigit mer än aktuella index. Det framgår också av rapporten att de upplevda problemen med höga priser anses som stora av turist- och hotellbranscherna.

Ett av huvudproblemen inom taxiområdet är att marknaden kännetecknas av asymmetrisk information, dvs. att producenterna och konsumenterna inte har samma information om en vara eller en tjänst. Detta innebär att den part som har bäst information får ett övertag på

marknaden. När kunderna är tillfälliga besökare med dålig lokalkännedom kan det löna sig för taxiföretagen att försöka ta ut ett allt för högt pris. Om marknaden däremot domineras av återkommande kunder med god lokalkännedom är informationen jämnare fördelad, vilket innebär att det inte lönar sig för taxiföretagen att försöka ta ut ett allt för högt pris. Transaktionskostnaderna och problemen med asymmetrisk information gör att kunderna har låga incitament att agera, vilket medför svårigheter för taximarknaden att uppnå full effektivitet.

Avregleringen av taximarknaden och utvecklingen därefter har varit föremål för en mängd uppföljningar och studier av olika slag, se Transportstyrelsens rapport s. 31–33. Regelefterlevnad och kvalitet i taxibranschen har diskuterats under lång tid. Ett antal åtgärder har också initierats för att komma till rätta med de problem som förekommer.

Även riksdagen har i flera sammanhang behandlat frågor som rör taxinäringen. Riksdagen tillkännagav 2011 (jfr bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195) för regeringen att krav på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län bör finnas även i fortsättningen. Året därefter tillkännagav riksdagen (jfr bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228) för regeringen att det utöver vad som hittills gjorts och aviserats behövs en utredning som belyser för- och nackdelar med den genomförda avregleringen av taxi. Riksdagen underströk i det ärendet vikten av att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling så att taxiresenärernas behov av att kunna känna sig trygga och säkra tillgodoses.

Kort om regelverket

Även efter avregleringen av taximarknaden finns en relativt omfattande reglering av taxiverksamheten. Den primära regleringen finns i nuvarande taxitrafiklag från 2012. I den lagen finns bestämmelser om bl.a. skyldighet att ha taxitrafiktillstånd för att bedriva taxitrafik, prisinformation, taxiförarlegitimation och beställansvar. Lagen ger möjlighet att hindra ett taxifordons fortsatta färd och att omhänderta taxifordonets registreringsskylt om fordonet framförs i strid mot vissa bestämmelser. En förordning och ett flertal myndighetsföreskrifter kompletterar lagen. Transportstyrelsen är behörig myndighet när det gäller de flesta uppgifter som åligger myndighet i dessa författningar, men även Trafikverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har vissa uppgifter. Förutom Transportstyrelsen har främst polisen men också Tullverket roller när det gäller kontrollen av om reglerna följs.

Transportstyrelsens tidigare och nuvarande uppdrag

Regeringen uppdrog 2012 åt Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att redovisa regelefterlevnaden inom yrkestrafiken, där taxibranschen ingår. I den rapport som myndigheterna lämnade redovisades bl.a. vissa tillståndsmätningar för taxi, och det föreslogs bl.a. ett riskvärderingssystem för taxi, att prisinformationskraven skulle revideras samt att lokalkännedomskrav skulle inkluderas i körprovet för taxiförarlegitimation.

Regeringen ansåg dock att resultatet av rapporten inte var tillräckligt för att möta de problem som finns inom taxibranschen. Regeringen upp-

drog därför i maj 2013 åt Transportstyrelsen att redovisa fördjupade analyser om bl.a. taxiverksamheten som helhet och om huruvida pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problem som förekommer och att vid behov föreslå ytterligare åtgärder som lösning på kvarstående problem. Transportstyrelsen redovisade resultatet av uppdraget i en rapport till regeringen (Näringsdepartementet) den 28 februari 2014.

Sammanfattning av förslagen i rapporten

I rapporten föreslår Transportstyrelsen bl.a. att följande lagändringar görs i taxitrafiklagen:

- Taxiföraren ska lämna en prisuppgift för varje färd i taxitrafik om det högsta jämförpriset för aktuellt fordon 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 föraren.
- En taxiförarlegitimation ska bli ogiltig om en förare förnyar sin legitimation under giltighetstiden och en ny legitimation lämnas ut.
- Polis och åklagare ska få omhänderta en taxiförarlegitimation som inte gäller.
- Polisen ska få omhänderta ett taxifordons registreringsskylt om taxameterutrustningen inte fungerar tillfredsställande eller om den är obesiktad.
- Begreppet yrkeskunnande byts ut mot yrkeskompetens när det gäller frågor som rör taxiföraren.

Transportstyrelsen föreslår vidare bl.a. följande förordningsändringar:

- Det ska vara möjligt att utfärda en duplett på en taxiförarlegitimation om en taxiförare tappar bort sin legitimation eller om den har förstörts.
- Bestämmelserna om anmälan av fordon i taxitrafik förtydligas så att det framgår att en anmälan måste vara fullständig och ha kommit in till Transportstyrelsen innan ett fordon får användas i taxitrafik.
- Taxifordonets taxameterutrustning ska vara besiktad för att ett fordon ska få användas i taxitrafik.
- En straffbestämmelse införs som innebär att den tillståndshavare eller taxiförare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som rör lokalkännedom döms till penningböter (se också nedan).

Transportstyrelsen föreslår också en rad ändringar i sina föreskrifter. En av dessa innebär att körprovet för taxiförarlegitimation ska utökas med ett moment för att kontrollera sökandens förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passagerares resmål. Därutöver anger Transportstyrelsen att myndigheten kommer att meddela föreskrifter om skriftligt prov i lokalkännedom. Detta prov ska avläggas om taxiföraren kommer att utöva sitt yrke i någon av städerna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Provet kommer att anpassas till respektive ort.

Regeringens arbete med rapporten

Regeringen har berett rapportens lagförslag vidare och lämnar i denna lagrådsremiss förslag till ändringar i taxitrafiklagen i syfte att åstadkomma en bättre prisbild på taximarknaden, och för att i övrigt uppnå en bättre regelefterlevnad inom taxinäringen.

I Transportstyrelsens rapport lämnas som nämnts utöver lagförslagen också en rad förslag till ändringar i förordningar och myndighetsföreskrifter för samma syften. Regeringen har påbörjat beredningen även av dessa förslag och kommer att återkomma med de förordningsändringar som regeringen bedömer bör genomföras. Vissa av förordningsändringarna kan dock genomföras först efter det att föreslagna ändringar i taxitrafiklagen har trätt i kraft. Regeringen kommer också att noga följa Transportstyrelsens arbete med de förslag som innebär att myndighetens föreskrifter ska ändras. För att säkerställa en snabb och effektiv hantering så att en taxiförare som förlorat eller tappat bort sin taxiförarlegitimation snabbt ska kunna få en ny, bör också arbetet för att möjliggöra en automatiserad, elektronisk handläggning fortsätta.

Regeringens förslag i denna lagrådsremiss och slutförandet av det kommande arbetet med förordningsförslagen samt Transportstyrelsens arbete med att ändra sina föreskrifter bör kunna tillgodose riksdagens önskemål i de ovan redovisade tillkännagivandena.

5 Ändringar i taxitrafiklagen

5.1 Bindande prisuppgift ska lämnas vid jämförpris över 500 kr

Regeringens förslag: Taxitrafiktillståndshavare som tillämpar ett jämförpris över 500 kr ska se till att en prisuppgift lämnas för färden. Prisuppgiften ska ange ett högsta tillåtna pris för färden. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs. Bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Skyldigheten ska inte gälla tillståndshavare som tillämpar fast pris.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens även om den redaktionella och lagtekniska utformningen är annorlunda. I rapporten föreslås att skyldigheten att lämna prisuppgift ska gälla om taxiföretagets högsta jämförpris överstiger 500 kr. I rapporten föreslås att vilket jämförpris som ska aktualisera skyldigheten ska regleras i förordning. I rapporten föreslås inte att bevis om uppgiften ska sparas hos tillståndshavaren.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrar sig tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. Några remissinstanser anser dock att förslaget inte är tillräckligt utan att maxtaxa för taxiresor bör införas.

Uber Sweden AB och *Sveriges Limousineorganisation* påpekar att förslaget måste vara teknikneutralt, och att det måste vara möjligt för t.ex. en beställningscentral att lämna prisuppgiften. *Uber Sweden AB* anser dock att limousinetrafik inte ska omfattas av kravet. *Förvaltningsrätten i Malmö* anser att förslaget bör anpassas bättre till de olika situationer som kan aktualiseras i samband med en taxibeställning. Förvaltningsrätten anser vidare att det kan ifrågasättas om inte även ett krav på förvaring hos tillståndshavaren bör finnas. Förvaltningsrätten har också vissa synpunkter på lagtextens utformning. Många remissinstanser påpekar att effekterna av förslaget är helt beroende av om en effektiv tillsyn kommer att ske. Vad gäller den föreslagna nivån på det jämförpris när skyldigheten ska inträda har endast *Sveriges Bussföretag* synpunkter och anser att den föreslagna prisgränsen är för snävt tilltagen. *Trafikanalys* har ingen åsikt om beloppet i sig men anser att ett bättre alternativ förefaller vara att relatera beloppsgränsen till prisbasbeloppet. Ingen remissinstans i övrigt har någon synpunkt på förslaget i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Bekymmersam överprissättning av taxiresor

Vid omregleringen av taxinäringen år 1990 upphörde bl.a. den av samhället fastställda maximitaxan. Den ersattes med en skyldighet att låta passageraren före färden få kännedom om den taxa som tillämpas. Till grund för den nya bestämmelsen låg uppfattningen 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 taxinäringens del innebära att den som håller ett högt pris i förhållande till konkurrenterna blir utan köruppdrag och därmed tvingas att sänka priset för att undvika att bli utträngd från marknaden. Så har emellertid inte skett och konsekvensen har blivit att priset som konkurrensfaktor har blivit svårt att tillämpa i de fall inte fasta priser tillämpas för vissa bestämda körningar.

