

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Handläggare
Kenneth Svärd
Kenneth.svard@sll.se

Färdtjänstnämnden,
2021-08-25, punkt 8

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över Transportstyrelsens remiss avseende föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över Transportstyrelsens skrivelse; Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Transportstyrelsens skrivelse; Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta följande.

1. Färdtjänstnämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningens förslag.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

En god tillgång till taxi är viktigt för Stockholmsregionens tillväxt. Taxinäringen som bransch är en mycket viktig leverantörspart för medborgares resor inom de olika trafikslag som nämnden hanterar och som lagstiftningen ställer krav på regioner och kommuner att hantera. För Region Stockholm rör det primärt färdtjänstresor, sjukresor, tjänsteresor och vissa andra trafikformer som är personligt anpassade för resenären. En väl fungerande och välmående taxibransch med tillgång på både förare och åkerier är både viktigt för Stockholms regionens tillväxt och helt avgörande för att klara av samhällets åtagande till medborgarna.

Färdtjänstnämnden är positiva till en stärkt roll för taxiförarna och till en hög kunskapsnivå. Detta i syfte att skapa en god trygghet för resenärerna och en tjänst som genererar hög nöjdhet.

Det har genomförts ett omfattande och bra arbete genom remissen och det underlag som tillhör den. Stora delar välkommans av nämnden. Dock föreslår nämnden att ytterligare utredning görs innan förslaget omsätts till föreskrifter och allmänna råd. Efter sådana kompletterande utredningar bör ny remissrunda ske.

Det är bland annat av stor vikt att genomlysas hur pandemin kommer påverka branschen mer långsiktigt. Pandemins påverkan på taxibranschen har varit betydande och nämnden anser att förslagens konsekvensutredning bland annat behöver kompletteras i detta avseende. Vidare bör det genomföras en fördjupad analys och konsekvensbedömning av förslagens påverkan på uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Det är helt avgörande att tillgången till förare och attraktiviteten till yrket beaktas och att relevanta avvägningar görs. Det remitterade förslaget har till exempel inte vägt ålder, nivå, antal personer som tar bilkörkort mot en sannolik utveckling av blivande intressenter av taxiförarlegitimation.

Det är centralt att förändringar och ökade krav införs successivt och/eller med en rimlig implementeringstakt bland annat i syfte att säkra tillgången till taxiförare samt att säkerställa att alla relevanta områden blir ordentligt belysta. Den tid som nu föreslås möter inte sådana rimlig takt.

Bakgrund

Region Stockholm har ombetts inkomma med ett remissyttrande över Transportstyrelsens skrivelse; Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik. Regionstyrelsen har uppdragit åt färdtjänstnämnden att svara på Region Stockholms vägnar.

Region Stockholm är, genom färdtjänstnämnden, Sveriges största köpare av taxinäringens tjänster. Näringen levererar till färdtjänstverksamheten i Region Stockholm taxitrafik och funktioner för ett belopp årligen uppgående till cirka 1,4 miljarder kronor fördelat på cirka 4,1 miljoner årliga taxiresor i upphandlad trafik, benämnd Särskilda Persontransporter. Det som i mer dagligt tal omnämns som färdtjänstresor och sjukresor.

Siffran 4,1 miljoner resor beskriver antalet resor under 2019 vilket är det senaste år trafiken var i normalläge. Under hela pandemin har resandet minskat mycket tydligt och volymnedgången för taxinäringen är minus 20 procent till ibland mer än 50 procent. Andra uppdrag har kommit in som komplement och möjligheter för både regionen och dess trafikföretag. Exempel på uppdrag som tillkommit är transporter av PCR-tester för Covid19 och sjukresor för alla personer över 70 år med anledning av att de tillhör riskgrupper. Drygt en miljon transporter av PCR-tester som utförts sedan pandemins start har blivit en stödande och till del räddande tillskott för taxinäringen. För att bibehålla funktion av åkerier, förare med Rullstolstaxibilar (specialfordon) så har färdtjänstnämnden även beslutat om visst ekonomiskt särskilt stöd till trafikformen Rullstolstaxi.

Färdtjänstnämnden inom Region Stockholm har en central roll i taxinäringen och har ett stort behov av en väl fungerande taxinäring. Nämnden har under den utmanade pandemitiden sökt stötta taxibranschen i flera avseenden, och vill även göra så framgent. Nämnden vill därför tydligt framhålla och verka för att förändringar, som i och för sig i stora delar är välkommande, införs och implementeras efter genomarbetade konsekvensbedömningar och i sådan takt som branschen och förarna kan hantera i pandemins efterdyningar.

Generella synpunkter

Det har genomförts ett omfattande och bra arbete genom remissen och det underlag som tillhör den. Stora delar välkomnas av nämnden. Dock föreslår nämnden att ytterligare utredning görs innan förslaget omsätts till föreskrifter

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

och allmänna råd. Efter sådana kompletterande utredningar bör ny remissrunda ske.

Särskilt anmärkningsvärt är att förslaget inte på något sätt beaktat den pandemi som en hel taxibransch påverkats mycket av. T.ex. har den framlagda konsekvensutredningen inte alls beaktat pandemins påverkan på branschen. Innan förändringar införs bör Transportstyrelsen utreda och bedöma utvecklingen.

Vidare har remissen inte heller fördjupat sig i och bedömt tillräckligt gällande de övergripande kraven som är fasta beträffande transportpolitisk måluppfyllelse, funktionsmål och hänsynsmål. Nämnden kan inte utan vidare analys ställa sig bakom en konsekvensutredning som inte kommer att uppfylla de transportpolitiska målen.

Förslagen i remissen sammantaget, skapar en risk att det blir brist på taxiförare och även tillgång på nya företagare inom taxi enligt beskriven princip (många föräres vision) *Owner Operator*.

Särskilt om pandemipåverkan och uppfyllande av transportpolitiska mål

Som ovan nämnts, men som inte nog kan understrykas, är att det remitterade förslaget inte berör frågan om covid-pandemis betydande påverkan på taxinäringen. Färdtjänstnämnden anser att förslagets konsekvensutredning bland annat behöver kompletteras i detta avseende.

Tillgång till taxi är viktigt för Stockholmsregionens tillväxt. I analysen och konsekvensbedömningen bör inkluderas effekter av ökat distansarbete och fler digitala möten på bekostnad av fysiska transporter, bl a taxi, jämfört med före pandemin. Det gäller även eventuella effekter på vår vilja att resa kollektivt på grund av smittrisk och om/hur detta påverkar taxibranschen framöver.

Färdtjänstnämnden har skyldigheten att uppfylla trafiken enligt lag för 26 kommuner och beslutade transportpolitiska mål blir i remissen tveksamt beskrivet och inte fullödigt hanterad i remissförslaget. Se konsekvensutredningen punkt 9B Sid. 19 i Konsekvensutredningen nedan. Den text som särskilt berörs är här markerade med understrykningar.

"9 B. Transportpolitisk måluppfyllelse Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och

Trafikförvaltningen
FärdtjänstTJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05Ärende
FTN 2021-0044Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov

Det blir allvarligt att inte genomlysa svårigheter som kan uppstå med brist på taxiförare som varit tydligt för alla upphandlande parter fram till 2019. På grund av pågående pandemi och dess effekt på trafikvolymen förekommer tillfälligt just nu tillåtna taxiförare. När trafiken förväntas öka mot mer normal volym behöver dock alla Regionala kollektivtrafikmyndigheter ha tillgång till utbildade taxiförare. Under både 2020/2021 har branschen genom Svensk Kollektivtrafik hållit månatliga branschråd för att lyssna av och jämföra status över hela landet. Både trafik tillgång och förarstatus har berörts vid dessa möten och det har tydligt framgått att många förare lämnat branschen.

Risken är att förare kan lämna taxi av många skäl samtidigt som det finns ett behov att bibehålla trafik för Sjukresor, Färdtjänst, Skolskjuts och övriga former av nödvändig trafik. Därmed är konsekvensutredningen inte tillräckligt belysande hur den transportpolitiska måluppfyllelsen ska kunna hanteras efter pandemin, varför en komplettering behöver ske i detta hänseende.

Attraktiviteten i yrket och tillgång till förare

En fördjupad utredning bör ske med beaktande av tillgången på förare. Det är helt avgörande att tillgången till förare och attraktiviteten till yrket beaktas och att relevanta avvägningar görs. Det remitterade förslaget har till exempel inte vägt ålder, nivå, antal personer som tar bilkörkort mot en sannolik utveckling av blivande intressenter av taxiförarlegitimation.

Att taxiförare kan övergå till att köra godstransporter med både lätta och tunga fordon är i sammanhanget en risk för den verksamhet som nämnden bedriver. Transportstyrelsen borde väga in risker för att förare väljer former av bud eller godstransporter i stället för att köra taxibil.

Det är hos ungdomar alls inte okänt att det finns vissa möjligheter att köra olika yrkesmässiga transporter i bud-form utan annat körkort än vanligt B-körkort.

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Den är relativt stora volymer av förare som utför mat-transporter både med bil eller skotrar. Även former av mopedtaxi med persontransport förekommer. En viss del av dessa personer skulle kunna vara intressenter inom taxinäringen och borde finnas med i en transportpolitisk studie.

Transportstyrelsen bör transportpolitiskt studera effekterna av de krav som ligger på blivande taxiförare i former av läst ålder 21 år med krav på B-körkort. Dessa hårdare krav gör att den tidigare vanliga "inkörsporren" för potentiella taxiförare hos studenter har försvunnit. Studerande är inte längre som förr en bra grund för tillgång på fler välutbildade förare. Frågan som ligger oklar är om förändringen i lag gett sådana positiva effekter som förväntats. Detta borde studeras närmare beträffande fördelar/nackdelar vägt mot transportpolitik.

Taxiyrket behöver löpande viss tillgång på nya förare. Det eftersom många traditionellt ser taxi som ett visst genomgångsyрке. Visserligen finns i Transportstyrelsens register en stor grupp angivna som innehavare av TFL/Taxiförarlegitimation där flera inte är yrkesaktiva. För att möjliggöra att de icke yrkesaktiva ska bli aktiva förare behövs en enkelhet och en relevant kravnivå.

I en annan remiss *TSF 2021–54* beträffande beslut om nya avgifter hos Transportstyrelsen, remitteras en mängd kostnader på taxinäringen. Bland annat 175: - som en direkt administrationskostnad som läggs på alla personer/förare som har taxiförarlegitimation (TFL) alltså drygt 78 000 personer. Totalt finns i den remissen en mängd fördyrande kostnadsförslag som kommer att påverka både kommuner och regioner genom den stora volymen TFL-förare som är en del i del i det offentliga transportarbetet. Kostnaderna på ny utbildning och administration över sådan höjs väsentligt samtidigt som det blir en årlig avgift för alla potentiella taxiförare för att bibehålla sin TFL-behörighet. Sådan avgift finns inte på körkort utan bara på TFL-behörighet. Det är inte osannolikt att många potentiella extra-förare med sådana kommande avgifter helt lämnar sin behörighet TFL. Olyckligt i ett läge med förarbrist.

Innehållet som nu finns i remissen för TFL ställer höga kunskapskrav. I flera delar till en grad som i praktiken blir högre för TFL än för förare av buss (D behörighet). Viljan till hög kvalitet och funktion behöver således vägas mot vad arbetet som taxiförare ger i tjänsteinnehåll och lön så att kraven inte läggs så högt att det riskerar underskott på förare. En fördjupad analys krävs.

Implementeringstid

Den föreslagna implementeringstiden är en för kort tid för att förbereda utbildningsorganisationer och bereda nytt läromedel samt att hinna bygga ett intresse för blivande förare.

Därtill kommer att de som ska utbilda sig till taxiförare måste, utöver utbildningen som sådan, även klara en provprocess. Såvitt nämnden förstår är det långa köer för att få ta dessa prov hos Trafikverket, med ett tidsspänn på 4–6 månader. Dessa tidsförhållanden kommer inte alls att kunna fungera med remissförslagets övergripande angivna tidsplan.

Det framgår även av materialet (Konsekvensutredning punkt 9) att det inte finns ett absolut krav/måste att införande måste ske så tidigt som remissförslaget anger som förslag - senast juni 2022.

Positiva delar i förslag

Nämnden vill särskilt framhålla följande positiva delar i förslaget:

- Att man skiljer krav och nivå om kunskaper för förare och taxiägare. Detta skulle kunna bedömas/vägas av ett steg till.
- Att det läggs möjlighet att genomföra TFL körprov med bil med automatisk växellåda, vilket är i linje med fordonsutvecklingen.
- Att bromsande administration och rutiner tas bort.
- Att man ser över och presenterar goda förslag till att lösa riskerna med fusk och förekommande felaktigheter och otillåtna hjälpmedel vid TFL prov – Teori och Praktik.
- Att konstruktiva förslag presenteras på att lösa problemet med det fusk som förekommer och tyvärr varit känt och belyst alltsedan provet infördes är särskilt viktigt.
- Att helt lämna de gamla manuella kartböckerna, prov skapade ur dessa vid prov och provformer vid TFL-prov.
- Att det kommer förslag till justering av den yttre utformningen av Taxiförarlegitimationen. Noteras kan att det inte enbart ger trygghet till förare. Om TFL-krav kommer som ett fast och givet förarnummer på utskrivet taxameterkvitto det ökar tryggheten även för resenären. Kravet måste vara giltigt TFL nummer - inte en alternativ kod.
- Att trygghet för resenär blir en del i kursplan och prov. Det är dock för tidigt att bedöma om nivån och innehåll är tillräckligt.

Tveksamma förslag

Nämnden vill framhålla att följande delar i förslaget är tveksamma och bör omprövas:

- Att inte beakta behovet av lokalkännedom. I vårt remissvar år 2016 (N2016/03924/MRT) framförde vi synpunkter på vikten av lokalkunskap i likhet med Trafikutskottets beslut. God kunskap i lokalkännedom är grundläggande för en taxiförare. Tyvärr blev det ingen effekt av detta trots viljan från riksdagen och regionen.

Visserligen utvecklas GPS-teknik och Navigatorer kontinuerligt. Men kravet från resenärer är fortsatt en övergripande god lokal kunskap. Lokalkunskap kan hanteras på olika sätt praktiskt och är sannolikt extra viktigt i storstad. Det måste hanteras vid TFL att hitta geografiskt minst övergripande. Detta är fortsatt taxi-yrkeskodex. GPS teknik är endast ett hjälpmedel inte en bas.

Färdtjänstnämnden kan anta att ett av skälen är logistiska givet TFL prov över hela landet. Det borde dock inte vara förhindrande när de gamla kartproven med prov med papperskartor försvinner. Att skapa krav och moderna prov på en för alla resenärer nödvändig basal kunskap i lokalgeografi är viktigt för de flesta resenärer. Det måste hanteras. Möjligen behöver frågan om lokala prov åter väckas.

- Körtider som faktiskt redan nu redovisas i *taxameter*n bör formellt bli rätt underlag vid poliskontroll. Detta i stället för den pappersbok som används idag. Att ta bort tidboken är ett viktigt sätt få till stånd teknisk kontroll över arbetstider som en färdskrivare. Här måste självfallet användas taxametern som det korrekta mätinstrument den redan är.

Taxametern som mätinstrument måste av trafiksäkerhetsskäl införas om branschen ska kunna redovisa arbetstider i rutiner. Vilotid får hanteras genom beräkning kanske vägt mot aktiv körtid eller annan dokumentation. Det är olämpligt att taxi till skillnad från till buss och lastbil lever kvar i en gammal osäker pappersbokskultur.

Ytterligare utredning rörande kompetensväxling

Utöver vad som angivits ovan om ytterligare utredning rörande t.ex. pandemins konsekvenser på branschen i stort och påverkan på de transportpolitiska målen

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

samt yrkets attraktivitet och risken för skapandet av brist på förare, vill nämnden framhålla även följande områden för ytterligare utredning:

- Att ge möjlighet till löneväxling genom kompetensväxling i taxinäring som i andra branscher. Här föreslår vi därför att det skapas en kompetenstrappa genom behörighet. Att köra större fordon Specialfordon kräver mer kunskap än personbilstaxi. Idag erhåller alla "full behörighet" när personen har sin TFL i handen, men det är mer kunskapskrävande att utföra resor med Specialfordon i formen av bårfordon eller rullstolsfordon/Rullstolstaxi än vanlig personbilstaxi. För dessa rullstolsfordon krävs och bör formellt krävas kompletterande utbildning gällande hantering av rullstolar och hjälpmedel. Fastkoppling/fasthållning och säkring av rullstol. Trappklättring med maskin förekommer och det måste också finnas kunskap hur en bår-resa säkras och hanteras.

Det finns ett uppdrag hos Transportstyrelsen för att utreda bland annat behörighet för fordon med vikten 4250 kg som lika andra delar av Europa kan bli en lösning för att få fram tyngre miljöfordon - elfordon även i Specialfordon/Rullstolstaxi trafik. Frågan finns således på agendan.

I ett skede att utveckla behörighet krav och utbildning vore det bra för nollvision, säkerhet för resenärer och säkrare trafik om det skapades en lämplig kompetenstrappa även för taxitrafik. Detta kan leda till möjlighet för utveckling för förare även inom taxi – en kompetenstrappa och möjligen viss form av naturlig löneväxling.

