

**Till:** [press@bolt.eu](mailto:press@bolt.eu); [konkurrensverket](mailto:konkurrensverket); [konsumentverket](mailto:konsumentverket); [info@ntf.se](mailto:info@ntf.se); [registrator.kansli](mailto:registrator.kansli); [Regelrådet](mailto:Regelrådet); [vti](mailto:vti); [info@svenskkollektivtrafik.se](mailto:info@svenskkollektivtrafik.se); [info@slo.nu](mailto:info@slo.nu); [info@fardtjanst.nu](mailto:info@fardtjanst.nu); [info@taxiforbundet.se](mailto:info@taxiforbundet.se); [registrator@transport.se](mailto:registrator@transport.se); [registrator@skr.se](mailto:registrator@skr.se); [kontakt@Taxiunionen.nu](mailto:kontakt@Taxiunionen.nu); [trafikanalys](mailto:trafikanalys); [diariet.borlange@trafikverket.se](mailto:diariet.borlange@trafikverket.se); [info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se); [kontakt](mailto:kontakt); [msaven@uber.com](mailto:msaven@uber.com); [forvaltningsrattenimalmo](mailto:forvaltningsrattenimalmo)

**Kopia:** [LI Registrator](#); [LI Remissvar](#)

**Ärende:** Remiss av promemorian Två frågor om taxi – prisuppgiftskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation. Dnr LI2023/03616

**Datum:** den 1 december 2023 14:54:07

**Bilagor:** [Remissmissiv Promemoria Två frågor om taxi.pdf](#)  
[Promemorian Två frågor om taxi.pdf](#)

---

Remiss av promemorian Två frågor om taxi – prisuppgiftskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

Remissinstanser

1. Bolt
2. Konkurrensverket
3. Konsumentverket
4. Malmö förvaltningsrätt
5. Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF)
6. Polismyndigheten
7. Regelrådet
8. Statens väg- och transportforskningsinstitut
9. Svensk Kollektivtrafik
10. Svensk Limousineorganisation
11. Svenska Färdtjänstföreningen
12. Svenska Taxiförbundet
13. Svenska Transportarbetareförbundet
14. Sveriges Kommuner och Regioner
15. Taxiunionen
16. Trafikanalys
17. Trafikverket
18. Transportföretagen
19. Transportstyrelsen
20. Uber Sweden

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 1 mars 2024**. Svaren bör lämnas per e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer LI2023/03616 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Maria Gelin  
Departementsråd



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

Remiss av promemorian Två frågor om taxi –  
prisuppgiftskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

Remissinstanser

1. Bolt
2. Konkurrensverket
3. Konsumentverket
4. Malmö förvaltningsrätt
5. Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF)
6. Polismyndigheten
7. Regelrådet
8. Statens väg- och transportforskningsinstitut
9. Svensk Kollektivtrafik
10. Svensk Limousineorganisation
11. Svenska Färdtjänstföreningen
12. Svenska Taxiförbundet
13. Svenska Transportarbetareförbundet
14. Sveriges Kommuner och Regioner
15. Taxiunionen
16. Trafikanalys

17. Trafikverket
18. Transportföretagen
19. Transportstyrelsen
20. Uber Sweden

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 1 mars 2024**. Svaren bör lämnas per e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer LI2023/03616 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Maria Gelin  
Departementsråd

# Promemoria

## Två frågor om taxi – prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och taxitrafikförordningen (2012:238). För det första föreslås att den beloppsgräns som utlöser skyldigheten att lämna en särskild prisuppgift vid taxifärd, dels ska höjas, dels ska knytas till prisbasbeloppet i stället för att anges med ett nominellt belopp. För det andra föreslås att huvudregeln om lägsta ålder för innehav av taxiförarlegitimation ska sänkas från 21 år till 20 år. Det föreslås också några redaktionella ändringar och följdändringar.

Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

## Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238).....	7
2	Bakgrund.....	8
2.1	Prisuppgift och prisbasbelopp .....	8
2.2	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation .....	8
3	Prisuppgift och prisbasbelopp .....	9
4	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation .....	11
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	12
6	Konsekvenser.....	12
6.1	Prisuppgift och prisbasbelopp .....	12
6.2	Sänkt ålder för taxiförarlegitimation .....	13
7	Författningskommentar .....	14

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

*dels* att 2 kap. 17 §, 3 kap. 3 § och 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 18–22 §§ och 3 kap. 3 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **17 §<sup>1</sup>**

Den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. 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 och som bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning är skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om jämförpriset överstiger 500 kronor. Prisuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas 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.