Många taxiresenärer upplever problem med att vissa taxiföretag har en hög prissättning. Under perioden 1 januari 2010–31 december 2013 hade Transportstyrelsen t.ex. 127 ärenden som rörde klagomål från taxikunder som ansett sig ha fått betala ett för högt pris för en taxiresa. Samtliga ärenden rörde något av de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg eller Malmö. Det är också väl känt att turistnäringen i framför allt storstäderna upplever problemet med prissättningen inom delar av taxi-branschen som mycket stort. Det är särskilt utländska turister och resenärer som sällan åker taxi som drabbas eftersom dessa ofta inte känner till att prissättningen är fri och därmed inte har någon anledning att efterfråga någon prisinformation före resan. Som redan har nämnts är det i en internationell jämförelse mycket ovanligt att det råder fri prissättning på taxiresor. Det kan också vara svårt för en person utan kunskap i det svenska språket att förstå den information om taxan som ska finnas på taxifordonen enligt nuvarande bestämmelser.

För att få en bättre bild av nuvarande prissättning och taxikunders uppfattning av taxipriser genomförde SIFO på uppdrag av Transportstyrelsen två marknadsundersökningar våren 2013. Resultaten visade att ca 1–2 procent av taxiresenärerna ansåg sig lurade på priset. Enligt

undersökningarna kände vidare 72 procent av resenärerna till att alla taxibilar i Sverige ska ha en väl synlig prisinformation. Det var dock endast 15 procent som läste den innan de satte sig i bilen. Det bör noteras att endast 20 procent av de tillfrågade var utländska resenärer.

Krävs åtgärder?

Dagens situation med en i framför allt storstadsområden omfattande överprissättning av taxiresor är inte acceptabel. Kunden ska inte behöva riskera att betala över tio gånger det pris som ett seriöst taxibolag debiterar. De frivilliga informationsinsatser rörande priset på taxiresor som görs i vissa hamnar och vid andra viktigare knutpunkter där framför allt turister passerar är inte tillräckliga och träffar inte övriga grupper taxikunder som reser sällan. Om ingen åtgärd vidtas kommer problemen med hög prissättning att kvarstå. *Svenska Transportarbetareförbundet* understryker problemställningen och förespråkar att en maxtaxa återinförs. Även *Landsorganisationen i Sverige (LO)* anser att maxtaxa är den mest effektiva åtgärden. *Stockholms Handelskammare* och *Sveriges Kommuner och Landsting* är också tveksamma till om den föreslagna åtgärden är tillräcklig och anser att en prisreglering egentligen vore den mest effektiva metoden för att komma tillrätta med problemet. Regeringen anser dock i likhet med *Svenska Taxiförbundet* att en fri prissättning fortsatt bör vara en grundförutsättning och att en maxtaxa därför inte bör införas. Däremot bör informationen till kunderna förbättras så att det blir lättare att jämföra och välja transport. En fri prissättning leder också i allmänhet i slutändan till lägre priser för konsumenten och är att föredra framför en konkurrensbegränsande prisreglering. Frågan är om det finns någon annan lösning än maxtaxa för att åstadkomma en bättre prisbildning med bevarande av den fria marknaden för taxiresor.

Olika förslag till lösningar

Transportstyrelsen föreslog redan år 2010 i en rapport till regeringen att ett krav att i förväg lämna skriftlig prisuppgift skulle införas. Det förslaget innebar att en prisuppgift skulle lämnas i samband med alla resor inom vissa regionala områden samt till och från vissa flygplatser. Svenska Taxiförbundet, som fick möjlighet att lämna synpunkter på förslaget innan rapporten lämnades, avstyrkte dock bestämt ett generellt krav på att lämna en prisuppgift före färd. Förbundet uppgav bl.a. att de taxiföretag som var orsaken till fokuseringen på frågan kring prissättning tillsammans hade några hundra av Sveriges då 15 000 taxibilar, och att ålägga hela näringen en kostnad för ett problem orsakat av en liten minoritet vore enligt förbundet osmakligt. Förbundet uppgav dock att ett selektivt krav, på de taxiföretag som tillämpade en sådan prisnivå att kunder kände sig lurade eller skulle ha avstått från resan om de känt till priset i förväg, i princip skulle kunna vara ett godtagbart alternativ. Transportstyrelsens förslag ledde aldrig till någon författningsreglering. En nackdel med ett sådant geografiskt baserat förslag är att det medför svårigheter att avgränsa regleringen. En annan nackdel är att det skulle medföra ökad administration och ökade kostnader även för de taxiåkare hos vilka kunderna inte upplever något problem med prissättningen.

Ett annat alternativ, som Transportstyrelsen har analyserat i sin nu aktuella rapport, är att införa ett krav på ett teckenfönster, kopplad till taxametern, som kan visa en uppskattad prisuppgift. Detta skulle dock medföra ändrade krav på taxametern, vilket i sin tur medför nyinvesteringskostnader för företagen. En sådan lösning skulle förmodligen inte heller lösa problemet, eftersom utländska resenärer även med en sådan lösning skulle kunna ha svårt att förstå att det inte är fråga om ett maximipris som visas i teckenfönstret. I likhet med Transportstyrelsen anser regeringen att inte heller detta är en lämplig eller tillräcklig åtgärd.

En bindande prisuppgift ska lämnas vid höga jämförpriser

Problemet med att passagerare blir överraskade av det pris som debiteras när en resa är avslutad är naturligtvis större ju högre det begärda priset är. Redan i dag ska det enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik anges på taxifordonet vilket jämförpriset är för respektive taxa som tillämpas. Ett jämförpris är priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en tio kilometer lång transport som varar i 15 minuter inklusive eventuell grundavgift. Det är dock inte alla passagerare som vet att det finns en skyldighet att redovisa jämförpriset. Ännu färre läser den prisinformation som finns på bilen före färden. Detta gäller särskilt de flesta utländska resenärer som – mot bakgrund av att det internationellt sett är mycket ovanligt med fri prissättning på taxiresor – inte tror sig behöva kontrollera prissättningen i förväg. Även om ett taxiföretag således uppfyller kraven och redovisar sitt jämförpris på ett korrekt sätt förekommer det att kunden upplever sig lurad trots att det debiterade priset alltså ligger inom ramen för det redovisade jämförpriset. En lösning för att minska problemet skulle därför kunna vara att rikta särskilda åtgärder mot de företag som tillämpar jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga. En sådan lösning har som tidigare nämnts också redan i princip godtagits av Svenska Taxiförbundet.

Transportstyrelsen har därför valt att föreslå att i de fall tillståndshavaren tillämpar ett högsta jämförpris över 500 kr, ska tillståndshavaren se till att en prisuppgift lämnas för färden. Priset får inte överstiga prisuppgiften när betalning ska ske. Uppgiften ska lämnas senast när färden beställs och på ett beständigt sätt för att undvika en tvist om vilken prisuppgift som lämnades. Uppgiften ska sparas hos taxiföraren.

I princip samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller åtminstone inte haft några synpunkter på Transportstyrelsens förslag. Förslaget torde också enligt regeringen vara en tillräckligt kraftfull åtgärd för att komma tillrätta med problemet med den prissättning som uppfattas som oskälig inom delar av taxibranschen. Den föreslagna regleringen bör öka kundens upplevda trygghet. Kunden får en rätt till information om priset för resan redan innan färden påbörjas. Kunden vet då vad som gäller och får inte, som i dag oftast sker, först vid avslutad färd information om det slutliga priset. En argumentation om priset när färden redan är avslutad bör därför kunna undvikas till följd av förslaget.

Förslaget innebär också en större möjlighet för kunden att göra ett val av taxifordon utifrån den information som har lämnats. Kunden har då möjlighet att välja att starta resan om priset upplevs som acceptabelt,

eller välja ett annat taxiföretag. Detta medför, som *Trafikanalys* påpekar, en större likhet med andra trafikslag där priset för resan normalt är känt på förhand. Det är vidare ett rimligt antagande att många av de företag som i dag tillämpar ett sådant jämförpris som föreslås aktivera skyldigheten att tillhandahålla en prisuppgift, kommer att välja att sätta ett lägre jämförpris och därmed undgå kraven.

Uber Sweden AB anser att kravet inte ska gälla limousinetrafik. Regeringen instämmer i Transportstyrelsens bedömning att de upplevda problemen med hög prissättning troligtvis är mest förekommande i de fall när kunden tar en taxibil på gatan. Kravet på att lämna pris bör dock som Transportstyrelsen har föreslagit omfatta båda situationerna för att inte försvåra en kontroll av att en prisuppgift faktiskt har lämnats. Det bör också noteras att limousinetrafik lyder under samma lagstiftning som taxitrafik i övrigt. Regeringen anser att det f.n. inte finns några skäl att införa någon särskild reglering i denna fråga eller när det rör taxi-verksamheten i stort. Det finns därför inte heller på den grunden någon anledning att behandla skyldigheten för limousinetrafik att tillhandahålla en prisuppgift på något annat sätt än vad som gäller taxitrafiken i övrigt.