Begreppet hävdvunnen rätt som förekommer inom YKB och skulle kunna tillföras för att inte få problem över viss tid med tillgång på förare.

Expedieras till

Ärendet skickas vidare Transportstyrelsen, vag@transportstyrelsen.se

Trafikförvaltningen
Färdtjänst

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-05

Ärende
FTN 2021-0044

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
Bitr. Förvaltningschef

Ulrik Waldau
Sektionschef färdtjänst

Remiss

Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Det finns i dag sex olika föreskrifter som innehåller krav som ställs på personer som antingen vill bli taxiförare eller taxiföretagare. Två av föreskrifterna meddelades av Vägverket 1998 respektive 2004. Även om de reviderats vid ett par tillfällen är de föråldrade och i behov av uppdatering. Flera av de andra föreskrifterna har reviderats vid flera tillfällen, vilket gör det svårt att få en överblick över vilka regler som fortfarande gäller. Sammantaget innebär detta att det både är svårt att hitta rätt information och att det finns en risk att kraven för de olika yrkesrollerna förväxlas.

Föreskrifterna om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik (persontransporter med buss och godstransporter) behöver revideras utifrån ändringar som gjorts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009¹. Det har också visat sig att vissa krav i våra föreskrifter om detta prov är svåra att förstå och kan förenklas.

Förslagets innehåll i korthet

Vi föreslår att de sex taxiföreskrifterna slås ihop till två nya föreskrifter: en för taxiförare och en för taxiföretagare. Föreskrifterna uppdateras för att bättre stämma överens med ändrade regelverk och ny teknik. Vi tar även

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG

bort delprovet om kartläsning och gör vissa ändringar i de två återstående delproven.

Vi måste, utifrån de ändringar som gjorts i förordning (EG) nr 1071/2009, ändra föreskrifterna om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik så att det blir möjligt att avlägga ett nytt prov i yrkeskunnande när det är ett krav för att återupprätta en trafikansvarigs goda anseende. I samband med det föreslår vi också att utformningen av provet ändras i några delar, främst vad gäller godkännandekravet och delprovets turordning. Eftersom den nu gällande föreskriften (TSFS 2010:37) redan ändrats vid tre tillfällen föreslår vi en ny föreskrift.

Dessutom inför vi nya bestämmelser i alla föreskrifterna som syftar till att motarbeta fusk vid kunskapsprov hos Trafikverket. Vi kommer bland annat att ställa krav på att den som avlägger prov för taxiförarlegitimation ska fotograferas i samband med sitt första prov.

Vi lämnar också förslag om att det i vissa fall ska vara möjligt få förlängd provtid och att uppgifterna om taxiförarens fullständiga namn och personnummer tas bort från taxiförarlegitimationen.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 21 februari 2022 i de delar som gäller föreskrifterna om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik, och den 1 juni 2022 i de delar som avser föreskrifter om taxi.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 7 juli 2021. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-144 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Väg och järnväg
Box 267
781 23 Borlänge

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Jenny Bragg, utredare, tel. 010-495 64 38
jenny.bragg@transportstyrelsen.se

Mats Hjälms, utredare, tel. 010-495 51 23
mats.hjalm@transportstyrelsen.se

Sara Målqvist, utredare, tel. 010-495 52 49
sara.malqvist@transportstyrelsen.se

Nenne Åman, jurist, tel. 010-495 58 95
nenne.aman@transportstyrelsen.se

Åsa Olsson, jurist, tel. 010-495 52 48
asa.olsson@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Jenny Bragg
utredare

Sändlista

Aleso

Autism- och Aspergerförbundet

Cabonline

Funktionsrätt Sverige

NTF

Polismyndigheten

Riksföreningen Grunden Sverige

Samtrans

Sirius Omsorg

Skatteverket

STR

Svenska Färdtjänstföreningen

Svenska Taxiförbundet

Svensk Kollektivtrafik

Svenskt Näringsliv

Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Åkeriföretag

Swedac

Taxi Göteborg

Taxi Stockholm

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikverket Förarprov

Transportarbetareförbundet

Transportföretagen

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)

Yrkesakademin

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 7 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m. och 3 kap. 15 §, 8 kap. 2 och 3 §§ taxitrafikförordningen (2012:238) samt beslutar följande allmänna råd.

VÄGTRAFIK

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om yrkeskompetens, prov i yrkeskompetens, körprov och taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (2012:211).

2 § De termer som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, fordonslagen (2002:574), taxitrafiklagen (2012:211), förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, fordonsförordningen (2009:211) och taxitrafikförordningen (2012:238).

2 kap. Prov i yrkeskompetens

1 § Den som redan avlagt ett godkänt prov i yrkeskompetens eller som har en giltig taxiförarlegitimation får inte avlägga ett nytt sådant prov.

2 § Provet i yrkeskompetens omfattar de kunskaper som en taxiförare ska ha för att uppfylla kravet på yrkeskompetens och består av två delprov:

1. Säkerhet och beteende: navigering, körekonomi, miljö, säkerhet, bemötande, sjukdomar och funktionsnedsättningar, föraren samt fordonskännedom.

2. Lagstiftning: taxitrafiklagstiftning och trafiklagstiftning.

3 § Provet ska avläggas på svenska.

4 § Delprov 1 består av 80 frågor och 8 frågor för utvärdering (testfrågor). För godkänt resultat krävs minst 60 rätta svar.

Delprov 2 består av 46 frågor och 4 testfrågor. För godkänt resultat krävs minst 37 rätta svar.

Svaren på testfrågorna ska inte räknas in i resultatet.

5 § Delprov 1 ska bestå av följande antal frågor per ämnesområde

1. navigering: 12 frågor,
2. körekonomi: 8 frågor,
3. miljö: 10 frågor,
4. säkerhet: 10 frågor,
5. bemötande: 12 frågor,
6. sjukdomar och funktionsnedsättningar: 10 frågor,
7. föraren: 8 frågor, och
8. fordonskännedom: 10 frågor.

6 § Delprov 2 ska bestå av följande antal frågor per ämnesområde

1. taxitrafiklagstiftning: 23 frågor, och
2. trafiklagstiftning: 23 frågor.

7 § Delproven får avläggas i valfri ordning.

8 § För godkänt prov i yrkeskompetens krävs att båda delproven är godkända inom sex månader från det först godkända delprovet.

9 § Provtiden är 120 minuter för delprov 1 och 50 minuter för delprov 2.

10 § Delproven får avläggas med förlängd provtid om det finns särskilda skäl.

11 § En ansökan om förlängd provtid ska göras hos Trafikverket på en blankett som verket har fastställt.

12 § Prov med förlängd provtid får inte bokas innan ansökan enligt 11 § har beviljats.

13 § Tiden för prov med förlängd provtid får vara högst 180 minuter för delprov 1 och högst 75 minuter för delprov 2.

14 § Före varje delprov ska provdeltagaren skriftligen försäkra på heder och samvete att han eller hon kommer att lämna svar utan att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet.

Tillåtna hjälpmedel är sådana som provförrättaren tillhandahåller eller godkänner.

Väskor och andra personliga tillhörigheter ska i samband med prov placeras på den plats som provförrättaren anvisar. Mobiltelefon och annan otillåten teknisk utrustning ska vara avstängd under provet och förvaras bland personliga tillhörigheter.

3 kap. Yrkeskompetens för taxiförare

1 § För att uppfylla kravet på yrkeskompetens ska taxiföraren ha de kunskaper som framgår av 2–37 §§.

Navigation

2 § Taxiförare ska kunna använda kartor, navigationssystem och andra hjälpmedel för att utföra köruppdrag på ett effektivt sätt.

3 § Taxiförare ska

1. känna till vilka olika hjälpmedel för färdplanering som finns,
2. kunna tillämpa kunskaper i navigering, vilket innebär att
 - a) hitta och använda information,
 - b) lokalisera rätt kartbild och avläsa den korrekt,
 - c) förstå och kunna utnyttja teckenförklaringar,
 - d) bedöma avstånd, och
 - e) beräkna res- och ankomsttider, och
3. kunna ta emot en muntlig beskrivning av färdväg, ställa kompletterande frågor och hitta till angiven plats.

Körekonomi

4 § Taxiförare ska ha sådan kunskap om färdplanering, förebyggande fordonsunderhåll, felsökning och körsätt att de självständigt kan bedöma hur den bästa körekonomin uppnås.

5 § Taxiförare ska kunna

1. redogöra för vilka faktorer som främjar ekonomisk körning,
2. redogöra för vilka andra faktorer som kan påverka bränsleförbrukningen, och
3. bedöma sambandet mellan förebyggande fordonsunderhåll och god körekonomi.

Miljö

6 § Taxiförare ska ha kunskap om hur ett fordon påverkar miljön beroende på fordonets egenskaper, skötsel och körsätt.

7 § Beträffande fordonets egenskaper ska taxiförare

1. känna till hur olika typer av motorer, bränslen och andra vätskor i moderna personbilar påverkar miljö och hälsa,
2. känna till hur olika avgasreningssystem fungerar, och
3. kunna redogöra för vilka miljöegenskaper olika däcktyper har.

8 § Beträffande skötsel ska taxiförare kunna redogöra för hur fordon ska skötas så att miljöpåverkan minimeras och hur restprodukter efter rengöring, service och reparationer ska omhändertas.

9 § Beträffande körsätt ska taxiförare kunna bedöma

1. vilka effekter kallstart, varmstart, användning av motorvärmare, tomgångskörning och buller får på miljön, och
2. hur hastighet, växelval, acceleration, planerad körning och vägval påverkar bränsleförbrukningen och vilka effekter detta får på miljön.

Säkerhet

10 § Taxiförare ska vara medvetna om den egna säkerheten och att de har ansvar för passagerare och andra medtrafikanter i samband med färden. De

ska kunna utföra köruppdrag så att passagerarna upplever att resan varit trygg, säker och bekväm.

11 § Taxiförare ska kunna

1. bedöma hur det är lämpligt att agera i situationer som kan innebära hot och våld i arbetet,
2. tillämpa första hjälpen och hjärt-lungräddning,
3. redogöra för hur man ska agera på en olycksplats, och
4. tillämpa kunskaper om risker i samband med åtgärder under en nödsituation på vägen.

12 § Taxiförare ska kunna

1. bedöma riskerna vid på- och avstigningsplatser för passagerare,
2. använda skyddsutrustning för barn i bil,
3. redogöra för bestämmelserna om bilbälte,
4. tillämpa användning av bilbälten och andra hjälpmedel samt fastsättning av rullstolar och bårar i samband med transporter av personer med funktionsnedsättningar, och
5. tillämpa bestämmelserna om lastsäkring av gods i personbil och lätt lastbil.

13 § Taxiförare ska kunna

1. redogöra för de risker trafiken skapar för barn,
2. redogöra för vilka mognadsmässiga förutsättningar barn har för att hantera trafikens risker,
3. bedöma vad man ska vara uppmärksam på när man kör ett fordon i miljöer där barn vistas, och
4. bedöma de problem som trafiken skapar för personer med funktionsnedsättning.

14 § Taxiförare ska kunna bedöma

1. sambandet mellan hastighet, kollisionshastighet och riskerna för personskador vid kollisioner mellan motorfordon och oskyddade trafikanter och vid kollisioner mellan motorfordon, och
2. den skadereducerande effekt bilens inre skyddsutrustning har.

15 § Taxiförare ska känna till

1. Nollvisionen och dess betydelse för det egna trafiksäkerhetsarbetet, och
2. vilka åtgärder som de kan göra för att bidra till att samhället uppnår trafiksäkerhetsmålen.

Bemötande

16 § Taxiförare ska

1. ha en god kännedom om innebörden av att vara serviceinriktad och förstå vikten av diskretion,
2. kunna kommunicera med passagerarna i syfte att tillmötesgå passagerarnas behov och önskemål, och
3. ha förståelse för och respektera olika människors förutsättningar och behov.

17 § Taxiförare ska kunna

1. redogöra för lämpliga sätt att hantera situationer som kan uppkomma i samband med att passagerare är alkohol- eller drogpåverkade,
2. bedöma passagerares olika behov och vara lyhörd för deras krav på service, särskilt när det gäller
 - a) barn, och
 - b) personer med nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga,
3. bedöma hur passagerare ska bemötas när ledsagare medföljer,
4. bedöma vikten av ett rent fordon,
5. bedöma hur starka dofter, tobaksrök och allergiframkallande ämnen kan påverka passagerare,
6. redogöra för lagstiftningen om rökförbud,
7. hantera rullstolar, rollatorer och andra hjälpmedel som passagerare använder, och
8. tillämpa fordonets prisinformation för att beräkna det ungefärliga priset på en taxiresa.

Sjukdomar och funktionsnedsättningar

18 § Taxiförare ska ha kunskap om sjukdomar och funktionsnedsättningar som passagerare kan ha och bästa sättet att assistera dem, så att resan upplevs både trygg och säker.

19 § Taxiförare ska känna till vanligt förekommande sjukdomar, fysiska, psykiska och kognitiva funktionsnedsättningar.

20 § Taxiförare ska kunna bedöma bästa sättet att assistera passagerare med sjukdomar och funktionsnedsättningar när det behövs.

Föraren

21 § Taxiförare ska ha kunskap om risker med arbetet.

22 § Taxiförare ska kunna bedöma

1. riskerna för olika belastningsskador,
2. rätt teknik och användning av hjälpmedel vid förflyttning och lyft av passagerare och gods, och
3. rätt körställning.

23 § Taxiförare ska kunna bedöma hur omdömet, körförmågan och trafik-säkerheten påverkas av

1. läkemedel,
2. alkohol och andra droger,
3. trötthet,
4. fysisk kondition,
5. psykisk obalans,
6. hälsosam och balanserad kost, och
7. arbets- och vilocykeln.

24 § Taxiförare ska kunna redogöra för riskerna vid användning av mobiltelefon, taxameterutrustning, kommunikationsutrustning och navigationsutrustning under färd.

Fordonskännedom

25 § Taxiförare ska ha kunskaper om fordonets uppbyggnad och funktion och om lagstiftning som gäller fordon. Föraren ska kunna avgöra om fordonet är bristfälligt, hur felet kan avhjälpas och redogöra för vilka åtgärder som bör vidtas i den uppkomna situationen.

26 § Taxiförare ska

1. kunna ta reda på nödvändiga fakta och tekniska uppgifter om fordonet,
2. kunna redogöra för olika aktiva och passiva system och deras funktion, och
3. kunna bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas när olika indikeringar varnar eller fel uppstår.

27 § Taxiförare ska

1. kunna identifiera olika läckage från fordonet,
2. känna till olika risker med olika läckage, och
3. kunna redogöra för hur man kontrollerar och fyller på vätskor.

28 § Taxiförare ska kunna redogöra för

1. säkringarnas placering och vikten av att säkringar med rätt ampere används,
2. riskerna i samband med användning av startkablar,
3. kontroll och hantering av batteri,
4. kontroll och byte av glödlampor, och
5. riskerna i samband med laddning av fordon.

29 § Taxiförare ska känna till

1. enklare kontroller av styrinrättningen,
2. felaktigheter som kan uppstå i styrinrättningen,
3. följderna av felaktig hantering av styrinrättningen, och
4. hur fordonets köregenskaper påverkas av framdrivningssätt, last- och viktförhållanden samt under olika väderförhållanden.

30 § Taxiförare ska kunna

1. redogöra för hur moderna bromssystem är uppbyggda och fungerar,
2. tillämpa rätt användning av fordonets bromsar,
3. redogöra för olika felaktigheter som kan uppstå på bromssystemet, och
4. utföra enklare kontroller av bromssystemen.

31 § Taxiförare ska

1. känna till vilka orsakerna kan vara till onormalt däckslitage,
2. känna till vilka risker som finns vid hjulbyte,
3. känna till vilka egenskaper nödhjul och punkteringsspray har,
4. kunna redogöra för hur man utför säkerhetskontroller på hjulen,
5. kunna bedöma hur däck, lufttrycket samt hjulens kondition påverkar fordonets köregenskaper och taxameterutrustningen, och

6. kunna tillämpa bestämmelser om användning av hjul och däck när det gäller:

- a) mönsterdjup,
- b) dubbdäck,
- c) vinterdäck,
- d) olika fordonskombinationer, och
- e) hjul- och däckdimensioner, och

7. känna till betydelsen av olika märkningar och egenskaper av typgodkända däck.

Taxitrafiklagstiftning

32 § Taxiförare ska ha goda kunskaper om den lagstiftning som reglerar taxitrafik och om sanktioner och påföljder vid brott mot lagstiftningen.

33 § Taxiförare ska

1. kunna tillämpa bestämmelserna om taxiförarlegitimation,
2. känna till under vilka förutsättningar taxiförarlegitimationen kan återkallas,
3. känna till definitioner och begrepp som förekommer i taxitrafiklagstiftningen,
4. kunna redogöra för de kontroller som följer av fordonslagstiftningen,
5. känna till bestämmelserna om taxitrafiktillstånd,
6. kunna tillämpa bestämmelserna om taxameterutrustning och användning av denna,
7. känna till bestämmelserna om särskild utrustning för taxifordon, och
8. kunna tillämpa bestämmelserna om prisinformation.