Den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska enligt det som följer av 18–21 §§ informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2018:1125.



*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).*

#### 18 §

*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.*

#### 19 §

*Information om taxan ska lämnas genom lämpliga åtgärder som låter passageraren få kännedom om taxan före färden.*

#### 20 §

*En prisuppgift ska ange högsta pris för färden och ska lämnas om jämförpriset överstiger ett belopp som motsvarar 1,2 procent av prisbasbeloppet, avrundat nedåt till närmaste tiotal kronor. Prisuppgift behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.*

*I första stycket avses med fast pris: ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd, jämförpriset: priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift, och prisbasbeloppet: det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då färden beställs.*

## 21 §

*Prisuppgiften ska lämnas till beställaren när färden beställs.*

*Ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren.*

## 22 §

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

### **3 kap.**

#### 3 §<sup>2</sup>

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år, 1. har fyllt 20 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskompetens och 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.*

*Kravet i första stycket 2 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.*

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1396.

### 3 a §

*En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkoren får beslutas såväl i samband med att legitimationen ges som senare under giltighetstiden.*

## 4 kap.

### 6 §

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §, eller
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 15 § och 8 kap. 7 § taxitrafikförordningen (2012:238) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### 15 §<sup>1</sup>

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

1. utfärdande av taxiförarlegitimation till den som har beviljats taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 *och 3 a* §§ taxitrafiklagen (2012:211), och

2. förnyelse av taxiförarlegitimation till innehavaren.

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

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

### **8 kap.**

#### 7 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från föreskrifterna om

1. prisinformation och om taxans uppbyggnad i 2 kap. 17 § taxitrafiklagen (2012:211),

1. prisinformation och om taxans uppbyggnad i 2 kap. 17–21 §§ taxitrafiklagen (2012:211),

2. krav för innehav av taxiförarlegitimation i 3 kap. 3 § 1–3 taxitrafiklagen, och

2. krav för innehav av taxiförarlegitimation i 3 kap. 3 § *första stycket* 1–3 taxitrafiklagen, och

3. krav på att taxametern är av godkänd typ i 5 kap. 1 §.

Föreskrifter och undantag enligt första stycket får beslutas endast om det finns särskilda skäl för det.

Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:1481.

## 2 Två frågor om taxi

### 2.1 Prisuppgift och prisbasbelopp

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 omregleringen upphörde behovsprövningen och ersattes till vissa delar av en utökad lämplighetsprövning av utövarna. Samtidigt upphörde den reglerade maximitaxan. Den svenska taxiregleringen avviker därmed från de flesta andra länders i detta avseende eftersom det internationellt sett är mycket ovanligt med en helt fri prissättning av taxiresor.

Den reglerade maximitaxan 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 faktor som styr kundens val på en fri marknad. I regeringens proposition Tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241 s. 12–14) konstaterades det dock att en redovisning av taxan inte medfört den önskade priskonkurrensen och att priset som konkurrensfaktor hade blivit svårt att tillämpa i de fall fasta priser inte tillämpas för vissa bestämda körningar.

I propositionen lämnades därför ett lagförslag som innebar att den som har taxitrafiktillstånd skulle vara skyldig att före färden se till att en prisuppgift lämnas för färden om ett, på visst sätt bestämt, jämförpris översteg 500 kronor. Prisuppgiften skulle ange ett högsta pris för färden och ett bevis om prisuppgift skulle lämnas till passageraren före färden. Prisuppgiften skulle inte behöva lämnas när fast pris tillämpas. Skälet till införandet av det nya kravet var att många taxiresenärer upplevde problem med att vissa taxiföretag hade en hög prissättning. Det var särskilt utländska turister och resenärer som sällan åkte taxi som drabbades eftersom dessa ofta inte kände till att prissättningen var fri och därför inte hade någon anledning att efterfråga någon prisinformation före resan. En lösning för att minska problemet ansågs vara att rikta särskilda åtgärder mot de företag som tillämpar jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga. Propositionen antogs av riksdagen (bet. 2014/15:TU4, rskr. 2014/15:26) och lagförslaget trädde i kraft den 1 januari 2015.