Regeringen föreslår således att en reglering införs med det huvudsakliga innehåll som Transportstyrelsen har föreslagit. Regeringen anser dock att skyldigheten att lämna prisuppgift endast bör gälla om jämförpriset för den konkreta resan överstiger ett visst belopp. Det är inte rimligt att en skyldighet att lämna prisuppgift ska finnas om resan företas vid en tidpunkt då det gäller ett jämförpris som understiger det föreslagna gränsvärdet, på den grunden att taxiföretaget vid någon annan tidpunkt eller för något annat fordon tillämpar ett jämförpris som överstiger nämnda belopp. Om jämförpriset vid den konkreta resan understiger det föreslagna värdet saknas också anledning att ålägga någon skyldighet eftersom syftet med förslaget är att ge prisinformation till kunder vid resor endast där priset kan upplevas som orimligt högt.

Förvaltningsrätten i Malmö har vissa synpunkter på den närmare utformningen och det närmare innehållet i förslaget. Regeringen har i stora delar beaktat förvaltningsrättens synpunkter i det förslag som lämnas.

Vid vilken prisnivå ska kravet på bindande prisuppgift gälla?

En första fråga är vilken nivå på jämförpriset som ska göra att det föreslagna kravet ska gälla. Transportstyrelsen har föreslagit att skyldigheten att lämna en prisuppgift ska gälla om tillståndshavaren tillämpar ett högsta jämförpris som är högre än 500 kr. Transportstyrelsen har som stöd för denna bedömning bl.a. hänvisat till en undersökning som SIFO gjort av jämförpriser inom taxibranschen. I Stockholm förekommer enligt undersökningen högsta jämförpriser 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. Regeringen erfar dock att det i storstadsområdena – särskilt i Stockholmsområdet – förekommer betydligt högre jämförpriser än vad SIFO-undersökningen redovisar.

En jämn beloppsgräns har enligt Transportstyrelsen informationsmässiga fördelar, såväl för tillståndshavarna som för allmänheten och polisen. Den fastställda beloppsgränsen bör enligt Transportstyrelsen inte

heller vara för snävt tilltagen. *Sveriges Bussföretag* anser dock att den föreslagna prisgränsen är för snävt tilltagen, bl.a. eftersom taxitrafik som erbjuder en hög resestandard och servicenivå riskerar att stämpas som oseriös på en marknad där trots allt fri prissättning råder. *Trafikanalys* anser att ett bättre alternativ förefaller vara att relatera beloppsgränsen till prisbasbeloppet för att ta hänsyn till inflationstakten. Att ett jämnt belopp skulle vara viktigt ur informationssynpunkt är enligt *Trafikanalys* knappast ett bärande argument. Enligt *Trafikanalys* behöver beloppet kommuniceras till professionella företag, men knappast bli av betydelse för att resenärer ska förstå systemet. *Statskontoret* framhåller att Transportstyrelsen inom ramen för sin marknadsövervakning följer upp behovet av att ändra beloppets storlek. Av remissinstanserna är det således egentligen endast *Sveriges Bussföretag* som anser att det föreslagna beloppet är för lågt satt. *Trafikanalys* synpunkt avser inte beloppets storlek utan på vilket sätt beloppet ska justeras. Regeringen anser att den föreslagna nivån på jämförpriset, dvs. över 500 kr, som ska föranleda skyldigheten att lämna prisuppgift är rimlig. Som *Statskontoret* påpekar behöver beloppets storlek ses över med jämna mellanrum, men den föreslagna nivån bör innebära att nivån förhoppningsvis inte ska behöva ändras på åtminstone två år, och förmodligen kan en höjning med hänsyn bl.a. till den inflationstakt som rått de senaste åren avvakta längre tid än så.

Vidare bör, som Transportstyrelsen också uppger i sin rapport, någon prisuppgift inte lämnas vid s k. fast pris. Ingen remissinstans har någon synpunkt på detta. Undantaget vid fasta priser bör dock av tydlighetsskäl uttryckligen regleras.

Transportstyrelsen har föreslagit att regleringen av vid vilken prisnivå som en prisuppgift ska lämnas ska ske genom föreskrifter meddelade av regeringen. Den föreslagna regleringen avser dock bestämmelser som kan åberopas av en konsument gentemot en näringsidkare, dvs. det är fråga om bestämmelser om enskildas ekonomiska inbördes förhållanden. Sådana föreskrifter ska enligt 8 kap. 2 § 1 regeringsformen regleras genom lag och är inte möjlig att delegera till regeringen att meddela föreskrifter om, jfr 8 kap. 3 § regeringsformen. Den föreslagna regleringen ska därför även innehålla en bestämmelse om att skyldigheten att se till att en prisuppgift tillhandahålls ska gälla om tillståndshavaren tillämpar ett jämförpris över 500 kr.

Den närmare utformningen av förslaget

Förslaget innebär att innehavaren av ett taxitrafiktillstånd ska *se till* att en prisuppgift lämnas för färden. Tillståndshavaren har således ansvaret för att en prisuppgift lämnas, men kan välja vem som ska lämna uppgiften till kunden och behöver alltså inte göra det själv. Det normala torde bli att det är föraren som på tillståndshavarens uppdrag lämnar prisuppgiften till kunden, men även t.ex. en beställningscentral kan naturligtvis lämna prisuppgiften om tillståndshavaren avtalar med centralen om denna uppgift. Förslaget tillgodoser således *Uber Sweden AB:s* och *Sveriges Limousineorganisations* önskemål.

Prisuppgiften ska lämnas senast *när färden beställs*. Om taxikunden tar en taxi på gatan, innebär kravet i praktiken att prisuppgiften ska lämnas

senast innan resan påbörjas. Om kunden ringer efter en taxi, ska prisuppgiften lämnas av telefonisten. Även vid internet- eller sms-bokning ska en prisuppgift lämnas vid beställningen på lämpligt sätt. Genom att prisuppgiften ska lämnas redan vid beställningen har kunden möjlighet att välja om offerten ska accepteras eller om kontakt ska tas med ett annat taxiföretag. Det är dock som nämnts även vid sådana beställningar tillståndshavarens ansvar att se till att en prisuppgift lämnas. Om tillståndshavaren anlitar en beställningscentral eller motsvarande, kan tillståndshavaren uppfylla skyldigheten genom att avtala med beställningscentralen så att centralen lämnar en prisuppgift till kunden och till taxiföraren.

Enligt Transportstyrelsens förslag ska uppgiften lämnas ”på ett beständigt sätt”. Avsikten med Transportstyrelsens förslag är förvisso tydligt, dvs. kunden ska få något slags bevis på prisuppgiften för att undvika en eventuell senare tvist om vilket pris som lämnats. Beviset ska vara beständigt. Som *Förvaltningsrätten i Malmö* påpekar kan kravet att uppgiften ska lämnas beständigt dock svårligen förenas med en telefonbeställning där prisuppgiften uteslutande torde lämnas muntligen. Oavsett vad Transportstyrelsen har avsett med bestämmelsen är en bestämmelse om att det redan vid beställningen av en taxiresa måste lämnas ut ett bevis på den lämnade uppgiften inte nödvändig. Möjligheten för en kund att avbryta en bokning om priset framstår som för högt finns redan om uppgiften lämnas muntligen. Kravet att uppgiften ska vara beständig fyller en funktion endast för att möjliggöra en senare kontroll av om en prisuppgift lämnats och för att undvika en tvist vid den slutliga betalningen av resan om vilket pris som lämnats och som därmed ska betalas. Det torde därför enligt regeringen vara tillräckligt att vid beställningstillfället lämna uppgiften muntligen, men att passageraren senast före färden får ett bevis på lämnad prisuppgift. Regeringen föreslår därför att förslaget formuleras om i enlighet med detta.

När det gäller hur beviset om lämnad prisuppgift ska se ut och överlämnas till kunden får tillståndshavaren avgöra själv vad som är lämpligt. Det kan t.ex. ske genom att priset lämnas på papper, via sms eller e-post. Kunden måste dock ha möjlighet att spara uppgiften på något sätt. Som *Sveriges Limousineorganisation* och *Uber Sweden* påpekar ska kravet vara teknikneutralt så att inget hindrar att uppgifterna lämnas på något sätt som inte kan förutses i dag. De sätt för att lämna uppgiften som nämnts ovan är också bara några exempel. Om behov finns kan Transportstyrelsen ges möjlighet att genom verkställighetsföreskrifter ange vilka sätt som får användas. Det kan t.ex. inte förutsättas att alla kunder har tillgång till mobiltelefon för att ta emot ett bevis via sms eller e-post.