34 § Taxiförare ska

1. kunna redogöra för vilotidsbestämmelserna,
2. kunna bedöma hur lagstiftningen om arbetstid påverkar förarens och arbetsgivarens skyldigheter och ansvar, och
3. tillämpa beräkning och anteckning av dygnsvilan.

35 § Taxiförare ska känna till vilken lagstiftning som finns om skolskjuts och kunna redogöra för innehållet i den.

Trafiklagstiftning

36 § Taxiförare ska ha mycket goda kunskaper om trafikregler och deras tillämpning samt om vägmärken och andra anordningar för anvisningar till trafiken så att fordonet kan framföras i trafiken på ett trafiksäkert sätt.

37 § Taxiförare ska kunna

1. definiera följande begrepp enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner:
 - a) personbil, lätt lastbil och buss,
 - b) lätt och tung släpvagn, och
 - c) tjänstevikt, bruttovikt, totalvikt och maximilast,
2. tillämpa kunskaper om vägmärkesförordningen (2007:90), och

3. tillämpa relevanta bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276).

4 kap. Körprov för taxiförarlegitimation

1 § Körprovet ska, i fråga om förmågan att tillämpa kunskaper om fordons konstruktion och verkningsätt, inriktas på kontroll av

1. belysning, körriktningssvisare och signal,
2. vindrutetorkare och spolare,
3. styrinrättning,
4. bromsar, och
5. hjul och däck.

2 § Körprovet ska, i fråga om förmågan att tillämpa kunskaper om passagerares säkerhet, inriktas på

1. anpassning av bilbälte och huvudstöd,
2. användning av skyddsutrustning för barn i bil,
3. tillgodoseende av behovet av säkring av hjälpmedel och annan last, och
4. vilka åtgärder som ska vidtas vid skolskjutsning.

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

1. körning av fordonet på ett trafiksäkert, erfaret och omdömesgillt sätt,
2. körning av fordonet på ett ekonomiskt och miljövänligt sätt,
3. uppmärksamhet på annan trafik och på de anvisningar som lämnas genom vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar, tecken av polisman och andra anordningar,
4. körning eller backning i trånga utrymmen,
5. uppställning på parkeringsplats,
6. uppställning bakom eller framför annat fordon eller mellan andra fordon,
7. hård bromsning i en nödsituation,
8. effektiv bromsning på ett passagerarvänligt sätt,
9. användning av teknisk utrustning på ett trafiksäkert sätt,
10. val av körfält och placering av fordonet på vägen,
11. anpassning av hastighet och avstånd till andra fordon,
12. beteende mot gående och cyklister,
13. beteende vid
 - a) övergångsställen och cykelöverfarter,
 - b) korsning med järnväg eller spårväg,
 - c) närmandet av buss vid hållplats,
 - d) körning i cirkulationsplats,
 - e) körning i vägkorsning,
 - f) infart på väg med accelerationsfält och avfart på väg med retardationsfält,
 - g) möte och omkörning, och
 - h) passerande av stillastående fordon, vägarbete och andra hinder,
14. att kunna stanna på en anvisad plats,

15. att kunna stanna och starta i samband med passagerares på- och avstigning,

16. användande av belysning vid körning i mörker, och

17. körning i halt väglag.

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

1. få fram den mest lämpliga färdvägen med hjälp av kartor, navigations-system och andra hjälpmedel,

2. köra den mest lämpliga färdvägen, och

3. visa hur avvikelser från den mest lämpliga färdvägen hanteras.

Körning till minst två resmål ska ingå i körprovet. Provförrättaren ska ge en muntlig vägbeskrivning till ett av resmålen.

Allmänna råd

I samband med den muntliga vägbeskrivningen får den sökande göra anteckningar och ställa kompletterande frågor, fram tills att färden påbörjas.

5 § Körprovet ska, i fråga om sinnesnärvaro och omdömesförmåga, inriktas på beteende vid

1. komplicerade trafiksituationer,

2. vändning på väg, och

3. risksituationer.

Krav på fordon

6 § Körprovet ska genomföras med en personbil som ska vara tillförlitlig från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämplig för trafik.

Den bil som används vid provet ska vara registrerad i vägtrafikregistret. Det senast utfärdade registreringsbeviset för bilen med uppgift om bilens tjänstevikt och totalvikt ska finnas tillgängligt.

7 § Bilen ska

1. ha en tjänstevikt av lägst 1 200 kg och en totalvikt av högst 3 500 kg,

2. kunna köras med en hastighet av minst 110 kilometer i timmen,

3. vara utrustad med huvudstöd och godkända bilbälten av trepunktstyp i framsätena,

4. vara utrustad med krockkudde på båda sidor fram, och

5. vara utrustad med en för provförrättaren i framsätet lätt åtkomlig pedal eller motsvarande anordning för färdbröms.

8 § Bestämmelserna i 7 § gäller inte för körprov som avläggs av en person med rörelsenedsättning där fordonet särskilt har utrustats för att brukas av den personen.

Kravet på godkända bilbälten ska dock vara uppfyllt.

Genomförande av körprovet

9 § Körprovet får endast avläggas av den som uppvisar ett giltigt körkort med behörighet B som är utfärdat i en stat inom EES.

10 § Körprovet ska inledas med att sökanden kontrollerar fordonet enligt minst en av punkterna i 1 §.

11 § Sökanden ska visa hur han eller hon utför minst en av punkterna i 2 §.

12 § Körningen ska pågå i minst 35 minuter. Körning mot angivet mål och angiven färdväg ska ingå. I angivet mål ingår även att hitta till passagerares resmål. Körning i både landsvägstrafik och gatutrafik ska om möjligt ingå.

Under körningen ska körförmågan bedömas i förhållande till 3 § 1–3 och 5 §. Körningen ska omfatta minst ett av momenten i 3 § 4–9. Körningen ska även innehålla de moment i 3 § 10–24 och 4 § som behövs för bedömning av provet.

13 § Förarprovaren får besluta att körprovet inte kan genomföras på grund av rådande väderlek eller väglag. Den sökande ska då upplysas om sin rätt att avlägga provet vid ett annat tillfälle utan att betala ny avgift.

14 § Körprovet ska avbrytas och underkännas om den sökande utför körprovet på ett sätt som gör att det finns anledning att anta att han eller hon kommer att utgöra en fara för sig själv eller andra trafikanter.

5 kap. Avgifter för prov

1 § Avgifter för prov enligt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska betalas till det konto som Trafikverket bestämt.

2 § Avgiften ska betalas även om provet inte har avlagts på grund av att

1. det funnits hinder för prov enligt 7 kap. 1 §, eller
2. provtiden har avbokats senare än 24 timmar före provtiden.

Detta gäller inte om personen kan visa att han eller hon uteblivit från provet på grund av sjukdom eller annan liknande omständighet.

3 § Den som har obetalda provavgifter enligt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m., får avlägga provet först när avgifterna har betalats.

6 kap. Identitetsprövning vid prov

1 § Den som ska avlägga provet ska kunna identifiera sig genom en giltig identitetshandling enligt 2 kap. 2–4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser.

7 kap. Hinder för prov

1 § Följande omständigheter utgör hinder för prov.

1. Personen kommer inte i tid till provet.
2. Personen kan inte identifiera sig enligt 6 kap. 1 §.
3. Personen har inte lämnat försäkran enligt 2 kap. 14 §.

4. Personen kan inte uppvisa giltigt körkort vid körprov enligt 4 kap. 9 § och det är inte möjligt att på annat sätt kontrollera körkortsinnehavet.

5. Personen tillhandahåller ett fordon för körprovet som inte uppfyller kraven i 4 kap. 6–8 §§ eller vars tjänstevikt eller totalvikt inte kan fastställas.

6. Personen har inte gett in en ansökan enligt 8 kap. 1 §.

7. Personen bör på grund av någon annan omständighet inte genomgå provet.

Allmänna råd

Exempel på annan omständighet är att personen gör sig skyldig till våld eller hot om våld mot provförrättaren eller uppträder bråkigt eller störande vid provet.

2 § Om det finns hinder för prov ska personen få ett skriftligt beslut om det.

8 kap. Allmänt om taxiförarlegitimationen

Utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation

1 § En ansökan om utfärdande av taxiförarlegitimation ska ges in innan sökanden avlägger första delprovet. Ansökan ska göras elektroniskt.

2 § En ansökan om förnyelse av taxiförarlegitimation ska ges in elektroniskt om sökanden använder Trafikverkets digitala fotoutrustning och ansökan inte har gjorts på en grundhandling enligt 3 kap. 15 § taxitrafikförordningen (2012:238).

3 § En elektronisk ansökan om utfärdande eller förnyelse får bara ges in om sökandens identitet har fastställts enligt 6 kap. 1 §.

4 § En elektronisk ansökan görs genom att sökanden fotograferar sig i Trafikverkets digitala fotoutrustning och skriver sin namnteckning på den digitala signaturpanelen.

Trafikverket ska överföra det digitala fotot och namnteckningen till vägtrafikregistret i ett system som har godkänts av Transportstyrelsen.

5 § Ett fotografi ska uppfylla följande krav:

1. Ansiktet ska vara avbildat rakt framifrån med hela ansiktet synligt.
2. Ansiktet ska vara jämnt belyst och bakgrunden ska vara ljus och utan skuggor.
3. Hela huvudet ska vara synligt och blicken ska vara riktad mot kamerans lins.
4. Båda ögonen ska vara helt synliga och pupillerna ska synas tydligt.
5. Reflexer ska inte synas i glasögon.
6. Mörka eller färgade glasögon får inte bäras i annat fall än om det är påkallat av medicinska skäl.
7. Huvudbonad eller liknande får inte bäras. Undantag får medges för den som i dagligt bruk av religiösa eller andra särskilda skäl använder huvudbonad. Hela ansiktet måste dock vara synligt.

6 § Vid ansökan om förnyelse enligt 3 kap. 15 § taxitrafikförordningen (2012:238) får en kopia av taxiförarlegitimationen utfärdas. Kopian tillhandahålls av Transportstyrelsen och gäller under sex veckor räknat från ansökan om förnyelse.

Läkarintyg

7 § Till en ansökan om taxiförarlegitimation ska det bifogas ett läkarintyg. Intyget ska vara utformat enligt den blankett som Transportstyrelsen har fastställt.

Läkarintyget får vara högst två månader gammalt när ansökan kommer in till Transportstyrelsen.

Allmänna råd

Blanketten för läkarintyget finns på Transportstyrelsens webbplats. På webbplatsen finns också en e-tjänst som läkare kan ansluta sig till för att skicka intyget digitalt.

Övrigt

8 § Taxiförarlegitimationen ska vara gul och utformad enligt bilagan till dessa föreskrifter.

9 § Taxiförarlegitimationen, eller en giltig kopia av den, ska vara placerad så att den är väl synlig för passagerare i fram- och baksäte i såväl dagsljus som mörker. Kravet på synlighet i mörker gäller inte under färd.

9 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

-
1. Denna författning träder i kraft den 1 juni 2022.
 2. Genom denna författning upphävs
 - a) Vägverkets föreskrifter (VVFS 1998:88) om taxiförarlegitimation,
 - b) Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:65) om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation,
 - c) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:32) om körprov för taxiförarlegitimation, och
 - d) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:33) om prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Mats Hjälms
(Väg och järnväg)

Taxiförarlegitimationens utformning

På framsidan av taxiförarlegitimationen ska det finnas ett välliknande fotografi av innehavaren samt uppgifter om sista giltighetsdag och förarens personliga förarkod. Legitimationen ska vara försedd med de säkerhetsegenskaper som Transportstyrelsen bestämt.



På baksidan av taxiförarlegitimationen ska det finnas uppgifter om utfärdande myndighet, namnteckning och referensnummer samt en streckkod som anger innehavarens person- eller samordningsnummer.



Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om prov i yrkeskunnande för taxitrafik;

TSFS 20

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 7 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. och 8 kap. 2 och 3 §§ taxitrafikförordningen (2012:238) samt beslutar följande allmänna råd.

VÄGTRAFIK

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om det yrkeskunnande och om det prov i yrkeskunnande som avses i taxitrafiklagen (2012:211).

Föreskrifterna gäller även det kontrollprov som avses i 2 kap. 6 § andra stycket taxitrafikförordningen (2012:238).

2 kap. Prov i yrkeskunnande

1 § Den som redan avlagt ett godkänt prov i yrkeskunnande får inte avlägga ett nytt sådant prov.

2 § Provet omfattar de kunskaper som en tillståndshavare bör ha enligt 2 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) och består av fyra delprov:

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer, driftsförhållanden och trafiksäkerhet,
4. fördjupade kunskaper om 1–3.

3 § Provet ska avläggas på svenska.

4 § Delprov 1–3 består av 20 frågor och 3 frågor för utvärdering (testfrågor) vardera. För godkänt resultat krävs minst 12 rätta svar på varje delprov.

Delprov 4 består av 15 frågor och 5 testfrågor. För godkänt resultat krävs minst 9 rätta svar.

Svaren på testfrågorna ska inte räknas in i resultatet.

5 § Delproven får avläggas i valfri ordning.

6 § För godkänt prov i yrkeskunnande krävs att samtliga delprov är godkända inom sex månader från det först godkända delprovet.

7 § Provtiden för delprov 1–3 är 45 minuter vardera och 120 minuter för delprov 4.

8 § Delproven får avläggas med förlängd provtid om det finns särskilda skäl.

9 § En ansökan om förlängd provtid ska göras hos Trafikverket på en blankett som verket har fastställt.

10 § Prov med förlängd provtid får inte bokas innan ansökan enligt 9 § beviljats.

11 § Tiden för prov med förlängd provtid får vara högst 65 minuter för delprov 1–3 och högst 180 minuter för delprov 4.

12 § Kontrollprovet som avses i 2 kap. 6 § andra stycket taxitrafikförordningen (2012:238) består av delprov 4 enligt 2 §.

13 § Före varje delprov ska provdeltagaren skriftligen försäkra på heder och samvete att han eller hon kommer att lämna svar utan att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet.

Tillåtna hjälpmedel är sådana som provförrättaren tillhandahåller eller godkänner.

Väskor och andra personliga tillhörigheter ska i samband med prov placeras på den plats som provförrättaren anvisar. Mobiltelefon och annan otillåten teknisk utrustning ska vara avstängd under provet och förvaras bland personliga tillhörigheter.

Avgifter för prov

14 § Avgifter för prov enligt 2 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska betalas till det konto som Trafikverket bestämt.

15 § Avgiften ska betalas även om provet inte har avlagts på grund av att

1. det funnits hinder för prov enligt 18 §, eller
2. provtiden har avbokats senare än 24 timmar före provtiden.

Detta gäller inte om personen kan visa att han eller hon uteblivit från provet på grund av sjukdom eller annan liknande omständighet.

16 § Den som har obetalda provavgifter enligt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m., får avlägga provet först när avgifterna har betalats.

Identitetsprövning vid prov

17 § Den som ska avlägga provet ska kunna identifiera sig genom en giltig identitetshandling enligt 2 kap. 2–4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser.

Hinder för prov

18 § Följande omständigheter utgör hinder för prov.

1. Personen kommer inte i tid till provet.
2. Personen kan inte identifiera sig enligt 17 §.
3. Personen har inte lämnat försäkran enligt 13 §.
4. Personen bör på grund av någon annan omständighet inte genomgå provet.

Allmänna råd

Exempel på annan omständighet är att personen gör sig skyldig till våld eller hot om våld mot provförrättaren eller uppträder bråkigt eller störande vid provet.

19 § Om det finns hinder för prov ska personen få ett skriftligt beslut om det.

3 kap. Yrkeskunnande

Rättsregler

1 § Provdeltagaren ska ha goda kunskaper om den lagstiftning som reglerar taxitrafik och om sanktioner och påföljder vid brott mot denna lagstiftning.

2 § Provdeltagaren ska kunna tillämpa bestämmelserna om redovisnings- och beställningscentraler för taxitrafik.

Dessutom ska provdeltagaren känna till Swedacs och Transportstyrelsens föreskrifter om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

3 § Provdeltagaren ska kunna tillämpa bestämmelserna om

1. prisinformation, och
2. taxameterutrustning och särskild utrustning för taxifordon.

4 § Provdeltagaren ska känna till

1. bestämmelserna om skolskjuts och vilka krav som ställs på fordon som används vid sådana transporter, och
2. vad som avses med färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

5 § Provdeltagaren ska känna till

1. olika sätt att ingå avtal, avtals giltighet och bindande verkan för taxiföretag,
2. vilka rättigheter och skyldigheter transportörer har vid transport av gods,
3. när samarbete mellan taxiföretag är tillåtet enligt bestämmelserna om konkurrens, och
4. bestämmelserna om gruppundantag för konkurrensbegränsande avtal om viss taxisamverkan.

6 § Provdeltagaren ska

1. känna till hur offentliga upphandlingar går till, och
2. kunna analysera ett förfrågningsunderlag och känna till hur anbud hanteras.

7 § Provdeltagaren ska

1. kunna redogöra för
 - a) innebörden av olika företagsformer och veta vad som är skillnaden mellan en fysisk och en juridisk person, och
 - b) hur registrering och ändring av företagsformer genomförs, och
2. känna till innebörden av
 - a) ett kompanjonavtal och en kompanjonförsäkring, och
 - b) en konkurs.