Svenska Taxiförbundet har inkommit med en hemställan om att höja jämförelsepriset och att koppla det till prisbasbeloppet för att åstadkomma en årlig uppräknings (LI 2023/01153).

### 2.2 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

Enligt 3 kap. 3 § första stycket 1 och 2 taxitrafiklagen (2012:211) får taxiförarlegitimation ges till den som har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det

krävs vidare, enligt punkt 3–5 i samma bestämmelse, att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon ska bedömas vara lämplig i fråga om yrkeskompetens och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

I samband med att taxiförarlegitimationen infördes 1998 höjdes taxiföraråldern från 19 år till 21 år. Højningen motiverades i propositionen En reformerad yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63 s. 84–85) av det ansvar det innebär att handha persontransporter. Vidare pekade man på att det för att få behörighet att framföra fordon i kategori D enligt körkorts-lagstiftningen krävdes en ålder av 21 år.

I propositionen Ålderskrav vid buss- och taxitransporter (prop. 2009/10:209) lämnades förslag som rörde åldersreglerna för dessa transportslag. I propositionen föreslogs bl.a. att taxiförarlegitimation skulle få ges till den som fyllt 18 år om denne inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning förvärvat viss yrkesförarkompetens för busstransporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Förslaget antogs sedermera och det blev därmed möjligt för den som fyllt 18 år och innehar körkortsbehörighet D eller DE att ta taxiförarlegitimation.

Svenska Taxiförbundet har inkommit med en hemställan om en sänkning av åldern för att ansöka om taxiförarlegitimation från nuvarande 21 år till 18 år och ett borttagande av nu gällande krav på innehav av B-körkort under en tvåårsperiod (LI 2023/01154).

### 3 Prissuppgift och prisbasbelopp

**Förslag:** Skyldigheten att lämna prissuppgift vid taxifärd om jämförpriset överstiger en viss nivå ska knytas till en andel av prisbasbeloppet i stället för en bestämd beloppsgräns. Hänsyn ska tas till den inflationstakt som rått sedan skyldigheten infördes och andelen ska vara 1,2 procent.

Lagens bestämmelser om taxa och prissuppgift får en ny redaktionell utformning.

**Skälen för förslaget:** Av 2 kap. 17 § taxitrafiklagen följer att en taxitrafiktillståndshavare som tillämpar ett jämförpris över 500 kronor ska se till att en prissuppgift lämnas för färden. Prissuppgiften ska ange ett högsta pris för färden. Uppgiften ska lämnas när färden beställs. Bevis om prissuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren. Skyldigheten ska inte gälla tillståndshavare som tillämpar fast pris. Den närmare innebörden av jämförpriset regleras i samma paragraf.

Skyldigheten att lämna prissuppgift infördes den 1 januari 2015. I propositionen Tydlig prissuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241 s. 16) sägs bl.a. följande:

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. (– – –) 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.

Transportstyrelsen presenterade i september 2022 rapporten Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor. Den baseras på intervjuer som genomfördes i juli–augusti 2022. Samma undersökning har gjorts flera gånger tidigare, varav den senaste 2019. Undersökningen visar att medianen för högsta jämförpris 2022 var 359 kronor. Medianen för högsta jämförpris varierar över landet. Under sommaren 2022 var detta belopp i Göteborg 414 kronor, i Malmö 317 kronor och i Stockholm 367 kronor. Det högsta jämförpriset har efter att den nya regeln införts varit 515 kronor. Åren innan bestämmelsen trädde i kraft observerades belopp om upp till 2 250 kronor. Den undersökning Transportstyrelsen låtit utföra visar att närmare var tredje resenär kunde använda prisinformationen som angavs på fordonet, vilket är en ökning från 2019 då var fjärde kund använde informationen. Sammantaget visar detta att bestämmelsen om skyldighet att lämna prisuppgift har fått önskad effekt.

Det har nu gått åtta år sedan skyldigheten att lämna prisuppgift infördes, och mot bakgrund av inflationen bör det införas en höjning av den storlek på jämförpriset som ska föranleda skyldigheten. Mot bakgrund av den inflationstakt som rått de allra senaste åren bör inte bara en höjning av nivån göras, utan en koppling till det s k. prisbasbeloppet bör också ersätta det tidigare direkt i paragrafen angivna beloppet. Prisbasbeloppet bestäms årligen i en förordning enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. Detta skedde senast genom förordningen (2023:532) om prisbasbelopp och förhöjt prisbasbelopp för år 2024. Prisbasbeloppet bestämdes då till 57 300 kr.