Enligt förslaget i rapporten ska *föraren spara prisuppgiften* så att det senare kan kontrolleras att en prisuppgift lämnades. Utan ett sådant krav skulle en efterföljande kontroll av huruvida någon prisuppgift lämnats vara omöjlig. Det bör dock, som även *Förvaltningsrätten i Malmö* påpekar, ur kontrollhänseende finnas en skyldighet för även tillståndshavaren att bevara uppgifterna. Vad prisuppgiften närmare ska innehålla, liksom på vilket sätt samt hur länge uppgifterna ska sparas, bör kunna regleras i verkställighetsföreskrifter. Sådana föreskrifter bör meddelas efter samråd med Polismyndigheten. Skyldigheten att spara uppgifterna

bör gälla oavsett om kunden tar taxin på gatan eller förhandsbeställer en taxi. I det senare fallet kan tillståndshavaren avtala med beställningscentralen att den prisuppgift som lämnats vid beställningen ska föras över till föraren som ska lämna över ett bevis på den prisuppgift som tidigare lämnats.

Bestämmelsen bör som Transportstyrelsen har föreslagit lämpligen införas i anslutning till bestämmelserna om skyldigheten för tillståndshavaren att tillkännage taxan i 2 kap. 17 § taxitrafiklagen. Ingen remissinstans har heller haft någon åsikt om placeringen av den föreslagna bestämmelsen.

Kontroll

Oavsett om taxikunden tar ett taxifordon på gatan eller beställer en taxi via telefon eller internet kvarstår problemen med att kunden behöver känna till dels att fri prissättning råder för taxiresor, dels att han eller hon har rätt att få en prisuppgift i förväg när jämförpriset för resan överstiger en viss nivå. Flera remissinstanser understryker också detta, bl.a. ger *Trafikanalys* och *Sveriges Kommuner och Landsting* uttryck för en viss tveksamhet till hur verksamt förslaget kommer att vara, och anser att effektiviteten är beroende av om konsumenterna är informerade om gällande regler samt att regelefterlevnaden kan kontrolleras. Trafikanalys anser att rapporten inte på ett tillfredsställande sätt svarar på hur man kan säkerställa att kunden blir informerad om sina rättigheter till prisinformation, och hur regelefterlevnaden kan säkras. Många remissinstanser, däribland *Biltrafikens Arbetsgivareförbund*, *Svenska Taxi-förbundet*, *Sveriges Bussföretag*, *Sveriges Kommuner och Landsting*, *Svensk Kollektivtrafik Service AB* och *Stockholms Handelskammare* betonar att förslaget kräver en effektiv tillsyn och kontroll.

Om en tillståndshavare underlåter att se till att en prisuppgift lämnas t.ex. till en turist, har föraren ganska stor möjlighet att undgå påpekanden från kunden eftersom turisten knappast känner till informationstvånget. Eftersom prisuppgiften ska lämnas på ett beständigt sätt till kunden skapas dock förutsättningar för en senare kontroll av om en prisuppgift har lämnats. Ett lagstadgat krav innebär också att kunden har möjlighet att framföra ett formellt klagomål till Transportstyrelsen. Av prisinformationen på utsidan av taxifordonet ska det framgå om fordonet har ett jämförpris som överstiger den fastställda beloppsgränsen för om prisuppgift ska lämnas. När polisen utför kontroller av sådana fordon kan polisen därmed kontrollera om kravet att lämna prisuppgift har uppfyllts. En körpassrapport ska skrivas ut av taxiföraren efter varje avslutat körpass. Kopior av körpassrapporter avseende de två senaste dygn som fordonet använts i taxitrafik ska på begäran av polisman eller bilinspektör skrivas ut av taxiföraren och överlämnas för kontroll. På en körpassrapport kan polisen bl.a. se antalet registrerade köruppdrag. På varje köruppdrag ska typ av tariff särredovisas. Antal köruppdrag på den tariff som har ett jämförpris över 500 kr ska då motsvaras av det antal lämnade prisuppgifter som taxiföraren ska ha sparat. Utifrån de klagomål som kommer in och de rapporter som polisen lämnar, kan Transportstyrelsen vidta åtgärder mot taxitrafiktillståndet, t.ex. kan tillståndet återkallas om

underlåtenheten att lämna prisuppgift bedöms som ett allvarligt missförhållande (jfr 4 kap. 1 § taxitrafiklagen).

Det kan inte uteslutas att föraren vid debiteringen kräver ett högre pris än det som passageraren anser har lämnats före färden. Passageraren kan också missuppfatta den lämnade prisuppgiften eller så kan prisuppgiften vara ottydligt angiven på det medium i vilket den överlämnas till passageraren. Den prisuppgift som ska lämnas i förväg enligt förslaget är också det i civilrättslig mening avtalade priset för färden. Eventuella oklarheter som uppstår vid den efterföljande debiteringen kan således angripas via sedvanliga civilrättsliga förfaranden i allmän domstol, men passageraren kan också hävda sin rätt hos Allmänna reklamationsnämnden.

5.2 Omhändertagande av taxifordons registrerings skyltar

Regeringens förslag: Ett taxifordons registrerings skylt ska få tas om hand av en polisman om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrivna krav.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket och Rikspolisstyrelsen* tillstyrker förslaget. De flesta övriga remissinstanser tillstyrker också i allmänna ordalag eller har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En taxameter ska beräkna priset och skriva ut kvitto på uppnått pris. Taxametern ska förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring och ge myndigheter uppgifter för skattekontroll av verksamheten. En fungerande taxameterutrustning är därför av stor betydelse för att bl.a. säkerställa korrekt debitering av pris och för kontroll av inkomstredovisningen i taxiföretagen. Enligt Transportstyrelsens rapport upplever polisen att fordon med bristfällig eller obesiktad taxameter fortsätter att användas i taxiverksamhet även efter det att penningböter har utdömts. *Skatteverket* ser allvarligt på uppgifterna från polisen och tillstyrker särskilt förslaget i rapporten.

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 förordningen. I 5 kap. 3 § taxitrafikförordningen finns krav att taxameterutrustning ska vara besiktad. Ett användande av ett fordon i taxitrafik i strid med dessa bestämmelser är enligt 7 kap. 2 § taxitrafikförordningen förenat med penningböter.

Om tillståndshavaren inte uppfyller kraven på taxameterutrustning kan taxitrafiktillståndet återkallas. För det krävs dock att underlåtenheten är att anse som ett allvarligt missförhållande (jfr 4 kap. 1 § taxitrafiklagen) eller att tillståndshavaren har dömts för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av föreskrifterna om taxameterutrustning (jfr 4 kap. 2 § första stycket 2 a § taxitrafiklagen). Det är inte säkert att en enskilda överträdelse av bestämmelserna om taxameterutrustning skulle leda till en återkallelse av taxitrafiktillståndet. Frågan är om det ens är

önskvärt med en sådan reaktion. I 5 kap. 8 § taxitrafiklagen finns möjlighet för polisen att omhänderta ett fordons registrerings skylt i vissa situationer. Någon möjlighet att omhänderta fordonets registrerings skyltar om fordonet har bristfällig eller obesiktad taxameterutrustning finns emellertid inte. En sådan möjlighet skulle i många fall kunna anses vara en rimlig reaktion mot överträdelse av bestämmelserna om taxameterutrustning. Regeringen föreslår således att ett taxifordons registreringsskylt ska få tas om hand av en polisman om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrivna krav. Omhändertagande av registreringsskylten kan då ske t.ex. om fordonets taxameterutrustning inte fungerar eller om utrustningen inte är besiktad.

5.3 Ogiltighet och förnyelse av taxiförarlegitimation

Regeringens förslag: En taxiförarlegitimation ska inte längre vara giltig om en annan legitimation har lämnats ut.

Kravet att förnya en taxiförarlegitimation inom tio år efter det att den senast har förnyats ska bara gälla om den tidigare förnyelsen innebär att legitimationen försågs med nya uppgifter.

Rapportens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens men den lagtekniska utformningen är annorlunda.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Utlämnande av en taxiförarlegitimation ska medföra att en tidigare legitimation blir ogiltig

Enligt 3 kap. 10 § taxitrafiklagen (2012:211) gäller en taxiförarlegitimation från och med den tidpunkt då den lämnas ut. Enligt 12 § samma kapitel ska legitimationen förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats. Legitimationen ska enligt sistnämnda bestämmelse också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats. Enligt 11 § samma kapitel gäller inte legitimationen om den inte har förnyats efter föreläggande, om den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap. samma lag, eller om innehavaren begär det. Bestämmelserna innebär att en giltig legitimation som har förnyats fortfarande gäller även efter utfärdandet och utlämnandet av den förnyade legitimationen. Det innebär i sin tur att det är möjligt att samtidigt inneha fler än en giltig taxiförarlegitimation. Detta är inte lämpligt. En taxiförarlegitimation bör därför bli ogiltig när en annan legitimation har lämnats ut till föraren. Transportstyrelsens förslag innebär att ogiltigheten skulle inträda om en *ny* legitimation lämnats ut efter förnyelse. Det är dock önskvärt att även utlämnandet av t.ex. en kopia av legitimationen ska innebära att den tidigare legitimationen ska upphöra att vara giltig. För tydlighetens skull bör bestämmelsen därför utformas som att ogiltighet inträder om en annan legitimation har lämnats ut. Med

annan legitimation avses därmed alla typer av legitimationer som ersätter en tidigare legitimation. Bestämmelsen kan lämpligen införas i nuvarande 3 kap. 11 § taxitrafiklagen.

Giltighetstid vid förnyelse av taxiförarlegitimation

Enligt 3 kap. 12 § taxitrafiklagen ska en taxiförarlegitimation 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.