8 § Provdeltagaren ska

1. kunna redogöra för
 - a) arbetsgivaransvaret och förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare,
 - b) arbetstagares anställningsskydd,
 - c) rätt till föräldraledighet och semester,
 - d) bestämmelserna om arbetstid,
 - e) bestämmelserna om arbetsmiljö med särskild betoning på arbetsgivarens ansvar, och
 - f) åtgärder mot hot och våld i arbetsmiljön, och
2. känna till
 - a) arbetsgivarens skyldigheter som gäller rätten till sjuklön,
 - b) bestämmelserna om rehabiliteringsåtgärder, och
 - c) innebörden av ett kollektivavtal.

Företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag

9 § Provdeltagaren ska kunna

1. redogöra för innebörden av
 - a) bokföringsskyldigheten,
 - b) räkenskapsår,
 - c) löpande bokföring,
 - d) arkivering av räkenskapsinformation, och
 - e) god redovisningssed,
2. kunna tillämpa bestämmelserna om löpande redovisning, och
3. känna till vad som ska ingå i en årsredovisning.

10 § Provdeltagaren ska känna till

1. olika betalningssätt och de villkor som gäller när de används, och
2. olika finansieringsformer och de kostnader och förpliktelser som de är förenade med.

11 § Provdeltagaren ska kunna tillämpa bestämmelserna om

1. mervärdesskatt,
2. inkomstskatt, arbetsgivaravgift, egenavgift, och
3. förmånsbeskattning för personbilar och lätta lastbilar.

12 § Provdeltagaren ska kunna

1. upprätta och tolka en resultat- och en likviditetsbudget,
2. genomföra ekonomiska beräkningar utifrån ett företags intäkter och kostnader,

3. analysera ett företags ekonomiska situation och lönsamhet, och
4. känna till
 - a) vad en balansräkning och en resultaträkning är, hur sådana ställs upp och ska tolkas, och
 - b) innebörden av de olika delarna i en kostnadsberäkning.

13 § Provdeltagaren ska kunna redogöra för innebörden av de kvalitets- och miljöledningssystem som är relevanta för en transportverksamhet.

14 § Provdeltagaren ska känna till

1. vilka sak- och personförsäkringar som kan förekomma i ett taxiföretag och vilka rättigheter och skyldigheter de är förenade med,
2. grunderna för marknadsföring, och
3. bestämmelserna om reklamskatt.

Tekniska normer och driftsförhållanden

15 § Provdeltagaren ska kunna genomföra

1. färdplanering så att en god transportekonomi uppnås, och
2. beräkningar om fordons maximala last.

16 § Provdeltagaren ska kunna redogöra för

1. värdet av ett förebyggande fordonsunderhåll,
2. vägtransporters miljöpåverkan och hur fordon ska framföras så att bränsleförbrukning, luftföroreningar och buller kan minimeras,
3. bestämmelserna om registreringsbesiktning och kontrollbesiktning av fordon, och
4. bestämmelserna om användning av hjul och däck när det gäller
 - a) mönsterdjup,
 - b) dubbdäck,
 - c) vinterdäck,
 - d) olika fordonskombinationer,
 - e) hjul- och däckdimensioner, och
 - f) märkningar av och egenskaper hos typgodkända däck.

17 § Provdeltagaren ska kunna tillämpa bestämmelserna om transport av farligt gods på väg och känna till definitionen och betydelsen av värdeberäknad mängd.

Trafiksäkerhet

18 § Provdeltagaren ska kunna redogöra för vilket ansvar arbetsgivaren har att säkerställa att det på arbetsplatsen finns kunskap om vilka åtgärder som ska vidtas vid olycksfall, akut sjukdom eller krissituationer.

19 § Provdeltagaren ska kunna redogöra för vilka behörigheter taxiförare ska ha, betydelsen av att kontrollera giltigheten av förarens taxiförarlegitimation och hur sådan kontroll kan göras.

20 § Provdeltagaren ska känna till betydelsen av att kontrollera fordonets funktion, säkerhet och utrustning samt lastens skick. Dessutom ska

provdeltagaren kunna utarbeta skriftliga anvisningar till förarna om hur kontrollen kan utföras.

21 § Provdeltagaren ska känna till

1. Nollvisionen och dess betydelse för det egna trafiksäkerhetsarbetet,
2. sambandet mellan hastighet, bältesanvändning och risken för personsador,
3. hur läkemedel eller alkohol och andra droger påverkar körförmågan och risken för olyckor, och
4. hur trötthet inverkar på trafiksäkerheten.

22 § Provdeltagaren ska kunna

1. tillämpa bestämmelserna om vilotider och personlig tidbok, och
2. analysera om en transport får genomföras med hänsyn till vilotidsbestämmelserna.

4 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

-
1. Denna författning träder i kraft den 1 juni 2022.
 2. Genom denna författning upphävs
 - a) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:140) om yrkeskunnande för taxitrafik, och
 - b) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:141) om prov i yrkeskunnande för taxitrafik.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Sara Målvist
(Väg och järnväg)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik;

TSFS 20[YY]

[ÖB:] [XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 7 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. och 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237) samt beslutar följande allmänna råd.

VÄGTRAFIK

Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter innehåller kompletterande bestämmelser om det examensprov som är ett krav för att styrka yrkeskunnande för yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

Prov i yrkeskunnande

2 § Den som redan avlagt ett godkänt prov i yrkeskunnande får bara avlägga ett nytt sådant prov om det är ett krav för att återupprätta det goda anseendet.

3 § Provet finns i två versioner: en för godstransporter och en för persontransporter.

4 § Provet ska avläggas på svenska.

5 § Delprov 1 består av 40 frågor och 5 frågor för utvärdering (testfrågor). Varje rätt besvarad fråga ger 1 poäng. För godkänt resultat på delprovet krävs minst 24 poäng.

Delprov 2 består av 20 frågor och 4 testfrågor. Varje rätt besvarad fråga ger 2 poäng. För godkänt resultat på delprovet krävs minst 24 poäng.

Svaren på testfrågorna ska inte räknas in i resultatet.

6 § Delprov 1 består av skriftliga flervalfrågor med fyra svarsalternativ.

7 § Delproven får avläggas i valfri ordning.

8 § För godkänt prov i yrkeskunnande krävs att båda delproven är godkända inom en månad från det först godkända delprovet.

9 § Provtiden för varje delprov är 120 minuter.

10 § Delproven får avläggas med förlängd provtid om det finns särskilda skäl.

11 § En ansökan om förlängd provtid ska göras hos Trafikverket på en blankett som verket har fastställt.

12 § Prov med förlängd provtid får inte bokas innan ansökan enligt 11 § har beviljats.

13 § Tiden för prov med förlängd provtid får vara högst 180 minuter per delprov.

14 § Före varje delprov ska provdeltagaren skriftligen försäkra på heder och samvete att han eller hon kommer att lämna svar utan att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet.

Tillåtna hjälpmedel är sådana som provförrättaren tillhandahåller eller godkänner.

Väskor och andra personliga tillhörigheter ska i samband med prov placeras på den plats som provförrättaren anvisar. Mobiltelefon och annan otillåten teknisk utrustning ska vara avstängd under provet och förvaras bland personliga tillhörigheter.

Avgifter för prov

15 § Avgifter för prov enligt 2 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska betalas till det konto som Trafikverket bestämmer.

16 § Avgiften ska betalas även om provet inte har avlagts på grund av att

1. det funnits hinder för prov enligt 19 §, eller
2. provtiden har avbokats senare än 24 timmar före provet.

Detta gäller inte om personen kan visa att han eller hon uteblivit från provet på grund av sjukdom eller annan liknande omständighet.

17 § Den som har obetalda provavgifter enligt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. får avlägga provet först när avgifterna har betalats.

Identitetsprövning vid prov

18 § Den som ska avlägga provet ska kunna identifiera sig genom en giltig identitetshandling enligt 2 kap. 2–4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser.

Hinder för prov

19 § Följande omständigheter utgör hinder för examensprov:

1. Personen ska enligt artikel 8.2 i förordningen (EG) nr 1071/2009 inte genomgå provet i Sverige.

2. Personen är olämplighetsförklarad enligt 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210) och har en olämplighetstid som fortfarande löper.
3. Personen kommer inte i tid till provet.
4. Personen kan inte identifiera sig enligt 18 §.
5. Personen har inte lämnat försäkran enligt 14 §.
6. Personen bör på grund av någon annan omständighet inte genomgå provet.

Allmänna råd

Exempel på annan omständighet är att personen gör sig skyldig till våld eller hot om våld mot provförrättaren eller uppträder bråkigt eller störande vid provet.

20 § Om det finns hinder för prov ska personen få ett skriftligt beslut om det.

Undantag

21 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

-
1. Denna författning träder i kraft den 21 februari 2022.
 2. Genom denna författning upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:37) om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Jenny Bragg
(Väg och järnväg)

Konsekvensutredning av föreskrifter om

- **prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik,**
- **taxiförarlegitimation, och**
- **prov i yrkeskunnande för taxitrafik.**

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter och allmänna råd om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik med anledning av ändringar i förordning (EG) nr 1071/2009¹ om att nytt prov måste avläggas i vissa fall. I samband med det föreslår vi också att utformningen av provet ändras i några delar, främst vad gäller godkännandekravet och delprovs turordning. Eftersom den nu gällande föreskriften (TSFS 2010:37) redan ändrats vid tre tillfällen föreslår vi en ny grundföreskrift.

Vi föreslår också att vi slår ihop de sex olika föreskrifter och allmänna råd som handlar om taxiförarlegitimation och om kunskapskrav och prov för taxiförare och trafikansvariga så att vi istället får två nya föreskrifter:

- föreskrifter om taxiförarlegitimation
- föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

Vi inför nya bestämmelser som syftar till att motarbeta fusk vid kunskapsprov hos Trafikverket i alla tre föreskrifterna. Vi kommer bland annat att ställa krav på att den som avlägger prov för taxiförarlegitimation ska fotograferas i samband med sitt första prov.

Vi lämnar också förslag om att det i vissa fall ska vara möjligt att få förlängd provtid och att uppgifterna om taxiförarens fullständiga namn och personnummer tas bort från taxiförarlegitimationen.

Syftet med förslaget är även att meddela föreskrifter som följer internationell och nationell lagstiftning och innehåller relevanta och uppdaterade kunskapskrav.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Gemensamt för alla föreskrifterna

Trafikverket Förrarprov har uppmärksammat att fusk förekommer vid de kunskapsprov de anordnar och det har visat sig att det saknats effektiva verktyg för att motarbeta fusk, vilket gör att även om någon ertappas med att fuska är konsekvenserna inte tillräckligt avskräckande.

Dagens föreskrifter medger inte förlängd provtid vilket är ett problem för den som har läs- och skrivsvårigheter.

1.2 Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Krav på examensprov i vissa fall

Förordning (EG) nr 1071/2009 innehåller bestämmelser om utformningen och anordnandet av det skriftliga examensprov som måste avläggas av den som vill styrka ett sådant yrkeskunnande som krävs för att bli trafikansvarig i ett företag som bedriver person- eller godstransporter. I juli 2020 beslutades vissa ändringar i förordning 1071/2009.² En av ändringarna innebär att en trafikansvarig som har blivit förklarad olämplig antingen måste genomgå en utbildning i minst tre månader eller klara ett examensprov för att få sitt goda anseende återupprättat. Sverige har inte infört något krav på obligatorisk utbildning och därför kommer den som vill återupprätta sitt goda anseende att behöva avlägga ett nytt skriftligt examensprov.

Ändringarna i EU-förordningen innebär att våra föreskrifter måste ändras så att det i vissa fall blir tillåtet att avlägga ett nytt examensprov för samma trafikslag.

Krav för godkänt prov i yrkeskunnande

Sökanden ska sammanlagt för alla delprov uppnå ett genomsnittligt resultat på minst 60 % av det totala antalet poäng och antalet erhållna poäng i varje delprov får inte understiga 50 % av antalet möjliga poäng.³ Vi har utformat provet i yrkeskunnande i enlighet med detta krav, vilket innebär att det inte går att säga om ett enskilt delprov blir en del av ett godkänt examensprov eller inte förrän båda delproven är avlagda. Huruvida ett delprov kan ligga till grund för ett godkänt examensprov avgörs nämligen inte bara av det delprovets resultat, utan är tätt sammanknutet med resultatet på det andra

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom transportsektorn

³ Bilaga 1, avsnitt II, förordning (EG) nr 1071/2009.

delprovet. Vår reglering innebär också att det uppstår situationer där den enskilde kan få 50 % eller mer av antalet möjliga poäng på båda delproven men ändå inte får ett godkänt examensprov, eftersom det totala resultatet när båda delproven räknas samman inte uppgår till minst 60 %. Vi anser att detta gör det onödigt krångligt för den enskilde att förstå vad som krävs för att få ett godkänt examensprov. Det är också svårt att förklara varför den som genomfört två delprov med tillräckligt bra enskilda resultat i vissa fall ändå inte får ett godkänt examensprov.

Delprov

Dagens föreskrifter innehåller ett krav som innebär att delprov 1 ska avläggas först. Kravet har införts i våra IT-system på så sätt att det inte går att boka delprov 2 förrän det finns ett bokad eller genomfört delprov 1. En annan följd är att även om provdeltagaren avlägger delprov 1 med ett underkänt resultat måste delprov 2 avläggas innan delprov 1 får genomföras igen. Vi anser att detta krav är onödigt och inte bidrar med något av värde.

Dagens föreskrifter innehåller även ett krav som innebär att ett tillgodoräkningsbart delprov inte får avläggas på nytt under samma period. Med period avses den period på en månad som startar så snart det finns ett tillgodoräkningsbart delprov. En indirekt konsekvens av kravet är att även om det finns två tillgodoräkningsbara delprov inom loppet av en månad, men det totala resultatet inte är tillräckligt för att få ett godkänt examensprov, så får det inte avläggas ett nytt delprov av samma slag inom perioden. Istället måste en ny period påbörjas och båda delproven avläggas på nytt. Vi anser att det är en orimlig konsekvens. När vi nu reviderar kraven kring vilka delprov som är godkända finns det inte längre något behov av denna reglering och därför tar vi bort den. Vi kommer inte att nämna detta ytterligare i konsekvensutredningen.

1.3 Föreskrifter om taxiförarlegitimation

Kunskapskrav

Transportstyrelsen har fått signaler från intresseorganisationer och polisen att dagens taxiförare har bristande kunskap på vissa områden. Det är framförallt två områden som pekats ut: hantering av taxameterutrustningen och bemötande. Vi kan konstatera att de nuvarande föreskrifterna delvis är omoderna. De föreskrifter som reglerar vilka kunskapskrav som en blivande taxiförare ska uppfylla har inte reviderats på många år. Både teknik, fordon och regelverk har förändrats under dessa år.

Den som vill bli taxiförare ska avlägga ett teoretiskt prov vid Trafikverket. Provet är idag uppdelat på tre olika delprov, varav ett handlar om kartläsning och består av fallstudier som ska lösas under högst 120 minuter. Både Trafikverket och taxibranschen har påtalat att de kunskaper som

kontrolleras vid kartläsningsprovet är otidsenliga. Taxiförare använder inte längre tryckta kartor för att hitta till rätt adress.

Ett annat problem är att det i dagens körprov inte finns något krav som innebär att taxiförare ska kunna ta emot en muntlig vägbeskrivning och hitta till rätt plats. Även om elektroniska navigeringssystem uppdateras snabbare än tryckta kartor, så sker även sådana uppdateringar med en viss fördröjning. Det uppstår problem när nya industri- och bostadsområden byggs och nya vägar och adresser ännu inte finns registrerade på elektroniska kartor. Därför kan inte taxiförare enbart förlita sig på att alla adresser finns i navigatören. De behöver kunna ta till sig en muntlig vägbeskrivning och förstå när de behöver ställa kompletterande frågor till kunden eller beställningscentralen för att kunna utföra köruppdraget.

Automatväxlad personbil

Nuvarande föreskrifter innehåller krav på det fordon som ska användas vid körprovet. Ett av kraven anger att bilen inte får vara utrustad med automatisk frikopplingsanordning. Det framgår också att bilen inte får vara utrustad med automatisk växellåda om sökanden har körkort med behörighet B utan villkor om automatisk växellåda. Majoriteten av körproven ska alltså avläggas med fordon som har manuell växellåda. Många förare har inte kört en manuellt växlad bil på många år och kan därför behöva träna med att köra manuellt växlad bil innan man ska genomföra körprovet för taxi. Det går att ifrågasätta om kravet är motiverat 2021, då vi uppskattar att 9 av 10 taxibilar numera är försedda med automatlåda eller saknar motsvarande transmission p.g.a. eldrift. Av alla nyregistrerade personbilar 2020 var endast 12,7 % försedd med manuell växellåda. Att föraren kan köra en manuellt växlad bil på ett mjukt sätt innebär inte att samma förare kan köra en automatväxlad bil lika mjukt, eftersom fotarbetet skiljer sig åt. Körprovet testar därmed i flertalet fall förarens förmåga att köra ett fordon som är annorlunda utrustat än de fordon han eller hon sannolikt kommer att använda i sitt yrke.