När prisbasbeloppet används för att ange ett värde i en svensk författning kan det göras genom att en viss kvot eller andel av prisbasbeloppet anges, se t.ex. spellagen (2018:1138) och lagen (2009:366) om handel med läkemedel. Den metoden bör användas även i det aktuella fallet. En motsvarighet till den avrundningsregel som finns i den senare lagen är också lämplig att införa. En andel om 1,2 procent skulle med nuvarande prisbasbelopp innebära 680 kr, vilket är en nivå som beaktar den gångna tidens inflation.

Den nuvarande lydelsen av 2 kap. 17 § taxitrafiklagen är lång och svår-läst. Den innehåller regler om två olika skyldigheter för den som har taxi-

trafiktillstånd och bedriver taxitrafik. Den bör därför omarbetas redaktionellt och delas upp i flera olika paragrafer. Detta medför följdändringar i 8 kap. 7 § taxitrafikförordningen (2012:238).

## 4 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

**Förslag:** Huvudregeln för vid vilken ålder taxiförarlegitimation tidigast ska kunna innehas ska sänkas till 20 år.

Bestämmelserna får en ny redaktionell utformning.

**Skälen för förslaget:** Svenska Taxiförbundet har hemställt om att åldern för att ansöka om taxiförarlegitimation ska sänkas från nuvarande 21 år till 18 år och att nu gällande krav på innehav av körkort med behörighet B under en tvåårsperiod ska tas bort. Det kan ifrågasättas om 18-åringar generellt har den extra erfarenhet och mognad som kan anses krävas för förvärvsmässiga persontransporter. Svenska Taxiförbundets förslag kan därför ifrågasättas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Statistiken visar också att yngre personbilsförare löper högre risk att råka ut för olyckor än äldre, men även att risken minskar med ökad ålder och erfarenhet.

År 2011 sänktes visserligen ålderskravet till 18 år men då bara i de fall någon inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat viss grundläggande yrkesförarkompetens, jfr 3 kap. 3 § andra stycket taxitrafiklagen. Utbildningen är tänkt att kompensera för den lägre åldern. Ålderskravet sänktes med andra ord i fall där ett trafiksäkerhetshöjande krav tillkom.

Taxibranschen har samtidigt ett behov av nyrekrytering av förare och den nuvarande rekryteringsbasen behöver breddas. Genom att sänka ålderskravet till 20 år kommer en person som får körkort med behörighet B under tiden som denne är 18 år att få möjlighet att ansöka om taxiförarlegitimation tidigare än vad som i dag är fallet. Det bör öka taxitrafikföretagens möjligheter att rekrytera förare. En mindre sänkning av ålderskravet bör därför kunna införas utan att trafiksäkerheten eftersätts i någon omfattning av betydelse. En sådan slutsats bygger dock på att det trafiksäkerhets- och erfarenhetshöjande kravet på körkortsinnehav med behörighet B sedan minst två år behålls.

Den nuvarande 3 kap. 3 § taxitrafiklagen är lång och svåröverskådlig. Det nuvarande sista stycket bör därför placeras i en ny egen paragraf. Detta medför följdändringar i 4 kap. 6 § taxitrafiklagen och 8 kap. 7 § taxitrafikförordningen.



## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Lag- och förordningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2025.

**Bedömning:** Det finns inget behov av övergångsbestämmelser.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Med hänsyn tagen till den tid det kan uppskattas att få denna promemoria remissbehandlad samt därpå följande lagråds- och riksdagsbehandling bedöms lagändringarna kunna träda i kraft tidigast den 1 januari 2025. Det bedöms inte finnas något behov av övergångsbestämmelser.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Prisuppgift och prisbasbelopp

**Bedömning:** Konsekvenserna för dem som berörs av kravet på prisuppgift bedöms bli oförändrade jämfört med när bestämmelsen om prisuppgift infördes 2015. Det kan bli svårare för taxikunder att veta när de har rätt att få en prisuppgift för resan när ett nominellt belopp inte längre används i bestämmelsen, men det ger taxiföretagen en större förutsebarhet.