Bestämmelserna innebär att en ny tioårsfrist löper oavsett om en förnyelse har inneburit att några nya uppgifter har införts i legitimationen eller om legitimationen har förnyats med oförändrade uppgifter. Exempel på nya uppgifter är ny namnteckning och nytt fotografi. Om några nya uppgifter inte har införts i legitimationen är det dock inte lämpligt att en ny giltighetstid om tio år börjar löpa. Regeringen föreslår därför att det i nämnda lagrum anges att kravet att förnya taxiförarlegitimationen inom tio år endast gäller för det fall legitimationen tidigare förnyades med nya uppgifter. Om en förnyelse sker utan att någon ny uppgift förts in i legitimationen, ska giltighetstiden således gå ut det datum som gäller för den tidigare legitimationen.

5.4 Omhändertagande av ogiltig taxiförarlegitimation

Regeringens förslag: En taxiförarlegitimation ska få tas om hand av en polisman om legitimationen är ogiltig på den grunden att legitimationen inte har förnyats efter föreläggande eller på den grunden att en annan legitimation har lämnats ut.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås att även åklagare ska ha möjlighet att ta om hand en taxiförarlegitimation på dessa grunder.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. *Åklagarmyndigheten* avstyrker förslaget i den del det rör åklagares möjlighet att omhänderta legitimationen.

Skälen för regeringens förslag: 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, om körkortet eller taxiförarlegitimationen har återkallats, eller om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas. Någon möjlighet för polis och åklagare att ta om hand en legitimation som är ogiltig finns dock inte. Transportstyrelsen har föreslagit att en sådan möjlighet bör införas. En legitimation är enligt 3 kap. 11 § taxitrafiklagen ogiltig om den inte har förnyats efter föreläggande, eller om den är återkallad eller omhändertagen enligt 4 kap. samma lag. Regeringen har i avsnitt 5.3 föreslagit att därutöver ska en taxiförarlegitimation bli ogiltig om en annan legitimation har lämnats ut.

Åklagarmyndigheten avstyrker förslaget i den del det rör åklagares möjlighet att göra ett omhändertagande. Myndigheten anför att det är

oklart i vilka situationer det skulle bli aktuellt för en åklagare att ta om hand en taxiförarlegitimation och att det praktiska förfarandet vid och efter ett sådant omhändertagande skulle kunna bli besvärligt. Regeringen utesluter i och för sig inte att det kan finnas situationer där en åklagare träffar på en taxiförarlegitimation som är ogiltig och att det i sådant fall kan vara önskvärt att det finns en möjlighet för åklagaren att ta om hand den ogiltiga legitimationen. Detta förutsätter dock normalt att åklagaren t.ex. först gör en kontroll hos Transportstyrelsen av om legitimationen är giltig eller inte. Dessutom kan det antas att åklagaren i de allra flesta fall agerar tillsammans med polis, som föreslås få samma befogenhet. Det finns därför inte tillräckliga skäl att införa en möjlighet även för åklagare att ta om hand en ogiltig taxiförarlegitimation. Regeringen föreslår således att endast en polisman ska få möjlighet att omhänderta ogiltiga taxiförarlegitimationer.

5.5 Begreppet yrkeskunnande

Regeringens förslag: Ordet yrkeskunnande ska bytas ut mot ordet yrkeskompetens i frågor som rör taxiförarlegitimation.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238) används ordet yrkeskunnande både för de krav som ställs för att få taxitrafiktillstånd och för de krav som ställs för att få taxiförarlegitimation. Ordet yrkeskunnande kan därför inte användas enskilt utan det måste anges om frågan avser yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd eller för taxiförarlegitimation. Villkoren för att uppfylla kraven på yrkeskunnande skiljer sig dessutom åt beroende om det är taxitrafiktillstånd eller taxiförarlegitimation som avses, vilket har lett till missförstånd om begreppets innebörd. Transportstyrelsen har därför ansett att det bör införas skilda termer för att det ska bli lättare att förstå om det rör krav för tillståndshavaren eller taxiföraren. Mot bakgrund av de termer som används inom yrkestrafiklagstiftningen i övrigt har Transportstyrelsen föreslagit att termen yrkeskunnande behålls när det gäller krav på tillståndshavaren, men att den byts ut mot termen yrkeskompetens när det gäller krav på taxiföraren. Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på Transportstyrelsens förslag. För att undvika missförstånd och underlätta en bättre tillämpning av lagen föreslår regeringen därför att termen yrkeskunnande byts ut mot termen yrkeskompetens när det gäller de krav som ställs för att få taxiförarlegitimation.

5.6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2015.
--

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon synpunkt på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att föreslagna författningsändringar kan träda i kraft och börja tillämpas snarast. Kraven på de tillståndshavare som tillämpar högre jämförpriser att lämna ut prisuppgift före färd (jfr avsnitt 5.1) innebär dock att det kan behövas tid för tillståndshavarna att ta fram en rutin för hur prisuppgiften ska lämnas och för att eventuellt ändra avtal med beställningscentraler. Det förefaller därför lämpligt att förslagen ska träda i kraft den 1 januari 2015. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

6 Kostnader och konsekvenser

6.1 Bindande prisuppgift ska lämnas vid höga jämförpriser

6.1.1 Vad är problemet och vad ska uppnås

Många taxiresenärer upplever problem med hög prissättning. Framför allt i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö upplever många prissättningen som ett problem. Särskilt uttalat är problemet i förhållande till utländska turister och resenärer som sällan åker taxi, eftersom dessa dels kan ha svårt att ta till sig prisinformationen på taxibilarna, dels ofta inte känner till att det råder fri prissättning. I andra länder är taxan nämligen ofta myndighetsreglerad för taxiresor.

Genom att införa krav på prisuppgift i förväg om jämförpriset för resan överstiger visst fastställt belopp, ska taxikunden få en större möjlighet att göra ett val av taxifordon utifrån den information som har lämnats. 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 och tillståndshavaren.

Förslaget förväntas motverka orimliga priser på taxiresor och förbättra kundens möjligheter att välja taxi. Särskilt viktigt är det att turister och andra tillfälliga besökare får en mer positiv bild av sin resa om de slipper att utan förvarning råka ut för orimligt hög prissättning vid en taxiresa. Vidare bör förslaget leda till en förbättrad konkurrenssituation för seriösa taxiföretag. Det kan vidare antas att många företag som idag tar ut orimligt höga priser anpassar sig till en lägre taxenivå för att undkomma kravet.

Beträffande alternativa lösningar, se avsnitt 5.1.

6.1.2 Vilka berörs av regleringen?

Främst berörs innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare och taxikunder.

Transportstyrelsen och polisen berörs vid handläggning av taxiärenden och polisen vid kontroll av taxitrafik på väg.

6.1.3 Konsekvensanalys

Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället

För Transportstyrelsen medför införandet av ett krav på prisuppgift behov av särskilda informationsinsatser samt vissa nya handläggningsmoment. Förslaget torde dock underlätta och förstärka Transportstyrelsens handläggning när det finns stöd för att vidta åtgärder mot taxiförarlegitimation och eventuellt även mot taxitrafiktillståndet. Förändringarna bedöms innebära små förändringar och eventuella kostnadsökningar kan tas inom ram.

För polisen tillkommer en uppgift att kontrollera i samband med kontroll på väg av sådant taxifordon där ett högsta jämförpris över det fastställda beloppet tillämpas. Detta bedöms dock inte innebära någon särskild kostnadsökning, utan bör ingå i polisens sedvanliga kontrollverksamhet vad gäller taxitrafiken.

Konsekvenser för företag

Regleringen bedöms kunna påverka konkurrensförutsättningarna inom branschen positivt genom att företag med höga jämförpriser på ett tydligare sätt måste informera om dessa. Detta är till fördel för de företag som har en lägre taxa och som vill bedriva en seriös taxiverksamhet.

För innehavare av taxitrafiktillstånd som tillämpar ett högsta jämförpris över det fastställda beloppet kommer förslaget att innebära vissa direkta kostnader och andra konsekvenser.

Totalt antal tillståndshavare för taxitrafik är 7 686 st¹. 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 huvudsakligen kopplade till storstadsregionerna och främst till Stockholm, där knappt hälften av det totala antalet tillståndshavare finns. Vid tiden för en undersökning som SIFO genomfört² förekom högsta jämförpriser i Stockholm från 299 kr upp till 2 250 kr, medan det i Malmö/Lund förekom högsta jämförpriser från 203 till 504 kronor och i Göteborg från 247 till 645 kronor.

Kring 80 procent av alla taxiföretag är knutna till någon form av beställningscentral.³ Med beaktande av antalet tillståndshavare som

¹ Transportstyrelsens vägtrafikregister per den 7 januari 2014.

² Taxipriser och taxiresor i de tre storstadsregionerna, Sifundersökningar för Transportstyrelsen, april 2013.

³ Redovisningscentraler för taxi, Ds 2013:66, s. 50.

ligger i den övre delen av kostnadsspannet, kan noteras att det inte är de stora bolagen/beställningscentralerna som förekommer där. Transportstyrelsen har därför i sin rapport uppskattat att kravet på att lämna prisuppgift berör ca 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?

Tillståndshavaren får själv avgöra med vilket hjälpmedel och på vilket sätt taxiföraren ska lämna prisuppgiften till kunden. Kostnaderna för detta kan därför variera.