Taxiförarlegitimationens utformning

Taxiförarlegitimationen är inte en regelrätt legitimation, utan ett kompetensbevis. Idag innehåller taxiförarlegitimationen flera personuppgifter: foto, fullständigt namn, namnteckning och personnummer. Det framgår av taxitrafikförordningen att legitimationen ska vara placerad så att den är väl synlig för passagerare. Syftet med det är främst att passageraren ska kunna se att den person som framför fordonet också är den vars foto finns på legitimationen och därmed är behörig att framföra taxifordonet. Taxipassagerare ska kunna känna sig trygga med att den som kör taxifordonet är den han eller hon säger sig vara. Detta intresse krockar i vissa fall med den enskilda taxiförarens intresse av att få känna sig trygg på sin arbetsplats. Vi har blivit kontaktade av Transportarbetareförbundet och

av enskilda taxiförare som uppger att det blivit ett problem att taxiförare blir uppsökta av kunder på fritiden och i sina hem. En del förare har blivit förföljda och utsatta för hot. De förare som kontaktat Transportstyrelsen har därför framfört önskemål om att de inte ska behöva visa sitt namn och personnummer på taxiförarlegitimationen, eftersom de uppgifterna gör det lättare att lokalisera förarna.

Fusk vid avläggande av prov och utfärdande av taxiförarlegitimation

Det är ett problem att det finns personer som väljer att skaffa sig taxiförarlegitimation genom att anlita en annan person som avlägger provet i deras ställe. Det går till så att den anlitade personen visar upp den egentliga provdeltagarens legitimation så att rätt namn förs in i Trafikverkets provsystem. När samtliga prov är godkända och ansökan om taxiförarlegitimation beviljats skickar Transportstyrelsen ut en grundhandling för tillverkning av taxiförarlegitimationen till den person vars namn finns i systemet. Denne skickar in grundhandlingen med sitt eget foto och vi har ingen kännedom om att den personen aldrig avlagt något prov.

Ett annat problem med att vi alltid använder en grundhandling för att utfärda taxiförarlegitimation är att det är en onödigt tidskrävande process som kräver manuell hantering och som även fördröjer tiden det tar för en taxiförare att få sin legitimation.

Idag finns det inga närmare kvalitetskrav på fotografiet vilket det gör för t.ex. körkort. Foton på personer med mössa, solglasögon m.m. kan försvåra identifieringen av föraren och ska därför inte godtas för tillverkning av taxiförarlegitimation.

1.4 Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

Vi kan konstatera att de nuvarande föreskrifterna om vilka kunskaper en trafikansvarig ska ha är omoderna och att de innehåller ett stort antal hänvisningar till lagar och förordningar. Vi har omformulerat kunskapskraven på så sätt att vi istället för att hänvisa till en specifik lagstiftning anger vilket ämnesområde den trafikansvariga ska ha kunskaper om. Vi anser att det gör föreskrifterna tydligare och minskar risken att de snabbt blir inaktuella när lagar och förordningar ändrar namn. Vi har även tagit bort kravet på kunskaper om miljöbalken och om data- och teleteknik eftersom vi bedömt att de är så allmänna att de inte tillför något, samt lagt till några nya krav som bland annat gäller lagstiftningen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. I övrigt gör vi inga ändringar i dessa föreskrifter och kommer därför inte att nämna dem ytterligare i konsekvensutredningen.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Gemensamt för alla föreskrifterna

Det ska bli möjligt att lagföra personer som ertappas med att fuska vid kunskapsprov och Trafikverket ska kunna ställa krav på att provdeltagare ska placera sina tillhörigheter på anvisad plats.

Det ska vara möjligt för den som har påtagliga läs- och skrivsvårigheter att avlägga prov med förlängd provtid.

2.2 Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Vi måste ha en reglering som stämmer överens med regleringen i förordning (EG) nr 1071/2009⁴.

Dessutom vill vi att föreskrifterna tydligt ska ange hur många poäng som krävs på varje delprov för att få ett godkänt examensprov. En sådan reglering innebär, i motsats till dagens reglering, att provdeltagaren omedelbart efter ett genomfört delprov får besked om resultatet är tillräckligt bra eller inte, utan att behöva invänta resultatet av nästa delprov. Vi vill med ändringarna om delprovs turordning förenkla reglerna kring när och hur prov får avläggas.

2.3 Föreskrifter om taxiförarlegitimation

En taxiförare som fått sin taxiförarlegitimation ska ha en grundläggande kunskap inom relevanta områden, så att föraren kan utföra arbetet yrkesmässigt.

Taxiförares kunskaper i navigering ska ha en relevant omfattning och inriktning så att de kan hitta till resmålet, både genom att använda de tekniska system som finns idag och utifrån en muntlig vägbeskrivning som ges till föraren.

Under körprovet ska föraren kunna framföra en personbil på ett tryggt, miljömässigt och trafiksäkert sätt. Eftersom majoriteten av taxibilar är utrustade med automatisk växellåda eller är eldrivna ska det vara möjligt att använda sådana fordon även vid körprovet.

Vi vill att taxiförarlegitimationen ska ha en sådan utformning att vi uppnår en ökad trygghet för taxiförare, samtidigt som passagerare även fortsatt ska känna sig trygga med vem som kör fordonet.

Vi ska göra det svårare att fuska för den som skickar någon annan till provet genom att införa krav som medför att legitimationen utfärdas med foto på

⁴ Genom ändringarna i förordning (EU) 2020/1055.

den som faktiskt avlagt provet. Processen för utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimationer ska även bli snabbare och enklare.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

A. Gemensamt för alla föreskrifterna

Om ingenting görs kan inte de personer som ertappas med att fuska vid kunskapsprov lagföras och Trafikverket saknar författningsstöd för att kräva att provdeltagare ska placera sina tillhörigheter på anvisad plats.

Det kommer inte heller framöver att vara möjligt att få längre provtid.

B. Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Ändringarna i förordning (EG) nr 1071/2009 innebär att våra föreskrifters nuvarande reglering inte längre stämmer överens med varken EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning och därför måste ändras.

Om vi inte gör någon ändring av delprovs resultat kommer vi även fortsättningsvis att ha regler som både är svåra att förstå och som innebär att det är först när båda delproven är slutförda som den enskilde vet om respektive delprovs resultat är tillräckligt för att examensprovet ska godkännas.

Vi kommer även fortsättningsvis ställa ett onödigt krav på i vilken ordning delprov ska avläggas.

C. Föreskrifter om taxiförarlegitimation

Om Transportstyrelsen inte genomför några förändringar kommer förarnas kunskaper inte förändras, inte heller inom de områden som tappat sin relevans.

Om kartläsningsprovet kvarstår i sin nuvarande form kommer vi ha kvar ett delprov som är otidsenligt. Föraren behöver även avlägga tre teoretiska prov vid Trafikverket.

Trafikverket Förarprov måste även fortsättningsvis tillhandahålla manuellt växlade bilar vid körprov för taxiförarlegitimation. Någon kontroll av att föraren kan köra ett sådant fordon som han eller hon primärt kommer att använda kommer inte att ske vid körprovet.

Om Transportstyrelsen inte tar bort uppgiften om förarens fullständiga namn och personnummer från taxiförarlegitimationen kan problemet med att kunder söker upp förare i hemmet eller på sociala medier kvarstå.

Det kommer även fortsättningsvis vara möjligt för enskilda att fuska genom att anlita en person med liknande utseende som avlägger provet i yrkeskompetens mot betalning, men ändå få en taxiförarlegitimation utfärdad med sitt eget foto. Transportstyrelsen kommer också att behöva fortsätta att hantera grundhandlingar vid samtliga utfärdanden och förnyelser av taxiförarlegitimationer.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

De flesta av våra förslag innebär att vi föreslår ändringar av befintliga regleringar och det finns därför inga egentliga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

A. Regleringar som gäller alla föreskrifterna

Transportstyrelsen har i ett utredningsuppdrag om illegal förarutbildning⁵ föreslagit att det i myndighetens föreskrifter införs ett krav på att provdeltagare, i samband med alla typer av kunskapsprov som utförs vid Trafikverket, ska intyga på heder och samvete att de inte kommer att fuska vid provet. Dessutom införs ett krav på att provdeltagare ska placera sina tillhörigheter på anvisad plats. Vi ser ingen anledning att föreslå något annat alternativ än det som redan införts i våra andra provföreskrifter.

Det är Trafikverkets praxis att lägga till 50 % av den totala provtiden på ett prov med förlängd provtid. Samma tidstillägg finns numera angivet i flera andra av Transportstyrelsens föreskrifter. Vi anser att det är rimligt att vi tillämpar samma tidstillägg även för de prov som gäller taxi och yrkesmässig trafik.

B. Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Då vi måste göra det möjligt för en trafikansvarig som blivit förklarad olämplig att avlägga nytt prov för att återupprätta sitt goda anseende finns det inte någon alternativ reglering till den föreslagna.

Vi gör det möjligt att boka och genomföra delprov i valfri ordning, detta går bara att reglera på ett sätt.

Krav för godkänt prov i yrkeskunnande

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Vi inför en godkännandegräns på 60 % för varje enskilt delprov.

⁵ Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, TSG 2019-6548, 2020-09-30.

Alternativ 2

Vi inför en ännu högre godkännandegräns för varje enskilt delprov.

C. Föreskrifter om taxiförarlegitimation

Kunskapskrav

Eftersom vi har fått önskemål om ett större fokus på ämnesområdena hantering av taxameterutrustning och bemötande, bör antalet frågor vara flest på dessa områden. Vi föreslår därför att antalet frågor per ämnesområde viktas utifrån detta. Vi föreslår också att ämnesområdet navigering har något fler frågor än genomsnittet och att vi inför ett nytt praktiskt moment om navigering i körprovet.

Automatväxlad personbil

Eftersom vi föreslår att kravet som innebär att körprov måste avläggas i en manuellt växlad bil ska utgå finns inget alternativ till reglering.

Taxiförarlegitimationens utformning

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Taxiförarlegitimationens framsida ska innehålla foto, förarkod och gällertill-datum. På baksidan ska det finnas uppgifter om utfärdande myndighet, namnteckning, referensnummer och en streckkod som anger förarens person- eller samordningsnummer. Förarens för- och efternamn utgår, liksom personnumret i klartext på baksidan. Då är namnet inte längre synligt för passageraren, men namnteckningen finns kvar på baksidan så att polisen kan kontrollera uppgiften mot körkortet eller en annan identitetshandling.

Alternativ 2

Förarens för- och efternamn utgår från framsidan och person- eller samordningsnumret från baksidan. På baksidan utgår även förarens namnteckning. Då återger taxiförarlegitimationen endast förarens foto.

Fusk vid avläggande av prov och utfärdande av taxiförarlegitimation

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Provdeltagaren ska alltid fotografera sig vid Trafikverket vid första delprovet, men det är frivilligt vid förnyelse av taxiförarlegitimationen. Den som vill kan använda en grundhandling vid förnyelsen istället för en elektronisk ansökan.

Alternativ 2

Provdeltagaren ska alltid fotografera sig vid Trafikverket, både i samband med att första delprovet avläggs och vid förnyelse av taxiförarlegitimationen.

Vi föreslår även att vissa kvalitetskrav på fotografiet införs i föreskriften, så att undermåliga fotografier kan avvisas.

4. Vilka är berörda?

Personer som ska avlägga prov vid Trafikverket i yrkeskunnande för gods- och persontransporter, prov i yrkeskunnande för taxitrafik eller prov för taxiförarlegitimation berörs av de föreslagna regelförändringarna i samband med proven.

Redan verksamma taxiförare kan komma att beröras av införandet av elektronisk förnyelse av taxiförarlegitimationen, men också av att vi tar bort vissa uppgifter från taxiförarlegitimationen.

De utbildningsföretag som utbildar blivande taxiförare berörs av de förändringar av ämnesområden och kunskapskrav som vi föreslår.

Trafikverket berörs av förslagen som gäller åtgärder mot fusk och ändringarna i kunskapskraven som gäller både provet i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation och provet i yrkeskunnande för taxitrafik.

Transportstyrelsen berörs av ändringarna som gäller taxiförarlegitimationens utformning, kravet på fotografering i samband med utfärdande av taxiförarlegitimation samt ändringarna i utformningen av provet i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Polismyndigheten berörs i egenskap av kontrollmyndighet på väg. För att kunna utföra kontroller av taxiförare behöver de bland annat känna till hur en giltig taxiförarlegitimation ska se ut.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Utbildningsföretagen berörs av den förändrade utformningen av prov i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation. De behöver uppdatera sina kursplaner och informationsmaterial så att de stämmer överens med kraven i föreskrifterna.

Taxitrafikföretag berörs genom att nytillkomna taxiförare kommer att ha ännu mer relevanta kunskaper än idag, vilket kan öka kundnöjdheten och även minska onödiga kostnader för företaget som uppkommer på grund av fordonsbrister, böter eller bomkörningar då föraren inte hittar till rätt plats eller blir försenad.

5.2 Medborgare

De som ska avlägga skriftligt prov vid Trafikverket måste försäkra på heder och samvete att de inte ska fuska, på annat sätt vilseleda eller använda otillåtna hjälpmedel vid provtillfället. Den som inte skriver under försäkran får inte genomföra provet.

Den som t.ex. har dyslexi och behöver förlängd provtid kommer att få en möjlighet att ansöka om det. När vi föreskriver om förlängd provtid blir det också tydligt för den enskilde hur lång provtiden kan vara.

Den som efter att en olämplighetstid löpt ut vill bli trafikansvarig på nytt måste avlägga nytt examensprov i yrkeskunnande. Detta innebär visserligen nya kostnader för den enskilde, men det är en konsekvens av ändringarna i förordning (EG) nr 1071/2009, så därför går vi inte in närmare på dem här.

Vi kommer att ställa ett något högre krav på vad som krävs för att ett delprov ska kunna ingå i ett godkänt yrkeskunnandeprov i yrkesmässig trafik. Det kommer inte längre att vara möjligt att tillgodoräkna sig delprov med resultat på 50 eller 55 %, utan delprov med sådana resultat blir underkända direkt. Det är svårt att bedöma hur många som kommer att beröras av förändringen, eftersom en individ kan ha avlagt mer än ett delprov av samma slag och därmed representera mer än en provdeltagare i statistiken. Det vi kan redovisa är vid hur många delprov som resultatet varit 50 eller 55 %. Vi har valt att visa uppgifter från 2019 och 2020, se tabellerna på nästa sida.⁶

⁶ I den grupp individer som delproven i tabellerna representerar finns både personer som genom en kombination av ett av dessa delprov och ett annat fick sitt yrkeskunnande, men också personer som inte fick det. Det vi kan säga med säkerhet är att om kravet redan under 2019 och 2020 varit att varje delprovs resultat måste uppgå till 60 % så hade inga av delproven i tabellerna varit godkända.

Delprov	50 %	55 %	Totalt antal delprov
Delprov 1 gods	143 (12 %)	158 (13 %)	1220
Delprov 2 gods	170 (16 %)	202 (19 %)	1072
Delprov 1 buss	3 (6 %)	5 (9 %)	53
Delprov 2 buss	3 (7 %)	5 (11 %)	45

Antal delprov med resultat 50 eller 55 %, 2020. Källa: Trafikverket.

Delprov	50 %	55 %	Totalt antal delprov
Delprov 1 gods	138 (12 %)	144 (13 %)	1109
Delprov 2 gods	171 (17 %)	176 (18 %)	996
Delprov 1 buss	4 (6 %)	5 (8 %)	62
Delprov 2 buss	6 (11 %)	8 (15 %)	55

Antal delprov med resultat 50 eller 55 %, 2019. Källa: Trafikverket.

Konsekvensen av vårt förslag om att höja godkännandegränsen är att det kommer att krävas ett bättre resultat på båda delproven för att de ska kunna ingå i ett godkänt prov. Men det innebär också att alla som genomför ett delprov omedelbart kommer att få besked om huruvida delprovet är godkänt eller inte.

Den föreslagna regleringen innebär också att provdeltagaren själv får avgöra vilket delprov som ska genomföras först och inte längre behöver boka delprov i en viss turordning.

Det blir billigare för den enskilde att avlägga prov i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation eftersom vi tar bort ett delprov. Provvavgiften för ett delprov är i dagsläget 325 kronor.

Avsikten med våra föreslagna förändringar om kunskapskraven för taxiförare är att medborgarnas kundnöjdhet ska öka på sikt. För de medborgare som tänker bli taxiförare hoppas vi att de kunskapskrav som ställs innebär att föraren kommer att känna sig trygg i sin nya yrkesroll som taxiförare. Kunskaper i navigering kommer även fortsatt att vara en viktig del av provet i yrkeskompetens men inte längre att vara ett eget prov. Körprovet utvecklas med ett nytt krav på att föraren ska kunna följa en muntlig vägbeskrivning, vilket bör innebära att framtidens taxiförare blir bättre på att hitta till resmålet – även i de fall där tekniken inte är till någon hjälp.

För den medborgare som kört automatväxlad personbil under många år krävs det inga extra förberedelser i samband med körprovet när vi tar bort kravet på att provet ska genomföras med manuellt växlad bil. Detta bör även

hålla nere kostnaderna för den enskilda medborgaren, som i annat fall kan behöva övningsköra med en manuellt växlad personbil inför körprovet.