**Skälen för bedömningen:** Bestämmelsen om att en bindande prisuppgift ska lämnas vid höga jämförpriser tillkom eftersom många taxiresenärer upplevde problem med hög prissättning. Denna skyldighet skulle dock endast gälla för de företag som tillämpar jämförpriser som är så höga att de av kunderna inte upplevs som marknadsmässiga. Inflationen sedan bestämmelsen infördes har gjort att åtgärden riskerar att riktas även mot företag som använder ett jämförpris som resenärerna skulle anse vara marknadsmässigt. Om ingen ändring görs skulle effekten av bestämmelsen successivt bli en annan än vad som var syftet vid införandet.

De som främst berörs av förslaget är innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare och taxikunder. Transportstyrelsen berörs genom att myndigheten varje år ska informera om det belopp som är aktuellt.

Den tydligaste konsekvensen följer av förslaget att använda en andel av prisbasbeloppet och inte ett nominellt belopp. Det kommer att ge innehavare av taxitrafiktillstånd en förutsebarhet om hur bestämmelsen kommer att påverka deras verksamhet, även i tider med snabba förändringar i penningvärdet.

Att använda ett värde som kommer att ändras med hänsyn till förändringar i penningvärdet kan göra det svårare för taxikunder att veta när kravet på att lämna prisuppgift gäller. Det kan delvis hanteras med att Transportstyrelsen informerar allmänheten och berörda företag om vilket

nominellt belopp som motsvarar det värde som anges i taxitrafiklagen. Att beloppet föreslås avrundas nedåt till närmaste 10-tal kronor underlättar informationen till taxikunderna.

Om förslaget inte genomförs kommer allt fler taxiföretag att behöva lämna en prisuppgift. Vid en sådan utveckling kommer de administrativa kostnaderna för taxiföretagen att öka utan att det uppkommer ett tydligt mervärde för kunderna. Regelefterlevnaden kan komma att påverkas negativt om kravet på att lämna en prisuppgift uppfattas som en obefogad pålaga.

## 6.2 Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

**Bedömning:** Genom att sänka ålderskravet för att få taxiförarlegitimation får unga personer tidigare möjligheter till anställning som taxiförare. Förslaget underlättar även taxitrafikföretagens möjligheter att rekrytera förare. Trafiksäkerheten och taxiförarens förmåga att bemöta taxiresenärer på ett bra sätt påverkas endast marginellt.

### Skälen för bedömningen

För att få taxiförarlegitimation krävs det i dag att personen i fråga har fyllt 21 år. Vid den åldern har många unga redan avslutat sin gymnasieutbildning och valt yrkesbana, vilket försvårar för taxibranschen att rekrytera nya förare. Förslaget berör främst innehavare av taxitrafiktillstånd, taxiförare, offentliga beställare av taxitjänster och andra taxikunder.

Taxitrafik är en viktig del av transportsystemet. Eftersom denna trafik erbjuder en transporttjänst med förare och fordon som varken är linjelagd eller trafikeras efter en annonserad tidtabell är tjänsten mycket flexibel. Tillhandahållandet av offentligt upphandlade tjänster med taxifordon i form av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor (så kallade särskilda persontransporter) är av stor vikt för de personer som har behov av sådana transporttjänster.

Svenska Taxiförbundet anser att det finns en stor och akut brist på taxiförare. Bristen kan förorsaka problem med att tillhandahålla taxitjänster i den omfattning som efterfrågas. Arbetsförmedlingen anger i sin prognos att det finns stora möjligheter för personer att få arbete som taxiförare såväl på kort sikt som på tre års sikt. Förslaget förväntas medföra en ökning av antalet personer med taxiförarlegitimation och därmed skapa ett större rekryteringsunderlag för taxibranschen.

En sänkning med ett år för att få taxiförarlegitimation innebär ökade möjligheter till anställning som taxiförare för enskilda. Detta är bra för såväl individer som samhälle eftersom arbetslösheten är relativt hög för personer i 20-årsåldern. Vidare uppkommer en möjlighet att köra taxi vid sidan av eftergymnasiala studier i ett tidigare skede än i dag.