Ett exempel⁴ på hjälpmedel och sätt att lämna prisuppgift är om 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. I detta fall 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. Utöver tidsåtgången tillkommer kostnaden för ett förtryckt offertunderlag som taxiföraren fyller i enligt Transportstyrelsens närmare föreskrifter (t.ex. datum, tid på dygnet samt resans start- och slutpunkt). Den totala merkostnaden blir då 6,90 kronor per taxiresa.

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

Moment	Tidsåtgång/resa	Kostnad/resa SEK
Inmatning av adress	30 sekunder	1,90
Manuell notering av prisuppgift	1 minuter	3,75
Offertunderlag		1,25
Summa	1,5 minuter	6,90

För att kunna göra en grov uppskattning av den ökade årliga merkostnaden för berörda företag behöver antalet resor uppskattas. Antalet arbetsdagar per år är i genomsnitt 226. Om antalet genomförda taxameterbaserade resor uppskattas till 10 stycken per dag innebär detta årligen 2 260 resor per företag och förare. Kostnaden per resa ligger som ovan redovisats på ca 6,90 kronor. Kostnaden blir därmed ca 16 000 kr per företag och år.

Med utgångspunkt från att 320 företag väljer att ha ett jämförpris över det fastställda beloppet, blir det totala antalet resor ca 723 000 stycken per år. Den totala årliga kostnaden, inklusive eventuell investeringskostnad, hamnar då på ca 5,5 mnkr. Investeringskostnaden beskrivs nedan under avsnittet Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen.

⁴ Exemplet är hämtat ur Transportstyrelsens rapport.

Som nämnts är detta enbart ett exempel på hjälpmedel. Det 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. Andra lösningar som 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 kan också bli aktuella. Även sms eller andra lösningar för att lämna prisuppgift kan komma att användas.

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

Taxiföraren omfattas enligt 6 kap. 2 § 7 och 10 kap. 2 § 7 Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:65) om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation redan av krav på att kunna tillämpa fordonets prisinformation för att beräkna det ungefärliga priset på en taxiresa och bör därför redan kunna göra detta relativt enkelt. Det torde därmed inte behövas någon särskild utbildning för detta, utöver information från tillståndshavaren om vilken lösning som företaget valt för lämnandet av prisuppgiften.

Beroende på vilken lösning företaget väljer kan eventuella investeringskostnader tillkomma för t.ex. inköp av GPS eller annan utrustning eller mjukvara. Kostnaden för en GPS i standardutförande ligger på ca 1 200 kr. Om samtliga företag skulle behöva köpa in en GPS skulle den totala investeringskostnaden hamna på 384 000 kr. Många taxifordon har dock redan i dag sådan utrustning.

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

Genom att införa krav på prisuppgift för företag som tillämpar ett högsta jämförpris som överstiger en viss summa, får kunderna en ökad möjlighet att välja taxiföretag utifrån de lämnade uppgifterna. Förslaget kan därför förväntas gynna taxiföretag med en lägre prisbild och missgynna företag som vill tillämpa en högre taxa, vilket också är avsikten. Ur konkurrenshänseende kan förslagen sägas hämma en fri prissättning, då en möjlig konsekvens kan bli att många företag sätter sitt jämförpris strax under den bestämda beloppsgränsen. Vidare riktas ju kraven endast mot vissa taxiföretag, vilket kan vara negativt för konkurrensen. Mot detta får anföras att det ändå får anses rimligt att rikta kravet enbart mot de företag där det synes finnas störst risk att kunden ska uppleva att prissättningen är oskälig, och därmed störst behov av att informera om förväntat pris.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

En följd av att kunden får en prisuppgift innan resan kan vara att kundunderlaget minskar för de företag vars priser upplevs som oskäliga. Vissa prisjusteringar kan därför förväntas. Därmed minskar lönsamheten per resa för dessa företag.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Kravet på prisuppgift kommer nästan enbart att beröra små företag, varför det har lämnats öppet vilken lösning som ska väljas för att uppfylla kravet. Det innebär att ett företag kan välja den lösning som passar företagets ekonomiska och administrativa förutsättningar.

Konsekvenser för enskilda

För taxikunderna bedöms förslaget ge en ökad trygghet genom att de får en prisuppgift före färd. En möjlig negativ konsekvens är att kunden kan uppleva att det är krångligt och att det tar något längre tid innan färden kan starta. Detta bör dock uppvägas av att prisuppgiften ger besked om vad taxiresan kostar i förväg och ger kunden möjligheter att välja ett annat taxibolag eller ett annat färdstätt. Därigenom undviks också obehagliga överraskningar i form av ett besked om ett betydligt högre pris än kunden tänkt sig efter avslutad färd.

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. Bestämmelsen föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2015.

6.2 Omhändertagande av taxifordons registrerings skyltar

För att mer effektivt förhindra användning av fordon i taxitrafik i de fall där taxameterutrustningen inte fungerar tillfredsställande eller inte har besiktats föreslås att polisman ska kunna omhänderta ett taxifordons registrerings skyltar om taxameterutrustningen inte uppfyller föreskrivna krav.

För att få användas i taxitrafik ska ett fordon vara utrustat med en taxameterutrustning av godkänd typ som fungerar tillfredsställande. Taxametern ska beräkna priset för färden och skriva ut kvitto på detta belopp. Den ska också förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring och ge myndigheterna uppgifter för skattekontroll av verksamheten. Taxameterutrustningen och dess fastsättning ska vara kontrollerade och plomberade och besiktning av taxameterutrustningen ska ske årligen. Bestämmelserna är sanktionerade med böter. Om en taxameter inte fungerar tillfredsställande eller är ur funktion kan det dels medföra att kunderna får fel pris, dels att företaget undandrar sig skatter eftersom inga intäkter registrerats.

Det förekommer dock att fordon med bristfällig eller obesiktad taxameterutrustning används i taxitrafik. Enligt uppgifter från polisen är detta särskilt vanligt 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 efter en kontroll. Det saknas i dag möjligheter för polisen att omhänderta fordonets registreringsskyltar i sådana situationer. Om fordonets registreringsskyltar kan omhändertas kommer det att väsentligt försvåra fortsatt taxitrafik med fordonet. Regleringen kan även antas leda till att tillståndshavare åtgärdar taxameterbrister och besiktat utrustningen i föreskriven ordning innan bristerna uppmärksammas av polisen.

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

En alternativ lösning är att inte vidta någon åtgärd alls. Det skulle innebära att problemen kvarstår.

Vilka berörs av regleringen?

Alla som har tillstånd att bedriva taxitrafik enligt taxitrafiklagen med fordon som inte har undantagits från skyldigheten att ha taxameterutrustning.

Vidare berörs polisen som ska omhänderta registreringsskyltar samt Transportstyrelsen om omhändertagandet innebär att nya registreringskyltar ska tillhandahållas.

6.2.1 Konsekvensanalys

Konsekvenser för statliga myndigheter och samhället

Polisen kan få 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 och bör tas inom ordinarie budget. Polisen får genom förslaget möjligheter att på ett mer effektivt sätt stoppa fordon med brister i sin taxameterutrustning.

Transportstyrelsens hantering av skyltar med anledning av förslaget bedöms inte få några beaktansvärda budgetära konsekvenser.

Genom förslaget bör problemet med att vissa taxiföretag undandrar sig skatt genom att inte ha fungerande taxametrar i sina fordon minska.

Konsekvenser för företagen

Regleringen får direkta konsekvenser endast för en tillståndshavare som inte har åtgärdat brister i taxameterutrustningen eller inte har besiktat sin taxameter i föreskriven ordning, vilket också är avsikten med förslaget.

En tillståndshavare som inte kan bedriva taxitrafik på grund av att fordonets registreringsskyltar omhändertagits kommer sannolikt att drabbas av inkomstförlust till följd av omhändertagandet. En taxi har uppskattningsvis cirka 4 000 kr i daglig omsättning. Hur stor den verkliga inkomstförlusten blir är beroende av dels det enskilda taxifordonets dagliga omsättning, dels hur snabbt bristerna som orsakat omhändertagandet av registreringsskyltarna åtgärdas. Registreringskyltar som har tagits omhand ska förvaras hos polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid åter-

lämnas 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 enligt 5 kap. 7 § taxitrafikförordningen förstöra dem. Fordonsägaren har därmed möjligheter att själv begränsa de ekonomiska konsekvenserna av att skyltarna har omhändertagits genom att relativt omgående åtgärda eller besikta taxameterutrustningen. Fordonsägaren kommer då också snabbt att kunna få tillbaka fordonets registreringsskyltar och fortsätta taxitrafiken som tidigare. Om bristerna inte åtgärdats inom en vecka ska registreringsskyltarna förstöras. Kostnaden för att få nya registreringsskyltar om förutsättningarna för detta är uppfyllda är 90 kronor per skylt. Den tillståndshavare vars fordonets registreringsskyltar har omhändertagits, men som avser att bruka sitt fordon utom taxitrafik, måste anmäla att fordonet inte längre ska användas i taxitrafik och förse fordonet med ordinarie vita registreringsskyltar. Förslaget innebär alltså inte någon inskränkning i det privata brukandet av fordonet. Om fordonet sedan åter ska användas i taxitrafik måste fordonsgävern göra en ny anmälan om detta. En anmälan är inte förenad med några avgifter.

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

Antalet tillståndshavare för taxitrafik är 7 686 och det finns 16 299 fordon anmälda för användning i taxitrafik. Av dessa fordon är det 1 524 som har undantag från kravet på taxameter. 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 föreslagen reglering. Polisen har uppskattat att det kan röra sig om mellan 5–8 % av alla taxifordon som framförs med bristfälliga eller obesiktade taxametrar.