Förslaget att ändra taxiförarlegitimationens utformning bör innebära en ökad trygghet för taxiförare i allmänhet. Vår bedömning är att förslaget även är positivt för passagerarna. När namnet tas bort kan förarkoden göras större vilket innebär att den blir lättare att utläsa från baksätet. Vi bedömer att den sexsiffriga koden är minst lika lätt att komma ihåg eller anteckna, som att komma ihåg förarens för- och efternamn. Koden framgår dessutom av det taxameterkvitto som kunden alltid ska få.

Förslaget som innebär att vi alltid ställer krav på fotografering när det första delprovet för yrkeskompetens genomförs innebär ingen ny kostnad, även idag krävs foto för att få sin taxiförarlegitimation utfärdad. Skillnaden med vårt förslag blir att fotograferingen alltid ska genomföras på Trafikverkets förarprovskontor. I dagsläget kostar det 80 kronor att fotografera sig hos Trafikverket om fotograferingen är ett föreskrivet krav.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Trafikverket får genom förslaget om intygsförfarande vid prov bättre möjligheter att stävja fusk vid prov. Hanteringen av personliga tillhörigheter vid provtillfällena innebär att det måste finnas en lämplig plats i eller i anslutning till provlokalen att anvisa provtagarna till. Enligt utredningen om illegal förarutbildning kommer Trafikverkets kostnader för att installera skåp för provdeltagares tillhörigheter vid alla prov, inklusive körkortsprov, att uppgå till ca 1 miljon kr, plus ca 100 000 kr i installationskostnad. Den systemutveckling och ändrade rutiner som kommer att krävas för att hantera avstängningar uppskattades i samma utredning till ca 200 000 kr. Kraven i de föreskrifter vi nu föreslår är alltså inte de enda som innebär kostnader för Trafikverket, utan kostnaderna ovan är den summa som omfattar alla prov.

Trafikverket behöver tillhandahålla provtillfällena med längre provtid när det blir möjligt att ansöka om förlängd provtid men även ta fram frågor till de nya kunskapskrav som vi föreslår ska införas. Trafikverkets kostnader för att ta fram nya provfrågor beräknas till ca 500 000 kr. Dessutom behöver de anpassa sitt stödsystem för prov, så att rätt antal frågor slumpas fram inom respektive ämnesområde. Trafikverket kommer även att behöva göra vissa justeringar i sina system som kommunicerar med våra provsystem när vi gör ändringar i provföreskrifterna. Detta är ändringar som inte kräver någon ny utveckling på Trafikverkets sida och som de enligt uppgift kan ta inom ordinarie förvaltningskostnad. Samma sak gäller eventuell testning av samkörning mellan Trafikverkets och Transportstyrelsens system.

Förslaget som innebär att vi föreskriver om elektroniskt utfärdande av taxiförarlegitimation innebär att Trafikverket måste kunna hantera ett ökat

antal fotograferingar av de som avlägger prov för taxiförarlegitimation. Enligt uppgift från Trafikverket krävs det inga omfattande systemändringar för att kunna hantera dessa foton, eftersom det redan finns en liknande teknisk lösning för körkort. Även dessa ändringar kommer att kunna hanteras inom Trafikverkets ordinarie förvaltningskostnad.

Vi på Transportstyrelsen kommer att behöva göra en del systemändringar för att anpassa våra IT-system till de ändrade reglerna. Det gäller främst de ändringar som gäller provet i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik och att vi ändrar antalet delprov för prov i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation. Dessa kostnader uppskattas till totalt ca 1 miljon kronor.

Det finns även behov av att anpassa våra IT-system så att vi kan ta emot och lagra uppgifter om foto och namnteckning för de som avlagt prov i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation och tillverka taxiförarlegitimationer med en ny utformning. Kostnaderna för att genomföra ändringarna som gäller foto och namnteckning uppskattas preliminärt till mellan 500 000 och 1 miljon kronor.

Eftersom vi föreslår att vissa uppgifter tas bort från taxiförarlegitimationen behöver Polismyndigheten uppdatera sina vägledning om taxikontroll så att de innehåller rätt information om taxiförarlegitimationen.

Eftersom hälften av alla taxiresor sker inom ramen för samhällsbetalda resor, är det vår förhoppning att beställarna av samhällsbetalda resor över tid kommer att märka en förbättring av förarnas kunskaper inom de ämnesområden som beställarna har framhållit som extra viktiga.

5.4 Externa effekter

Bättre utbildade taxiförare är positivt för trafiksäkerheten och miljön, eftersom de bör vara föredömen i trafiken. Syftet med våra reviderade kunskapskrav är att taxiförare ska få en ökad förståelse för vikten av regelefterlevnad. Om taxiförarna till exempel hjälper till att hålla rätt hastighet så bidrar de till att dra ner tempot i trafiken, till en jämnare trafikrytm och indirekt en något lägre bränsleförbrukning, vilket bidrar till bättre trafiksäkerhet och positiva effekter ur ett miljöperspektiv.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

A. Gemensamt för alla föreskrifterna

Genom att införa krav på intygsförfarande kan personer som ertappas med att fuska vid kunskapsprov lagföras för osant intygande. Kravet som innebär

att provdeltagare ska placera sina tillhörigheter på anvisad plats är en åtgärd som ska göra det svårare att använda otillåtna hjälpmedel och den gör det även möjligt för Trafikverket att hindra personer från att avlägga prov om de inte följer anvisningarna. Regleringen är redan införd i andra provföreskrifter och vi har redan sett att personer blivit lagförda utifrån kravet på intygsförfarande.

Den föreslagna regleringen om förlängd provtid är nödvändig för att främja tillgängligheten till dessa yrken även för den som har läs- och skrivsvårigheter.

B. Föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Föreskrifterna behöver ange vilket resultat som krävs på varje delprov och på provet i sin helhet, så att det blir tydligt vad som krävs för att få ett godkänt examensprov. Vi anser att vårt alternativ innebär att vi uppfyller minimikraven i förordning (EG) nr 1071/2009, utan att ställa högre krav än vad som är motiverat. Vi har inte fått in några uppgifter som tyder på att kunskapsnivån hos dem som avlägger dessa prov är för låg och därför anser vi att ett krav på 60 % är tillräckligt.

För att det ska bli tydligt att delprov får avläggas i valfri ordning behöver det framgå av föreskrifterna, särskilt eftersom delprovets turordning reglerats i föreskrift även tidigare.

C. Föreskrifter om taxiförarlegitimation

Kunskapskrav

Vi bedömer att det enda sättet att få ett större fokus på de ämnesområden i provet om yrkeskompetens för taxiförarlegitimation som framhållits som särskilt viktiga, och där det idag finns kunskapsbrister hos nyutexaminerade taxiförare, är att införa en viktning av provets ämnesområden.

Kunskaper i traditionell kartläsning är inte längre det huvudsakliga sättet för taxiförare att hitta till passagerares resmål, därför är det snarare kunskaper om navigering som taxiförare behöver. Vi skulle kunna behålla det separata delprovet som omfattat kartläsning och endast uppdatera kraven, men bedömer att vi inte behöver ha ett lika stort fokus på navigering, utan att frågor om navigering kan ingå i provet som vilket annat ämnesområde som helst. För att säkerställa att taxiförare inte är helt beroende av tekniska hjälpmedel för navigering anser vi att det är motiverat att införa ett nytt moment i körprovet som innebär att taxiföraren ska kunna ta emot och följa en muntlig vägbeskrivning. Sådana kunskaper krävs i situationer när tekniken inte fungerar eller inte innehåller fullständiga geografiska uppgifter.

Automatväxlad personbil

När kravet som innebär att en bil som används vid körprov inte får vara utrustad med automatisk växellåda infördes var det inte särskilt vanligt med automatväxlade fordon. Idag är det däremot vanligt att även personer som inte behöver använda automatväxlade fordon ändå gör det. Mot den bakgrunden behöver vi inte längre ställa krav på att körprovet måste genomföras med manuellt växlade fordon.

Taxiförarlegitimationens utformning

Efter att ha rådfrågat branschen och polismyndigheten har vi kommit fram till att förarens namn, i klartext på framsidan, inte fyller någon praktisk funktion som kontrolluppgift idag. Polisen kontrollerar framförallt att legitimationen är synlig för passageraren, resterande uppgifter om föraren kontrolleras som regel utifrån uppgifter på körkortet eller annan giltig identitetshandling. Det kan ändå vara viktigt att förarens namn finns kvar för att tillgodose passagerarens behov att veta vad föraren heter. En uppgift om fullständigt namn kan vara till hjälp för passagerare att komma ihåg förarens namn, t.ex. vid reklamationer eller klagomål. Det är dock möjligt att ta reda på vilken förare som utfört ett köruppdrag utifrån den förarkod som framgår på taxameterkvittot, så i det avseendet har namnet inte så stor betydelse för passageraren.

När vi väger intresset att passageraren ska känna sig trygg med att föraren är kvalificerad och är den han eller hon utger sig för att vara mot förarens intresse att kunna känna sig trygg på sin arbetsplats anser vi att en taxiförarlegitimation med ett välliknande foto och en tydlig sexsiffrig kod är det alternativ som bäst möter både passagerarens och förarens behov. Därför anser vi att uppgiften om förarens fullständiga namn kan utgå.

Fusk vid avläggande av prov och utfärdande av taxiförarlegitimation

Vi anser att det är så viktigt att säkerställa att det är samma person som avlägger samtliga prov för taxiförarlegitimation som i slutändan får en taxiförarlegitimation utfärdad att vi alltid ska ställa krav på att provdeltagaren fotograferar sig i Trafikverkets digitala fotoautomat före det första delprovet i yrkeskompetens för taxiförare. Fotot sparas av Trafikverket så att de kan kontrollera provdeltagarens utseende även vid följande provtillfällen, men det skickas även till Transportstyrelsen så att det kan föras in i vägtrafikregistret och användas vid tillverkningen av taxiförarlegitimationen. Det innebär inga extra besök på Trafikverket för den enskilde, eftersom denne ändå måste infinna sig där för att avlägga sina prov. Förslaget innebär att Transportstyrelsen slipper hantera grundhandlingar och att vi i samtliga fall kommer att ha en säker och snabb process vid utfärdande av taxiförarlegitimationer.

Det ska vara valfritt att i samband med förnyelse fotografera sig och skriva namnteckning vid Trafikverkets förarprovskontor. På så sätt gör vi det möjligt även för de personer som bor långt från ett förarprovskontor att kunna förnya sin taxiförarlegitimation genom att använda en grundhandling, något som inte skulle vara möjligt med det alternativa förslaget.

Genom att föra in vissa kvalitetskrav på fotografiet får vi författningsstöd att avvisa undermåliga fotografier. Ett fotografi av god kvalitet minskar risken för förfalskade handlingar och gör det enklare att identifiera föraren.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) anger att vi får meddela föreskrifter om skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation.

8 kap. 3 § taxitrafikförordningen anger att vi får meddela föreskrifter om verkställighet av taxitrafiklagen och förordningen.

3 kap. 15 § taxitrafikförordningen anger att vi får meddela föreskrifter om att en ansökan om förnyelse av taxiförarlegitimation i stället ska ges in på elektronisk väg. Vi inväntar en förordningsändring så att vårt bemyndigande även ska omfatta utfärdande av taxiförarlegitimation.

7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237) anger att vi får meddela föreskrifter om prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Det är värt att notera att vi även måste förhålla oss till det regleringsutrymme som förordning (EG) nr 1071/2009 medger.

7 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. anger att vi får meddela föreskrifter för verkställigheten av förordningen.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik överensstämmer med skyldigheterna i förordning (EG) nr 1071/2009, och dess bilagor, om att anordna och utforma det obligatoriska skriftliga examensprovet i yrkeskunnande.

Bestämmelser om taxitrafik är i huvudsak nationella men det finns en EU-rättslig reglering i form av direktivet om mätinstrument⁷ som bland annat reglerar hur taxametrar ska vara konstruerade. Vi lämnar dock inga förslag

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/32/EU

som innebär att taxameterutrustningen påverkas. På liknande sätt finns det överenskommelser om gränsöverskridande taxitransporter mellan de nordiska länderna, men inte heller dessa påverkas av våra förslag.

Sedan 2016 är taxiförare ett reglerat yrke som omfattas av EU:s yrkeskvalifikationsdirektiv.⁸ Det innebär att om vi ändrar föreskrifternas krav på taxiförare på så sätt att vi inför nya eller högre krav på yrkeskvalifikationer ska vi lämna uppgifter om kravet och skälen för det till Universitets- och högskolerådet. Rådet lämnar sedan i sin tur uppgifterna vidare till EU-kommissionen. Vår preliminära bedömning är att de ändringar vi föreslår är av sådan omfattning att en anmälan till UHR är nödvändig. En sådan anmälan ska göras senast tre månader efter att ändringarna införts.

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

De ändringar som berör föreskrifterna om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik behöver träda ikraft senast den 21 februari 2022, eftersom det är då som ändringarna i förordning (EG) nr 1071/2009 ska börja tillämpas.

Det finns inget tvingande datum för när ändringarna som gäller föreskrifterna om prov för taxitrafik och taxiförarlegitimation måste träda ikraft. Vi inväntar fortfarande ett bemyndigande att föreskriva om elektroniskt utfärdande av taxiförarlegitimation och bedömer att nödvändiga ändringar i taxitrafikförordningen kan vara på plats under våren 2022. Det kommer även att krävas vissa systemändringar innan föreskrifterna kan börja gälla, därför föreslår vi ett ikraftträdande den 1 juni 2022, men datumet är preliminärt och kan komma att senareläggas.

Både Transportstyrelsen och Trafikverket behöver uppdatera sina respektive informationsmaterial om de ändringar som görs i de olika prov som avläggs hos Trafikverket. Det är också information som behöver gå ut till utbildningsföretag så att de i ett tidigt skede kan informera sina elever om förutsättningarna för prov.

Enligt artikel 28 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska texter till de bestämmelser i lagar och andra författningar i nationell lagstiftning som antas av en medlemsstat och som omfattas av förordningen överlämnas till kommissionen senast 30 dagar efter att de antagits. Transportstyrelsen kommer därför att informera Infrastrukturdepartementet om ändringarna i

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/55/EU

föreskrifterna om yrkeskunnandeprov för yrkesmässig trafik så snart föreskrifterna är beslutade.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen innebär att vi gör vissa ändringar i bestämmelserna om de prov som blivande taxiförare och trafikansvariga måste avlägga. Syftet med proven; att säkerställa en tillräckligt hög kunskapsnivå hos de som ska arbeta med yrkestrafik och taxitrafik; kvarstår. Vi bedömer därför att de föreslagna regleringarna inte påverkar funktionsmålet i sak, men att de inte heller motverkar målet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

De ändringar vi föreslår inom kunskapskraven för taxiförarlegitimation syftar bland annat till att lägga en större vikt vid frågor som handlar om bemötande och förståelse för olika taxipassagerares behov. Förhoppningen är därför att förslaget i den delen har en positiv påverkan på hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa.

När det gäller förslaget på ändringar i provet för yrkeskunnande om yrkesmässig trafik handlar den regleringen om provets utformning. Vi föreslår inga ändringar som påverkar provets innehåll eller syfte. Därför anser vi att det förslaget inte kommer att ha någon påverkan på hänsynsmålet, men att det inte heller kommer att motverka målet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Det ställs mer relevanta kunskapskrav på den som ska avlägga prov för taxiförarlegitimation.			<p>Utbildningsföretagen kommer att behöva anpassa sina kursplaner och informationsmaterial när vi ändrar kunskapskraven.</p> <p>När taxiförare har god grundkunskap om navigering, fordon och taxitrafik- och trafikregler bör kostnaderna för taxiföretagaren minska, med hänsyn till defekta fordon, böter och s.k. "bomkörningar".</p>

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Medborgare	<p>Möjlighet till skriftliga prov med förlängd tid.</p> <p>Snabbare process för utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation.</p> <p>Tryggare arbetsmiljö när förarens namn inte framgår av taxiförarlegitimationen.</p> <p>Körprovet får genomföras med en personbil som har manuell växellåda, automatväxellåda eller med elektrifierad personbil.</p> <p>Det blir billigare att avlägga det skriftliga provet i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation, eftersom ett delprov tas bort.</p>	<p>Det ställs krav på högre resultat för att få ett godkänt delprov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.</p>	<p>+/-</p> <p>-2 062 tkr</p>	<p>Avser införandet av en godkännandegräns på 60 % för delprov.</p> <p>Fler får möjlighet att klara provet för taxiförarlegitimation och provet i yrkeskunnande för taxitrafik.</p> <p>Den förare som inte är van att köra fordon med manuell växellåda behöver inte övningsköra med en manuellt växlad bil innan körprovet.</p> <p>Ca 3300 personer/år och ca 625 kr/person (kostnaden för provet är 325 kr dagtid och provet tar två timmar i anspråk á 150 kr/timme).⁹</p>

⁹ Timkostnaden beräknas utifrån en månadslön på 24 300 kronor. Tidsåtgång beräknas utifrån delprovets provtid på 40 minuter plus en restid på 1 timme och 20 minuter tur och retur.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Staten m.fl.	Minskat fusk i samband med avläggande av prov.	Tidsåtgång för handläggning av ansökningar om prov med förlängd tid och genomförandet av proven.	+/- 0 (Kostnader kan tas inom ordinarie förvaltningskostnad.)	Trafikverket. Vid krav på fotografering i samband med första delprov för yrkeskompetens för taxiförarlegitimation.
	Snabbare process för utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation.		+500–1000 tkr	Kostnaderna beror på hur många ärenden som blir aktuella. Transportstyrelsen, avser systemutveckling som krävs för att kunna ta emot foto och namnteckning. Kostnaden inkluderar även ny utformning av taxiförarlegitimationen.
		Kostnader för ändring av antal delprov i prov för taxiförarlegitimation.	+20–40 tkr	Transportstyrelsen, avser systemutveckling som krävs för att gå från tre till två delprov. (Trafikverkets kostnader kan tas inom ordinarie förvaltningskostnad.)
	Enklare rutiner för avläggande av prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.	Arbetsinsats för framtagande av nya provfrågor	+500 tkr	Trafikverket, kostnad för framtagande av nya provfrågor. (200 frågor * 5 h/fråga á 500 kr/timme)
			+1000 tkr	Transportstyrelsen, avser systemutveckling som krävs för att förenkla provet i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.
Externa effekter	Bättre utbildade taxiförare är positivt för trafiksäkerheten och miljön.			
Totalt			-42–478 tkr	

D. Samråd

Transportstyrelsen anordnade i januari 2021 en workshop i två delar om vilka krav som borde ställas på framtidens taxiförare och taxiföretagare. Vid workshopen deltog taxiföretag, branschorganisationer, beställare av taxitransporter, utbildare, intresseorganisationer och andra myndigheter.