### *Trafiksäkerhet och förmåga att bemöta taxiresenärer*

Mot att sänka ålderskravet talar det ansvar det innebär att handha persontransporter, något som framhölls i den i avsnitt 2.2. nämnda propositionen 1997/98:63. I rapporten Utredning om ett stegvist förarutbildningssystem

Vägverket (1999) hänvisar till en engelsk studie (Maycook m.fl. 1991) i vilken man under flera år följde ett stort antal nyblivna körkortsinnehavare som genomgått förarutbildning vid olika åldrar. Man studerade bl.a. trafikexponering och inblandning i trafikolyckor och fann att den initiala risken var hög i alla åldrar, men att risken minskade med ökad ålder och erfarenhet. Debutrisken var betydligt högre bland de yngsta nybörjarna, men minskade ju äldre föraren var vid debuten. I studien beräknades erfarenheten svara för 59 procent och åldersfaktorn för 31 procent av de första åtta årens olycksminskning. Statistiken visar alltså att yngre personbilsförare löper högre risk att råka ut för olyckor än äldre och att risken minskar med ökad ålder och erfarenhet.

En annan viktig aspekt är att taxiförare måste kunna bemöta kunderna på ett bra sätt. Det gäller oavsett vilken typ av taxitjänster som utförs, inklusive särskilda persontransporter. En taxiförare ska kunna klara av många olika situationer. Det är naturligt att mognad och erfarenhet blir större med ökad ålder och därmed förmågan att bemöta kunder på ett professionellt sätt. Sammantaget bedöms effekterna såväl vad gäller de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna som förmågan att bemöta kunder bli marginella eftersom ålderskravet sänks med bara ett år.

## 7 Författningskommentar

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

#### **2 kap.**

**17 §** Den som har taxitrafik tillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning ska enligt det som följer av 18–21 §§ informera om den taxa som tillämpas och lämna prisuppgift.

**18 §** Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för priset bestämmade förändras under färden.

**19 §** Information om taxan ska lämnas genom lämpliga åtgärder som låter passageraren få kännedom om taxan före färden.

**20 §** En prisuppgift ska ange högsta pris för färden och ska lämnas om jämförpriset överstiger ett belopp som motsvarar 1,2 procent av prisbasbeloppet, avrundat nedåt till närmaste tiotal kronor. Prisuppgift behöver inte lämnas när fast pris tillämpas.

*I första stycket avses med*  
*fast pris: ett i förväg fastställt belopp för en i förväg fastställd färd,*  
*jämförpriset: priset i kronor inklusive mervärdesskatt för en 10 kilometer lång transport som varar 15 minuter inklusive eventuell grundavgift, och*  
*prisbasbeloppet: det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då färden beställs.*

**21 §** *Prisuppgiften ska lämnas till beställaren när färden beställs.*

*Ett bevis om prisuppgiften ska lämnas till passageraren före färden och ska bevaras hos taxiföraren och tillståndshavaren.*

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

Paragraferna, som alla utom 2 kap. 17 § är nya, innehåller vissa skyldigheter för den som innehar taxitrafiktillstånd rörande information om taxa och pris, t.ex. om taxans uppbyggnad och information om den samt lämnande av prisuppgift i vissa fall.

I 20 § införs en särskild beräkningsgrund för att skyldigheten att lämna prisuppgift ska gälla. I stället för att ange ett visst belopp ska skyldigheten gälla om jämförpriset överstiger 1,2 procent av det prisbasbelopp som enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken gäller för det år då färden beställs. Beloppet ska avrundas nedåt till närmaste tiotal kronor. Den nyss beskrivna ändringen är den enda sakliga ändringen av nuvarande 2 kap. 17 §. I övrigt omarbetats paragrafen endast redaktionellt och dess innehåll placeras i flera olika paragrafer.

Övervägandena finns i avsnitt 3.

### **3 kap.**

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 20 år,
2. har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskompetens och 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.

*Kravet 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.*

**3 a §** *En taxiförarlegitimation får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkoren får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.*

Paragraferna, varav 3 a § är ny, innehåller krav som ska uppfyllas för att någon ska kunna ges taxiförarlegitimation.

I 3 § första stycket 1 sänks ålderskravet från 21 till 20 år. Den nyss beskrivna ändringen är den enda sakliga ändringen av nuvarande 3 kap. 3 §. I övrigt omarbetas den paragrafen endast redaktionellt och dess innehåll delas upp i två paragrafer.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

#### **4 kap.**

**6 §** En taxiförlägitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 och 3 a §§, eller

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att taxiförlägitimationen bör återkallas, får i stället varning meddelas.

Paragrafen innehåller grunder för när en taxiförlägitimation ska återkallas.

I paragrafens första stycke 2 görs en följdändring med anledning av ändringarna i 3 kap. 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

#### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagändringarna i kraft den 1 januari 2025. Övervägandena finns i avsnitt 5.