Att ett taxifordons registreringsskyltar kan omhändertas på grund av bristfälliga eller obesiktade taxametrar bedöms gynna de företag som sköter sina taxametrar och verka positivt för de ”skötsamma” företagets konkurrensförmåga.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Om ingen åtgärd vidtas kommer problemen att kvarstå.

6.3 Ogiltighet och giltighetstid vid förnyelse av taxiförläggning

Enligt förslaget införs en ny punkt i 3 kap. 11 § taxitrafiklagen om när en taxiförläggning blir ogiltig. Förslaget innebär att en legitimation ska bli ogiltig då en annan legitimation lämnats ut. Syftet med detta är att en förare endast ska ha en giltig legitimation, för att förhindra att en taxiförare vars legitimation har omhändertagits fortsätter att köra på en annan giltig legitimation.

Vidare ska kravet att en taxiförläggning ska förnyas inom tio år efter det att den senast har förnyats bara gälla om den tidigare förnyelsen innebar att legitimationen försågs med nya uppgifter.

Alternativa lösningar

En alternativ lösning är att inte vidta någon åtgärd.

Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om förslaget om ändring i taxitrafiklagen inte genomförs kommer det även fortsättningsvis finnas möjlighet för en taxiförare att ha flera giltiga taxiförarlegitimationer, vilket ökar risken för att legitimationer kommer i omlopp.

Vilka berörs av regleringen?

Blivande taxiförare och innehavare av en taxiförarlegitimation berörs av förslagen.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget om ogiltighet

Förslaget bedöms inte medföra några kostnader för Transportstyrelsen eller andra myndigheter.

Förslaget förväntas inte innebära några konsekvenser för företagen.

6.4 Övriga förslag till ändringar i taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen

Transportstyrelsen har bl.a. föreslagit vissa ändringar i taxitrafikförordningen för att ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation ska kunna ges in på elektronisk väg. Transportstyrelsen har också föreslagit att det ska införas en möjlighet att utfärda en dubblett på taxiförarlegitimationen om den legitimationen har förkommit eller förstörts. Syftet med dessa förslag är att underlätta en snabb och smidig hantering för den förare som tappar bort eller på annat sätt blir av med sin legitimation. Handläggningen kommer därmed att ske på ett snabbare sätt än nuvarande ansökan om förnyelse med särskild blankett (grundhandling). Regeringen är positiv till förslag som leder till en förenklad och mer automatiserad hantering.

Övriga förslag rör mestadels förtydliganden av gällande bestämmelser och bedöms inte innebära några nämnvärda konsekvenser för företag eller myndigheter.

6.5 Ändringar i Transportstyrelsens författningar

Många taxikunder upplever att taxiförare inte hittar till resmålet, främst i storstäderna. För att förbättra detta förhållande har Transportstyrelsen i sin rapport gjort bedömningen att flera förändringar kan ge en bättre effekt vad gäller taxiförarens förmåga att hitta resmålet. Styrelsen har därför påbörjat en revidering för att modernisera och förbättra det skriftligadelprovet i kartläsning. I körprovet införs ett nytt delmoment som ska visa den blivande taxiförarens förmåga att hitta till angivet resmål. Vidare har styrelsen föreslagit införande av ett prov i lokalkännedom för

förare verksamma i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Proven kommer att anpassas till respektive ort.

De närmare konsekvenserna av dessa förändringar kommer att tas fram i samband med att Transportstyrelsen tar fram förslag till föreskrifter om detta.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

2 kap.

17 §

I *första stycket* har de tidigare första och andra styckena förts samman med oförändrat innehåll.

Innehållet i det nya *andra stycket* är nytt. Skyldigheten inträder om jämförpriset överstiger 500 kr. Det kan förekomma att en tillståndshavare tillämpar olika taxor beroende på vilken tid på dygnet eller vilken veckodag det är, och därmed också har flera jämförpriser. Bestämmelsen innebär att skyldigheten gäller om jämförpriset överstiger 500 kr för aktuell resa. Om tillståndshavaren exempelvis tillämpar ett jämförpris över 500 kr för resor efter en viss tid på dagen, gäller inte skyldigheten att lämna prisuppgift om den aktuella resan ska ske vid en tidpunkt då ett jämförpris om högst 500 kr gäller.

Tillståndshavaren kan uppfylla kravet genom att t.ex. låta föraren lämna prisuppgiften. Om tillståndshavaren anlitar en beställningscentral kan tillståndshavaren avtala med centralen att uppgiften ska lämnas av en telefonist vid centralen vid beställning av resan. På så sätt uppfyller tillståndshavaren kravet. Det är dock alltid tillståndshavaren som gentemot kunden är slutligt ansvarig för att prisuppgift lämnas. Prisuppgiften ska avse ett högsta tillåtna pris. Det slutliga priset som kunden ska betala kan alltså vara lägre än den prisuppgift som har lämnats, men det får inte vara högre. Vid beställningstidpunkten är det tillräckligt att prisuppgiften lämnas muntligt. Däremot har passageraren rätt att få ett bevis på prisuppgiften innan färden påbörjas. I vilken form beviset om prisuppgiften ska lämnas till passageraren får tillståndshavaren avgöra så länge som varje passagerare har en möjlighet att ta emot beviset om lämnad prisuppgift. Ett bevis kan t.ex. utgöras av ett SMS, en e-post, eller något skriftligt dokument.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

3 kap.

3 och 7 §§

I paragraferna har ordet yrkeskunnande bytts ut mot ordet yrkeskompetens. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

11 §

I paragrafen har i *första stycket* införts en ny *punkt 3* enligt vilken en taxiförläggning inte gäller om en annan taxiförläggning har lämnats ut. Med annan taxiförläggning avses alla typer av förläggningar som ersätter en tidigare förläggning, t.ex. innebär utlämnandet av en kopia av en förläggning att den tidigare förläggningshandlingen blir giltig.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

12 §

Paragrafen har ändrats så att kravet att förnya en taxiförläggning inom tio år efter det att den senast har förnyats endast gäller om förläggningen tidigare förnyades med nya uppgifter. Om den tidigare förnyelsen skedde utan att någon ny uppgift, exempelvis nytt foto eller ny underskrift, fördes in i förläggningen, fortsätter den giltighetstid att löpa som gällde för den förläggning som gällde före förnyelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

4 kap.

9 §

I paragrafen har införts en ny *punkt 3* som ger en möjlighet för en polis att ta om hand en taxiförläggning som inte gäller enligt bestämmelserna i 3 kap. 11 § första stycket 1 eller 3.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

5 kap.

8 §

I *första stycket* har införts en ny *punkt 5*, som möjliggör för polisen att omhänderta ett taxifordons registreringsskylt om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §. Enligt punkten 2 i den sistnämnda paragrafen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning. Regeringen har i taxitrafikförordningen (2012:238) meddelat föreskrifter om taxameterutrustning och om besiktning av sådan utrustning. Den nya bestämmelsen innebär att polisen får möjlighet att omhänderta ett taxifordons registreringsskylt t.ex. såväl om utrustningen inte fungerar som om utrustningen inte är besiktad.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

7 kap.

3 §

I paragrafen har ordet yrkeskunnande bytts ut mot ordet yrkeskompetens. Därutöver har nödvändiga redaktionella följdändringar gjorts. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

Rapportens författningsförslag

Författningsförslag

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.

Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han eller hon tillämpar och, 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 prisets bestämmande förändras under färden.

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 prisets bestämmande förändras under färden. *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.*

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 *yrkeskunnande* och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
4. i fråga om *yrkeskompetens* och laglydnad bedöms vara lämplig att 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 *yrkeskunnande*. Kravet på *yrkeskunnande* enligt 3 § första stycket 4 ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett sådant prov.

Den myndighet som regeringen bestämmer utformar respektive anordnar skriftliga prov 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.

En taxiförarlegitimation gäller inte om

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

En taxiförlägitimation 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.

En taxiförlägitimation ska förnyas inom tio år efter det att den har utfärdats eller senast förnyats *med nya uppgifter*. Legitimationen ska också förnyas om den har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i den har ändrats.

4 kap.

9 §

En taxiförlägitimation 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 §.

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats,

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

4. om *taxiförlägitimationen 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 brukandeförbud 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.

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud 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,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, *eller*

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

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra Bilaga 1 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 yrkeskunnande för taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation, och

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

6 §¹

När Transportstyrelsen får en underrättelse från Rikspolisstyrelsen enligt 2 §, 4 § andra stycket eller 5 § ska Transportstyrelsen sammanställa uppgifterna med de uppgifter för personen i fråga om körkortsregistreringen enligt bilaga 2 punkterna 1–3 eller yrkestrafik- och taxi- trafikregistreringen 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 spärrtid enligt körkortslagen (1998:488) har beslutats men ännu inte löpt ut,

b) spärrtiden 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* taxiförarlegitimation, 4. en innehavare av 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 prövad som avses i 2 kap. 2 eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210),

7. den som har gällande tillstånd att driva taxitrafik eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller

8. den som har gällande tillstånd att driva biluthyrning eller någon annan prövad som avses i 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning.

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 §.

¹ Senaste lydelse 2012:243.