Vi har haft löpande avstämningar med Trafikverket Förarprov under framtagandet av förslaget.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Jenny Bragg, utredare, tel. 010-495 64 38
jenny.bragg@transportstyrelsen.se

Mats Hjälms, utredare, tel. 010-495 51 23
mats.hjalm@transportstyrelsen.se

Sara Målqvist, utredare, tel. 010-495 52 49
sara.malqvist@transportstyrelsen.se

Nenne Åman, jurist, tel. 010-495 58 95
nenne.aman@transportstyrelsen.se

Åsa Olsson, jurist, tel. 010-495 52 48
asa.olsson@transportstyrelsen.se

Komplettering av avsnitt 8 i konsekvensutredningen

Vårt förslag om nya föreskrifter om taxiförarlegitimation och föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik omfattar krav som ska uppfyllas både för att få tillträde till och utöva yrket taxiförare och yrket trafikansvarig. När vi tar fram nya eller ändrade krav för tillträde till ett yrke ska vi, oavsett om ändringen innebär en skärpning eller lättnad, genomföra ett inreklamnadstest enligt 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer. Resultatet av inreklamnadstestet ska redovisas när föreskriftsförslaget offentliggörs.

Vi har kommit fram till att både taxiförare och trafikansvariga är reglerade yrken utifrån gemenskapsbestämmelserna.¹ Ett reglerat yrke avser en yrkesverksamhet där det genom lag, förordning eller andra föreskrifter, direkt eller indirekt, krävs bestämda yrkeskvalifikationer för att få tillträde till eller utöva verksamheten eller någon form av den eller använda en viss yrkestitel.²

Våra föreskriftsförslag innehåller både ändringar av befintliga krav och helt nya krav. Kraven för taxiförare avser både kunskapskrav som ingår i det skriftliga prov i yrkeskompetens som blivande taxiförare måste avlägga och kunskapskrav som ingår i det obligatoriska körprovet. Kraven för trafikansvariga avser kunskapskrav som ingår i det skriftliga prov i yrkeskunnande som blivande trafikansvariga måste avlägga. Ändringar som enbart är av språklig karaktär inkluderas inte i inreklamnadstestet.

Föreskriftsförslaget omfattar även trafikansvariga inom området yrkesmässig trafik, eftersom vi föreslår nya föreskrifter om yrkeskunnandeprov för yrkesmässig trafik. Vi föreslår dock inga ändringar i kraven på yrkeskvalifikationer för dessa trafikansvariga och därför omfattar inreklamnadstestet inte förslaget i denna del.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 av den 28 juni 2018 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken. Direktiven har implementerats i nationell rätt genom lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer, förordningen (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer, och förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.

² 5 § lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer

Enligt taxitrafiklagen (2012:211) får en personbil eller en lätt lastbil föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.³

Taxiförarlegitimation får ges till den som uppfyller kraven i 3 kap. 3 § taxitrafiklagen. Det innebär bland annat att personen ska vara lämplig med avseende på yrkeskompetens och ha avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation. De närmare kraven om det skriftliga provet i yrkeskompetens och körprovet regleras i Transportstyrelsens föreskrifter.

På motsvarande sätt som för taxiförare ställs det krav på vissa yrkeskvalifikationer för att få vara trafikansvarig i ett taxitrafikföretag, vilket innebär att även trafikansvarig är ett reglerat yrke. Enligt taxitrafiklagen får taxitrafik nämligen endast bedrivas av den som har taxitrafiktillstånd.⁴ En trafikansvarig är en person som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande föreskrifter, god branschsed och på ett trafiksäkert sätt.⁵ Taxitrafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till bland annat yrkeskunnande bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. Kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov i yrkeskunnande.⁶ De närmare kraven om det skriftliga provet i yrkeskunnande regleras i Transportstyrelsens föreskrifter.

1. Ändrade och nya krav

De ändringar som inkluderas i inremarknadstestet kan delas in i fyra olika typer av ändringar. Det gäller ändringar som avser:

- förmåga att hitta till resmål,
- lagstiftning,
- provets utformning, och
- tekniska kunskaper.

1.1 Förmåga att hitta till resmål

Dessa ändringar gäller endast taxiförare. Det finns redan krav som innebär att körprovet för taxiförarlegitimation ska omfatta körning mot angivet resmål och angiven färdväg. Vi skärper detta krav genom att kräva att föraren ska kunna ta emot en muntlig vägbeskrivning och med hjälp av den hitta till minst ett angivet mål.⁷

Syftet med den muntliga vägbeskrivningen är att kontrollera om föraren kan omsätta sina teoretiska kunskaper om riktning, avstånd, landmärken och

³ 3 kap. 1 § taxitrafiklagen

⁴ 2 kap. 1 § taxitrafiklagen

⁵ 2 kap. 3 § taxitrafiklagen

⁶ 2 kap. 8 § taxitrafiklagen

⁷ 4 kap. 4 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

skyltning i praktiken. Att föraren ska hitta rätt är ett av fem kriterier för att godkännas på körprovet.

1.2 Lagstiftning

Vi inför ett nytt krav på att taxiförare ska kunna redogöra för lagstiftningen om rökförbud,⁸ det vill säga vad som framgår om rökförbud i lagen (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Detta är en relativt ny lagstiftning som är relevant för taxiförare av flera olika skäl. Att rökning är förbjuden på färdmedel i inrikes kollektivtrafik framgår av 6 kap. 2 § 4 lagen om tobak och liknande produkter. Det förekommer att taxiresor ingår som en del i resor med inrikes kollektivtrafik. På samma sätt framgår av punkt 10 i samma bestämmelse att rökning är förbjuden vid entréer till sådana lokaler och andra utrymmen som avses i punkt 1–7 och som allmänheten har tillgång till. Det är vanligt att taxiförare inväntar och hämtar upp sina kunder i anslutning till sådana lokaler. Tidigare har det framgått av våra föreskrifter att föraren ska kunna bedöma hur starka dofter, tobaksrök och allergiframkallande ämnen kan påverka passagerare, men nu inför vi alltså även ett krav om att taxiföraren ska känna till lagstiftningen om rökförbud.

Vi inför ett nytt krav som innebär att taxiförare ska känna till lagstiftningen om särskild utrustning för taxifordon.⁹ På motsvarande sätt ska den som är trafikansvarig kunna tillämpa bestämmelserna om särskild utrustning.¹⁰ Även detta handlar om en lagstiftning som tillkommit nyligen. En särskild utrustning för taxifordon är ett alternativ till taxameterutrustning och får bara användas i fordon som är anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral. I dagsläget finns det ingen sådan beställningscentral och därmed inte heller någon möjlighet att använda särskild utrustning för taxifordon. Vi anser dock att taxiförare och trafikansvariga ska ha kännedom om att det i framtiden kan bli möjligt att, under vissa förutsättningar, använda särskild utrustning för taxifordon som ett alternativ till taxameter. När det väl finns tillståndspliktiga beställningscentraler kan den särskilda utrustningen bli ett dagligt inslag i deras yrkesutövande.

När det gäller trafikansvariga inför vi krav som innebär att de ska kunna tillämpa bestämmelserna om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.¹¹ Detta är en lagstiftning som innebär att uppgifter om taxifordons användning ska föras över till en redovisningscentral eller beställningscentral. Uppgifterna ska därefter kunna lämnas ut av centralen till Skatteverket för att användas vid verkets skattekontroller. Syftet med

⁸ 3 kap. 17 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

⁹ 3 kap. 33 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁰ 3 kap. 3 § utkast till föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

¹¹ 3 kap. 2 § utkast till föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

lagstiftningen är att bidra till konkurrens på lika villkor och ge en bättre fungerande taxinäring. Än så länge finns det inga tillståndspliktiga beställningscentraler enligt den nya lagstiftningen, vilket innebär att alla taxifordon ska vara utrustade med taxameterutrustning och anslutna till en redovisningscentral.

Trafikansvariga ska även kunna redogöra för betydelsen av att kontrollera giltigheten av förarens taxiförarlegitimation och hur sådan kontroll kan göras.¹² Sedan tidigare ska trafikansvariga kunna redogöra för de behörighetskrav som gäller för förare vid yrkesmässig trafik, men nu lägger vi till att de även ska förstå varför det är viktigt att säkerställa att deras anställda uppfyller kraven på giltig taxiförarlegitimation och hur kontrollen går till. Detta är ett viktigt krav eftersom det bara är den som har en giltig taxiförarlegitimation som får utföra taxitransporter. En förare som inte längre har en giltig taxiförarlegitimation kan till exempel ha gjort sig skyldig till brott som resulterat i en återkallelse av körkort som i sin tur har medfört att taxiförarlegitimationen inte längre är giltig. En sådan förare ska inte få framföra taxifordon. Tyvärr förekommer det att taxiförare inte informerar sin arbetsgivare när deras taxiförarlegitimation blir ogiltig och därför behöver vi, genom ett föreskriftskrav, reglera att det är upp till arbetsgivaren att ha koll på dessa uppgifter.

1.3 Provets utformning

Dessa ändringar gäller endast taxiförare. Förslaget innebär att vi omstrukturerar det skriftliga provet i yrkeskompetens för taxiförare. Vi tar bort ett av de tre befintliga delproven och höjer antalet frågor i de två återstående delprov som tillsammans kommer att utgöra provet.¹³ Dessutom inför vi en viktning av antalet frågor inom de olika ämnesområden som ingår i delprovet om säkerhet och beteende.¹⁴

Antalet frågor i provet höjs från totalt 86 frågor till 126. Det är ett led i att höja kunskapsnivån och att säkerställa att den som avlägger provet har tillräckliga kunskaper om samtliga ämnesområden. Viktning av antalet frågor är ett sätt att visa att vissa ämnesområden har något större betydelse än andra i utövandet av yrket. Ett exempel på ett sådant område är bemötande och därför föreslår vi att provet ska innehålla fler frågor om bemötande än om till exempel ämnesområdet föraren. Vi bedömer att det nya kravet på viktade prov inte kommer att ha någon stor påverkan på den som ska avlägga provet jämfört med befintliga krav, eftersom kravet inte

¹² 3 kap. 19 § utkast till föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

¹³ 2 kap. 4 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁴ 2 kap. 5 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

ändrar vilka ämnesområden som ingår i provet utan bara reglerar antalet frågor.

1.4 Tekniska kunskaper

Med anledning av den tekniska utveckling som skett på fordonsområdet de senaste åren anser vi att det finns skäl att införa några nya kunskapskrav för taxiförare. Några av dem gäller även trafikansvariga.

Dessa krav omfattar kunskap om aktiva och passiva system i fordon och hur sådana system fungerar.¹⁵ Det gäller även kunskaper om vilka risker som finns i samband med laddning av fordon.¹⁶ Sedan tidigare har vi haft ett flertal krav som gäller hantering av däck och hjul. Med anledning av tillkomsten av punkteringspray som ett alternativ till nödhjul lägger vi till ett nytt krav som gäller kunskap om sådan spray.¹⁷ Det finns ett antal olika märkningar som anger vilka egenskaper typgodkända däck har och som är viktiga för både taxiförare och trafikansvariga att känna till så att de kan avgöra om fordonet är utrustat enligt gällande lagstiftning och, inte minst, på ett trafiksäkert sätt. Olika däckegenskaper påverkar fordonets grepp på väg, men också bränsleförbrukningen och bullernivåer. Kunskap om olika märkningar och egenskaper hos däck förs därför in som ett nytt krav både för taxiförare¹⁸ och trafikansvariga.¹⁹

2. Inremarknadstestet

Detta avsnitt innehåller vår redogörelse av de tre delarna av inremarknadstestet.

2.1 Del 1 – Direkt eller indirekt diskriminering på grund av nationalitet eller bosättningsort

De ändrade och nya kraven för taxiförare gäller en skärpning av förmågan att hitta till resmål, kunskapskrav som föranleds av ny lagstiftning och ny teknik och en önskan om att höja kunskapsnivån hos de personer som avlägger provet i yrkeskompetens för taxiförare. De nya kraven i vårt förslag som gäller trafikansvariga för taxi gäller kunskapskrav som föranleds av ny lagstiftning och teknik. Dessa krav är oberoende av vad taxiföraren eller den trafikansvariga har för nationalitet eller bosättningsort. Därmed begränsas inte vare sig tillträdet till eller utövandet av yrket i någon utsträckning som kan härledas till att taxiförare eller trafikansvarig har viss

¹⁵ 3 kap. 26 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁶ 3 kap. 28 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁷ 3 kap. 31 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁸ 3 kap. 31 § utkast till föreskrifter om taxiförarlegitimation

¹⁹ 3 kap. 16 § utkast till föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik

nationalitet eller bosättningsort. Förslagen medför inte någon direkt eller indirekt diskriminering med hänsyn till detta.

2.2 Del 2 - Motivering av förslaget med hänsyn till ett mål av allmänt intresse

I enlighet med 5-7 §§ förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer (FPYK) ska vi motivera vårt förslag med hänvisning till ett mål av allmänt intresse. Exempel på sådana mål av allmänt intresse som kan motivera ett förslag till föreskrifter framgår av 5 § FPYK. Vi har valt att utgå från de mål som finns omnämnda där.

Vi har identifierat tre mål av allmänt intresse som är relevanta för våra förslag om föreskrifter för taxiförarlegitimation och om prov i yrkeskunnande för taxitrafik. Dessa är

- konsumentskydd,
- transportsäkerhet, och
- effektiv skattekontroll.

Målen konsumentskydd gäller enbart taxiförare, medan målen transportsäkerhet och effektiv skattekontroll gäller både taxiförare och trafikansvariga.

Konsumentskydd

Förslaget är motiverat utifrån det allmänna intresset konsumentskydd. Konsumenten, som i de flesta fall även är passageraren, ska kunna lita på att den får den tjänst som är beställd och att den utförs enligt de villkor som avtalats i förväg. Transporten ska utföras på ett tryggt och säkert sätt utifrån den individuella passagerarens behov och önskemål. Säkra persontransporter kräver välutbildade förare som har tillräckliga kunskaper för att kunna utföra sina arbetsuppgifter, inklusive att bemöta passagerare med olika behov och förutsättningar, på ett tillfredsställande sätt. Utan de föreslagna föreskrifterna kommer målet om konsumentskydd i dessa delar inte kunna uppnås på grund av att taxiförarna har otillräckliga kunskaper.

Transportsäkerhet

Förslaget är även motiverat utifrån det allmänna intresset transportsäkerhet som inkluderar trafiksäkerhet. Vårt förslag innebär nya krav om tekniska kunskaper om fordons funktion. Sådana kunskaper är viktiga för att fordonet ska kunna framföras på ett trafiksäkert sätt, vilket är centralt inte bara för taxiföraren själv, men även för passagerare och medtrafikanter. Utan de föreslagna föreskrifterna kommer målet om transportsäkerhet i dessa delar inte kunna uppnås på grund av att taxiförarna har otillräckliga kunskaper.

Effektiv skattekontroll

Förslaget är dessutom motiverat utifrån det allmänna intresset effektiv skattekontroll. Skatteverket måste ha goda möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Att förbättra skattekontrollen var den huvudsakliga orsaken till införandet av reglerna om redovisningscentraler för taxitrafik som sedan åtföljdes av regler om beställningscentraler för taxitrafik. För att taximarknaden ska fungera väl behöver den präglas av ordning och reda. Det har inte minst betydelse för att kunderna ska känna sig trygga med att använda sig av taxitjänster. Utan de föreslagna föreskrifterna kommer målet om effektiv skattekontroll i dessa delar inte kunna uppnås på grund av att trafikansvariga har otillräckliga kunskaper.

2.3 Del 3 – Proportionalitetsprövningen

Enligt 4 § 3 FPYK ska vi visa att de åtgärder som föreslås är lämpliga för att säkerställa att målet allmänt intresse nås och att åtgärderna inte går utöver vad som är nödvändigt för att nå målet. Metoden för denna proportionalitetsprövning framgår av 9–12 §§ FPYK. Följande avsnitt innehåller en redogörelse för respektive paragraf inklusive underpunkter i FPYK. Vi har delat upp redovisningen i tre avsnitt; ett för varje allmänt intresse.