*Nuvarande lydelse***4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.**

Giltighetstid för taxiförarlegitimation

Villkor och begränsningar för taxiförarlegitimation

Godkänt prov i lokalkännedom för taxiförare

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

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

Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009 Uppgiften ska gallras fem år efter det att provet genomfördes

Beslut om inhibition

*Bilaga 3**Föreslagen lydelse***4. Uppgifter om taxiförarlegitimation m.m.**

Giltighetstid för taxiförarlegitimation

Datum för senast tillhandahållna duplett på taxiförarlegitimation Uppgiften ska gallras när taxiförarlegitimationen blir ogiltig

Villkor och begränsningar för taxiförarlegitimation

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

² Senaste lydelse 2012:243.

Godkänt prov i lokalkännedom för
taxiförare, *datum och ort*

Uppgift om genomfört skriftligt
prov i yrkeskunnande enligt 2 kap.
8 § första stycket eller *yrkes-*
kompetens enligt 3 kap. 7 § taxi-
trafiklagen (2012:211)

Uppgiften ska gallras fem år efter
det att provet genomfördes

Uppgift om bokning av skriftligt
prov i yrkeskunnande enligt 2 kap.
8 § första stycket eller *yrkes-*
kompetens enligt 3 kap. 7 § taxi-
trafiklagen (2012:211)

Uppgiften ska gallras fem år efter
det att provet bokades

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

Uppgiften ska gallras fem år efter
det att provet genomfördes

Beslut om inhibition

Fotografi och namnteckning för
taxiförarlegitimation

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

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

Bilaga 1

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

Nuvarande lydelse

2 §¹

Trafikverket ska ta ut avgift enligt följande.

Avgiftslista	Avgift kronor
Kunskapsprov/omprov, säkerhetskontroll och funktionsbeskrivning	
– normaltaxa	325
– kvälls- och helgtaxa	400
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	
– normaltaxa	800
– kvälls- och helgtaxa	1 040
Körprov för	
a) den utökade behörigheten B för den som inte har körkort med behörighet B,	
b) övriga behörigheter,	
c) tillträde till trafik- eller motorcykelläro- utbildning	
– normaltaxa	1 650
– kvälls- och helgtaxa	2 145
Kunskapsprov för yrkeskunnande	
– normaltaxa	640
– kvälls- och helgtaxa	830
Normaltaxa ska tas ut för förrättning som äger rum vardagar kl. 07.30-18.00. Övrig tid ska kvälls- och helgtaxa tas ut	
Digital fotografering	80
Tidtaxa för utfört arbete per person och timme	500

¹ Senaste lydelse 2012:706.

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 rese- eller trakta-
mentskostnader 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	
– normaltaxa	325
– kvälls- och helgtaxa	400
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	
– normaltaxa	800
– kvälls- och helgtaxa	1 040
Körprov för	
a) den utökade behörigheten B för den som inte har körkort med behörighet B,	
b) övriga behörigheter,	
c) tillträde till trafik- eller motorcykelläro- utbildning	
– normaltaxa	1 650
– kvälls- och helgtaxa	2 145
Kunskapsprov för yrkeskunnande och yrkes- kompetens	
– normaltaxa	640
– kvälls- och helgtaxa	830
Normaltaxa ska tas ut för förrättning som äger rum vardagar kl. 07.30-18.00. Övrig tid ska kvälls- och helgtaxa tas ut	
Digital 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 rese- eller trakta- Bilaga 1
mentskostnader eller särskilda utlägg, ska dessa ersättas särskilt.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

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 verknings-sättet 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 omdömes-förmåga.

3. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser,

4. förmåga att tillämpa kunskaper för att hitta till passa-gerares resmål, *och*

5. sinnesnärvaro och omdömes-förmåga.

Skriftligt prov i yrkeskunnande

Skriftligt prov i yrkeskompetens

9 §

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

Transportstyrelsen utformar skriftliga prov i yrkeskompetens 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 *yrkeskunnande* för en sådan legitimation tidigast tre år innan ansökan ges in till Transportstyrelsen.

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

14 a §

På begäran av innehavaren får Transportstyrelsen efter en anmälan enligt 14 § förnya taxiförarlegitimationen genom att tillhandahålla en duplett på legitimationen. En sådan duplett ska ha samma giltighetstid 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.

2. förnyelse av taxiförarlegitimation till innehavaren, *om duplett inte tillhandahålls.*

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

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en ansökan om *utfärdande och* 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.

En personbil eller lätt lastbil som ska användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd, ska skriftligen anmälas till Transportstyrelsen av tillståndshavaren. Anmälan ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehas med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen

(2012:211) är uppfyllt, om en ökning sker av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet.

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

En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att ett fordon innehas 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 ökning sker av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet.

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

3 §

Ett fordon som ska anmälas enligt 2 § får inte användas i taxitrafik förrän anmälan har kommit in till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 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 fordonstyp som taxitrafiktillståndet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

4 §

Transportstyrelsen ska kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 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 fordonstyp som taxitrafiktillståndet avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller, om så behövs, har nyttjanderätt till det.

5 kap.

1 §

Ett fordon får användas i taxi-
trafik 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 §. Taxa-
meterutrustningen och fastsätt-
ningen av denna ska vara
kontrollerade och plomberade på
det sätt som anges i dessa före-
skrifter.*

Ett fordon får användas i taxi-
trafik endast om

*1. det är försett med en taxa-
meterutrustning som är av god-
känd typ och som fungerar till-
fredsställande i enlighet med
föreskrifter som har meddelats
med stöd av 8 kap. 1 §,*

*2. taxameterutrustningen och
fastsättningen av denna är
kontrollerade och plomberade på
det sätt som anges i dessa före-
skrifter, och*

*3. taxameterutrustningen är
besiktad i enlighet med 3 §.*

Prisinformation

5 a §

*Prisinformation i form av pris-
uppgift enligt 2 kap. 17 § taxitrafik-
lagen (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 uppsåtligen eller av
oaktsamhet bryter mot 2 kap. 10 §,
3 kap. 13 §, 4 kap. 2 § eller 5 kap.
6 § döms till penningböter.

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

3 §

En tillståndshavare eller förare
som uppsåtligen eller av oaktsam-
het bryter mot föreskrifter som har
meddelats med stöd av 8 kap. 2 §
första stycket 2 döms till penning-
böter.

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

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 yrkeskunnande för taxitrafik tillstånd och taxiförarlegitimation samt körprov för taxiförarlegitimation.
 5. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens 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.

¹ Senaste lydelse 2012:628.

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

Bilaga 1

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 omdömesgillt sätt,

– framförande av fordonet på ett ekonomiskt och miljövänligt sätt,

– uppmärksamhet på annan trafik och på de anvisningar som lämnas genom vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar, 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,

– *justering av reglage,*

– *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,

– beteende mot gående och cyklande,

– beteende vid övergångsställen och cykelöverfarter,

– beteende vid korsning med järnväg eller spårväg,

– beteende vid närmandet av buss vid hållplats,

– beteende vid körning i cirkulationsplats,

– beteende vid körning i vägkorsning,

– beteende vid infart på väg med accelerationsfält och avfart från väg med retardationsfält,

– beteende vid möte och omkörning,

– beteende 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 landsvägstrafik 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.

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 landsvägstrafik och i gatutrafik bör ingå.

Under körningen ska körförmågan *bedömas* i förhållande till samtliga punkter i 2 kap. 3 § 1) och 2 kap. 5 §. Körningen ska innehålla minst en av punkterna i 2 kap. 3 § 2) och de av punkterna i 2 kap. 3 § 3) och 2 kap. 4 § som behövs för bedömning av provet.

Denna författning träder i kraft den xx.

Sammanfattning

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden 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 uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som rör lokalkännedom döms till penningböter.
- Bestämmelserna om anmälan 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 förnyar 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 konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete som beslutats på taxiområdet.
- Efter närmare två års tillämpning av taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen 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. hamndispenserna 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 dömts för otillåten 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 vägtrafikregistret.
- Det är för närvarande nödvändigt med krav på godkänd taxameterutrustning.
- Det bör för närvarande inte införas krav på utmärkning av fordon som används i taxitrafik.
- 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 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.

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 tre 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 internremitteras, 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 genom-

fördes 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 regelefterlevnaden 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.

Efter remiss har yttrande lämnats av Svea hovrätt, Kammarrätten i Göteborg, Stockholms tingsrätt, Förvaltningsrätten i Falun, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Malmö, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Konkurrensverket, Kommerskollegium, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne, Skatteverket, Statskontoret, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Trafikanalys, Trafikverket, Tullverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Stockholms universitet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Taxi Stockholm, Freys hyrverk Stockholm AB, Landsorganisationen i Sverige, Näringslivets regelnämnd, Stockholms handelskammare, Sveriges Bussföretag, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Limousineorganisation, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Uber Sweden AB.

Därutöver har Stockholms stad kommit in med yttrande.

Riksdagens ombudsmän (JO), Statens väg- och transportforskningsinstitut, Företagarna, SACO, Tjänstemännens Centralorganisation, och Svensk Försäkring har fått tillfälle men har avstått från att yttra sig.

Almega, Taxi Kurir, Björkstaden Beställningscentral AB, Näringslivets Transportråd, Svenskt Näringsliv, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Turistförening, Taxiägarnas Riksförbund, Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Transportgruppen samt Västsvenska handelskammaren har fått tillfälle men har inte kommit in med något svar.