Prövning enligt 9 och 10 §§ FPYK: Allmänna intresset konsumentskydd

Följande avsnitt är en redogörelse för de åtgärder vi föreslår utifrån det allmänna intresset konsumentskydd. Prövningen omfattar de krav som gäller taxiförarens förmåga att hitta till resmål, deras kunskap om lagstiftning och utformningen av provet i yrkeskompetens för taxiförare.

1. Risker som motverkas av förslaget

Syftet med att införa ändrade krav på taxiförare att de ska kunna hitta till angiven plats med hjälp av en muntlig vägbeskrivning är att motverka risken att passagerare överhuvudtaget inte hämtas upp eller att de släpps av på fel plats på grund av att föraren inte kan hitta till den angivna platsen. Det har förekommit att taxiförare släppt av passagerare, inklusive sjuka personer, äldre och barn på fel plats, vilket i några fall haft mycket allvarliga konsekvenser. Idag förekommer det att förare förlitar sig enbart på uppgifter i navigationssystem och därför har svårt att hitta till rätt plats om tekniken inte fungerar eller platsen inte finns angiven i navigationssystem eller andra tekniska hjälpmedel. Vi vill motverka denna risk genom att kräva att taxiföraren ska kunna ta emot köranvisningar muntligen.

Genom att införa krav på kunskaper om ny lagstiftning om rökförbud motverkar vi risken att taxiförare inte vet var rökning är förbjuden, vilket kan utsätta deras passagerare för passiv rökning.

Skärpta krav avseende provets utformning syftar till att motverka risken att förare som har otillräckliga kunskaper ändå får godkänt på provet.

2. Befintliga bestämmelser och i vilken utsträckning de är tillräckliga för att nå målet av allmänt intresse.

Körprovet innehåller redan krav på att taxiförare ska kunna hitta till passagerares resmål, men vi har ändå fått information från beställare av taxitransporter om att förare är för dåliga på att hitta och att de förlitar sig för mycket på sina tekniska navigationssystem. Vi anser därför att kravet behöver skärpas och specifikt ange att föraren ska kunna ta emot köranvisningar muntligen.

Befintliga föreskrifter saknar krav som gäller den nya lagstiftningen om rökförbud. Därför är de inte tillräckliga för att uppnå allmänna målet konsumentskydd med avseende på att skydda passagerare från passiv tobaksrök.

Det finns många exempel på taxiförare som fått ett godkänt resultat på provet i yrkeskompetens men som senare visat sig ha otillräckliga kunskaper, vilket drabbar passagerare i form av försenade resor och leder till klagomål om dåligt bemötande. Vi anser att dagens bestämmelser inte varit tillräckliga för att säkra en hög kunskapsnivå och att det är motiverat att utvidga provet till fler frågor och införa en viktning av ämnesområden. Någon viktning av ämnesområden har vi inte haft förut, vilket inneburit att alla ämnen till synes varit lika viktiga, även fast så inte är fallet.

3. Om förslaget är konsekvent och systematiskt i förhållande till hur liknande risker i jämförbara verksamheter har åtgärdats.

Det är svårt att jämföra utövandet av taxitrafik med någon annan verksamhet. Övriga persontransporter sker med kollektivtrafik på fastlagda linjer och där finns inte mycket utrymme för missförstånd eftersom det är upp till passageraren att infinna sig på och stiga av vid rätt plats. Det är också svårt att jämföra prov för ett yrke med prov för andra yrken. De flesta andra prov i yrkeskompetens regleras dessutom helt och hållet eller till viss del på EU-nivå.

4. Om förslaget förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås.

Ja, vi förväntar oss att målet med ett bättre skydd för konsumenten kommer att uppnås. Redan i samband med provet blir det tydligt för föraren att de måste kunna ta emot köranvisningar på flera olika sätt, att de ska ha relevanta kunskaper om lagstiftning och att de behöver ha både en bred och hög kunskapsnivå för att få godkänt på provet i yrkeskompetens. Även om arbetsgivare har ett ansvar att se till att deras anställda förare har rätt

kompetens innebär de nya och skärpta kraven att vi redan i samband med provet signalerar vad som är viktigt att kunna för att skydda passagerarna.

5. Vilka negativa effekter förslaget kan få för den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet och väga dessa effekter mot förslagets förväntade nytta.

Förslaget innehåller inga ändringar som påverkar den fria rörligheten, utan omfattar framförallt en skärpning och uppdatering av redan befintliga krav avseende förarens förmåga att hitta till resmål, kunskaper om lagstiftning och tillräckliga kunskaper för att klara provet i yrkeskompetens. Mot denna bakgrund bedömer vi att förslaget inte medför några negativa effekter på den fria rörligheten för personer och tjänster.

Vi bedömer också att konsumenternas valmöjligheter inte kommer att påverkas negativt. Alla taxiförare ska ha genomgått provet i yrkeskompetens med godkänt resultat för att få sin taxiförarlegitimation och därmed också ha samma grundläggande kunskaper, som i sin tur ska säkerställa en viss kvalitet på de tjänster som de utför. Därför anser vi att inte heller tjänsternas kvalitet kommer att påverkas negativt.

6. Om målet av allmänt intresse kan nå genom mindre restriktiva åtgärder.

Både taxiföretag och beställare av taxitransporter har efterfrågat en skärpning vad gäller kraven på taxiförarens bemötande av passagerare och förmåga att kommunicera med dem. En viktig del i det är att kunna ta emot muntliga köranvisningar när ett köruppdrag ändras eller när det är upp till passageraren att beskriva vägen till resmålet. Det faktum att vi fått in önskemål från externa parter om att skärpa detta krav i föreskrifterna tyder på att mindre restriktiva åtgärder hos taxiförarnas arbetsgivare och hos beställare inte lyckats få bukt med problemet. På samma sätt har det framförts önskemål om nya kunskapskrav som gäller nytillkommen lagstiftning och om att göra det skriftliga provet lite svårare för att säkerställa att den som klarar provet har en tillräckligt hög kunskapsnivå.

Genom att införa de nya kraven i provet för yrkeskompetens skickar vi en tydlig signal att detta är något som alla taxiförare ska kunna, och att det inte bara är något som vissa arbetsgivare och beställare lägger mer tonvikt vid.

7. Om de föreslagna nya eller ändrade kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet av allmänt intresse när de kombineras med övriga krav som begränsar tillträdet till yrket (kombinerade krav).

Vi anser att de krav vi föreslår avseende förarens förmåga att hitta till resmål, deras kunskaper om relevant lagstiftning och skärpningen av provets

utformning är nödvändiga och att de tillsammans bidrar till att taxiförarna blir ännu mer lämpade att utföra sitt arbete på ett sätt som gynnar konsumenterna. De nya kraven kompletterar de befintliga och gör att föreskrifterna som helhet ställer relevanta och uppdaterade krav.

Av 10 § FPYK framgår att vi vid bedömningen av punkten 7 särskilt ska beakta tolv olika punkter. Vi anser inte att de föreslagna kraven har någon påverkan på punkterna i 10 § FPYK utifrån följande beaktanden.

Taxiförarlegitimation är ett krav för att få utöva yrket taxiförare, men det krävs ingen särskild utbildning eller fortbildning för att få tillträde till yrket. På samma sätt krävs tillstånd för att få bedriva taxitrafik, men trafikansvariga behöver inte heller genomgå någon särskild utbildning eller fortbildning. Att taxiförare och taxiföretag är föremål för tillsyn framgår redan av taxitrafiklagen²⁰ och vi föreslår inga ändringar eller nya krav som påverkar tillsynen. Det finns inga krav på att varken taxiförare eller trafikansvariga ska ha ett visst medlemskap och det finns heller inga kvantitativa begränsningar avseende hur många som får utöva dessa yrken, vilken associationsform de ska ha eller rent geografiskt var de får utöva sitt yrke så länge de gör det inom rikets gränser och enligt överenskommelser om viss gränsöverskridande trafik. Vi föreslår inga nya eller ändrade krav som har med begränsningar i verksamhetskombinationer att göra och inte heller något krav som avser försäkringsskydd. Föreskrifterna innehåller redan idag ett krav på att provet i yrkeskompetens och provet i yrkeskunnande ska avläggas på svenska och vi föreslår ingen ändring av det kravet, precis som vi inte föreslår några nya eller ändrade krav som gäller taxor eller marknadsföring.

Prövning enligt 9 och 10 §§ FPYK: Allmänna intresset transportsäkerhet

Följande avsnitt är en redogörelse för de åtgärder vi föreslår utifrån det allmänna intresset transportsäkerhet. Prövningen omfattar de krav som framförallt gäller taxiförarens men även till viss del trafikansvarigas fordonskunskap.

1. Risker som motverkas av förslaget.

Det finns risker med att taxiförare har otillräcklig kunskap om moderna fordons funktion, eftersom det kan leda till att de utsätter sig själva och sina passagerare för onödiga risker. Ett exempel på en sådan risk är att föraren kan missförstå hur fordonet beter sig när aktiva och/eller passiva system inte fungerar på avsett sätt. Om sensorer täcks av is eller smuts påverkas till exempel flera förarstödssystem. Bristande kunskaper i hur laddning av fordon ska genomföras kan också leda till riskfyllda situationer som dock kan motverkas av krav på att taxiföraren ska ha kunskaper om risker med

²⁰ 4 kap. 16 § taxitrafiklagen

laddning av fordon. På samma sätt är användningen av rätt däck av central betydelse för att minska riskerna för att trafikfarliga situationer ska uppstå, särskilt vid dåligt väglag.

2. Befintliga bestämmelser och i vilken utsträckning de är tillräckliga för att nå målet av allmänt intresse.

Det finns redan ett antal bestämmelser som handlar om fordonskännedom, men de saknar viktiga krav som avser ändrad eller nytillkommen teknik.

3. Om förslaget är konsekvent och systematiskt i förhållande till hur liknande risker i jämförbara verksamheter har åtgärdats.

Det är svårt att jämföra utövandet av taxitrafik med någon annan liknande verksamhet, men vi kan konstatera att yrkesförare som kör tunga fordon i yrkesmässig persontrafik har flera obligatoriska ämnesområden som avser riskmedvetenhet och säkra persontransporter i både sin grundutbildning och den fortbildning som de ska genomgå vart femte år. Framförandet av tunga fordon innebär naturligtvis risker enbart på grund av fordonens vikt, men föreskrifterna om yrkesförarkompetens innehåller även ett antal allmänna krav som syftar till att åtgärda risker som kan uppstå när förare har otillräcklig kunskap om fordons tekniska egenskaper.²¹

4. Om förslaget förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås.

Ja, vi förväntar oss att målet ökad transportsäkerhet kommer att uppnås, eftersom förslaget innebär att taxiförare får relevanta tekniska kunskaper som kommer leda till att de kan framföra fordon på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

5. Vilka negativa effekter förslaget kan få för den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet och väga dessa effekter mot förslagets förväntade nytta.

Att taxiförare och trafikansvariga ska ha goda tekniska fordonskunskaper är inget nytt. Det som är nytt i förslagen är detaljnivån av kunskaperna. Därför bedömer vi att våra förslag inte har några negativa effekter på den fria rörligheten för personer och tjänster, på konsumenternas valmöjlighet eller tjänsternas kvalitet.

6. Om målet av allmänt intresse kan nås genom mindre restriktiva åtgärder.

Ett tänkbart sätt att uppnå en högre trafiksäkerhet och därmed högre transportsäkerhet är att arbetsgivare och beställare inkluderar specifika

²¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens.

tekniska kunskaper i anställningsavtal eller i avtal om upphandlade resor. Det innebär dock en risk att vi inte når de taxiförare som arbetar som egenföretagare, därför anser vi att ett obligatoriskt krav i provet i yrkeskompetens ger en bred kunskapsgrund för alla som ska arbeta som taxiförare oavsett vilken anställning de har.

7. Om de föreslagna nya eller ändrade kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet av allmänt intresse när de kombineras med övriga krav som begränsar tillträdet till yrket (kombinerade krav).

Vi föreslår fyra nya krav som är nödvändiga för att uppnå målet transportsäkerhet. Kraven är i sig fristående och handlar om helt olika tekniska kunskaper, men bidrar sammantaget till att taxiförare får den breda kompetens de behöver för att kunna framföra fordon på ett trafiksäkert sätt. Det är inte möjligt att säga att kravet på kunskaper om risker vid laddning av fordon inte behövs eftersom det finns ett krav på kunskaper om däckas olika egenskaper och vice versa.

I övrigt hänvisar vi till vår redovisning under punkt 7 för det allmänna målet konsumentskydd.

Prövning enligt 9 och 10 §§ FPYK: Allmänna intresset effektiv skattekontroll

Följande avsnitt är en redogörelse för de åtgärder vi föreslår utifrån det allmänna intresset effektiv skattekontroll. Vi bedömer att prövningen omfattar de krav som gäller lagstiftningen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Kraven gäller främst trafikansvariga, men i vissa delar även taxiförare.

1. Risker som motverkas av förslaget.

Det finns en risk att trafikansvariga inte har tillräcklig kunskap om vad lagstiftningen om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik innebär. Det kan i sin tur leda till att skattekontrollen inte blir godtagbar, vilket för den enskilde företagaren kan leda till att dennes lämplighet att driva verksamheten blir ifrågasatt av Transportstyrelsen. I förlängningen riskerar det att leda till att tillstånd för taxitrafik återkallas.

Förslaget innebär också att vi motverkar risken för att taxiförare och trafikansvariga har bristande kunskap om när taxameterutrustning respektive särskild utrustning för taxifordon ska användas.

2. Befintliga bestämmelser och i vilken utsträckning de är tillräckliga för att nå målet av allmänt intresse.

De befintliga föreskrifterna saknar helt hänvisning till den nya lagstiftningen om redovisnings- och beställningscentraler för taxitrafik och om särskild

utrustning för taxifordon. Detta medför att våra krav inte säkerställer att trafikansvariga och taxiförare har tillräckliga kunskaper för att veta vilka åtgärder de måste vidta för att skattekontrollen ska kunna ske på ett effektivt sätt.

3. Om förslaget är konsekvent och systematiskt i förhållande till hur liknande risker i jämförbara verksamheter har åtgärdats.

Lagstiftningen om redovisnings- och beställningscentraler för taxitrafik har kommit till som ett sätt att motverka det skatteundandragande som varit vanligt förekommande i branschen. Eftersom det är en åtgärd som är riktad specifikt för att komma till rätta med problemen i taxisektorn är det svårt att göra en jämförelse med liknande verksamhet. Vi kan dock konstatera att kravet på kunskap om lagstiftningen är en grundläggande förutsättning för att den ska tillämpas och att ett krav som ingår i det obligatoriska provet ger samma förutsättningar till alla som ska arbeta inom branschen.

4. Om förslaget förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås.

Ja, vi förväntar oss att kravet på kunskap om den nya lagstiftningen vars syfte är att säkerställa en effektiv skattekontroll också kommer att leda till att skattekontrollen förbättras och att skatteundandragandet minskar.

5. Vilka negativa effekter förslaget kan få för den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet och väga dessa effekter mot förslagets förväntade nytta.

Eftersom förslaget endast gäller ett utvidgat kunskapskrav i de befintliga kunskapsproven bedömer vi att det inte kommer att ha några negativa effekter varken på den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter eller tjänsternas kvalitet.

6. Om målet av allmänt intresse kan nås genom mindre restriktiva åtgärder.

Ett tänkbart sätt att uppnå en effektiv skattekontroll är att utbildare och arbetsgivare själva informerar om lagstiftningen och dess krav, men det finns en risk att nivån på informationen varierar eller att den helt uteblir, till exempel för den som inte genomgår någon utbildning eller den som är enskild företagare. Därför anser vi att mindre restriktiva åtgärder inte är tillräckliga för att uppnå målet.

7. Om de föreslagna nya eller ändrade kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet av allmänt intresse när de kombineras med övriga krav som begränsar tillträdet till yrket (kombinerade krav).

Det nya kravet behövs för att få en medvetenhet om vad som krävs för att bedriva verksamheten på ett korrekt sätt, särskilt utifrån skattehänseendet. Kravet ställs för att säkerställa att berörda blir väl medvetna om skattskyldigheten.

I övrigt hänvisar vi till vår redovisning under punkt 7 för det allmänna målet konsumentskydd.

Prövning enligt 11 § FPYK – yrkeskvalifikationer

Vi inför inga nya krav på yrkeskvalifikation som till exempel nya utbildningar eller erfarenhetskrav. De ändringar som vi föreslår avser innehållet i de befintliga prov som redan idag är ett krav för att få taxiförarlegitimation eller bli trafikansvarig. Det är därför vår bedömning att ingen av punkterna i 11 § FPYK behöver besvaras.

Prövning enligt 12 § FPYK – rätt att tillfälligt utöva ett yrke

Reglerade yrken kan utövas tillfälligt i Sverige. Våra förslag medför inga begränsningar i den rätten eftersom förslaget endast innehåller krav som berör de prov som den som är etablerad i Sverige ska avlägga. Därför är det inte aktuellt med någon proportionalitetsprövning i denna del.