

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:xx) om taxiförarlegitimation

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Kommuner och Regioner		Förbundet avstår från att lämna synpunkter.	–
Autism- & Aspergerförbundet	3 kap. 16-20 §§	Förbundet välkomnar att föreskrifterna reglerar frågan om bemötande och kunskap om funktionsnedsättningar. Bemötande är en kvalitetsaspekt som är av mycket stor vikt för personer med funktionsnedsättningar som autism. Förbundet anser även att det är av vikt att man upprättar ett förslag på en bemötandekodex utifrån föreskrifterna där man behandlar föraruppdraget. I en sådan kodex kan man stadga att föraren ska agera professionellt, köra fordonet mjukt, smidigt och trafiksäkert, meddela kunden om eventuella förseningar med mera.	Det finns inget som hindrar att branschen och berörda intressenter tar fram en bemötandekodex.
	3 kap. 17 §	Vidare välkomnar förbundet att man i föreskrifterna reglerar allergiframkallande ämnen samt starka dofter m.m. Personer med autism har ofta en stor sensorisk känslighet mot ljud, ljus och lukt på grund av en ökad allmän känslighet. Parfym och rakvatten m.m. kan utlösa reaktioner av stress hos personer med autism. Vidare kan t.ex. tobaksdoft, doftgranar, spolarvätska med starka doftämnen också påverka. Sådan kunskap hos förarna av taxifordon är en viktig kvalitetsaspekt.	–

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skatteverket		Skatteverkets möjligheter till en effektiv skattekontroll inom taxibranschen bygger på att korrekta och tillförlitliga uppgifter registreras i taxifordons taxametrar, alternativt särskild utrustning för taxifordon. Det är därför av största vikt att handhavandet av dessa utrustningar sker i enlighet med gällande regelverk. Tydliga krav på kunskaper inom detta område välkomnas därför av Skatteverket.	–

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd)	Allmänna synpunkter	<p>TYA anser i samtliga delar att det är positivt för den enskilde och för branschen att de i remissen föreslagna ändringarna genomförs. Att ta ett samlat grepp om föreskrifterna skapar en förenkling och tydlighet. Vi ser att förändringarna medför säkrad och ökad kvalitet och i och med det en säkrare arbetsmiljö.</p> <p>Några exempel av förändringarna som vi ser som särskilt positiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Att fusk vid kunskapsprov stävjas och att möjligheten till att lagföra personer som ertappas med att fuska införs. • Att det ska vara möjligt för den som har påtagliga läs- och skrivsvårigheter att avlägga prov med förlängd provtid enligt samma principer som för övriga prov i yrkeskunnande i trafiken. • Att namn och personnummer i klartext utgår från Taxiförläggningens utformning. • Att det även är möjligt att använda fordon med automatisk växellåda och/eller eldrivna fordon vid körprovet för taxiförläggning. • Att mer relevanta kunskaper efterfrågas i kunskapsprovet för taxiförläggning och att provets ämnesområden viktas. • De förväntade positiva effekterna för trafiksäkerhet och miljö. 	–
	8 kap. 8 § + bilaga	<p>TYA förordar alternativ 1 om taxiförläggningens utformning och anser att förslaget är mycket bra för ökad trygghet för taxiförare samt resenärer och förordat alternativ ger resenärer tillräcklig information för att kunna återkoppla eventuella synpunkter.</p>	–

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8 kap. 1-2 §§	TYA förordar alternativ 1 om att provdeltagaren alltid ska fotografera sig vid Trafikverket vid första delprovet, men det är frivilligt vid förnyelse av taxiförarlegitimationen. Förslaget är bra och alternativet är linje med kraven på och hanteringen av förnyelse av högre körkortsbehörigheter.	–
	Allmänna synpunkter	Vi anser även att det skulle vara positivt för branschen att kraven vid förlängning av högre körkortsbehörigheter och förnyelse av taxiförarlegitimation harmoniseras med varandra och föreslår därför att taxiförarlegitimationen likställs med högre körkortsbehörigheter både vid ansökan om taxiförarlegitimation och ansökan om förnyelse av taxiförarlegitimation. D v s, vid förnyelse av taxiförarlegitimation föreslår vi att det krävs <ul style="list-style-type: none"> - för personer yngre än 45 år, att hälsodeklaration och synintyg är medförd ansökan - för personer 45 år eller äldre, att läkarintyg är medförd ansökan. Att taxiförarlegitimation har en giltighetsperiod om fem (5) år.	Detta är något som regleras i 3 kap. 12 § taxitrafiklagen (2012:211) och 3 kap. 15 § taxitrafikförordningen (2012:238). Transportstyrelsen har inte något bemyndigande att föreskriva om detta.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	Allmänna synpunkter	<p>Trafikverket Förarprov är positiva till förslaget i sin helhet. Transportstyrelsen har gjort ett bra arbete med att slå samman befintliga föreskrifter. Dessutom har kunskapsområdena förtydligats och förarprovsprocessen i många delar förenklats.</p> <p>Här vill Trafikverket Förarprov särskilt lyfta fram de förändringar som gäller [---] att kartprovet utgår som delprov i yrkeskunnande för taxiförlägitimation samt förändringar gällande automatväxlad personbil vid körprovet för taxiförlägitimation.</p>	–
	Allmänna synpunkter	<p>Enligt förslaget ska provdeltagaren i samband med prov placera väskor och andra personliga tillhörigheter på den plats som provförlättaren anvisar. Det framgår däremot inte att det skulle utgöra ett hinder för prov om provdeltagaren motsätter sig detta. Kravet på provdeltagaren att placera personliga tillhörigheter på anvisad plats riskerar att bli fruktlöst om Trafikverket Förarprov inte kan meddela hinder för prov. Vi anser därför att Transportstyrelsen ska lägga till denna punkt under avsnitt om Hinder för prov i samtliga föreskrifter.</p>	Tack för påpekandet, vi lägger till detta som en egen punkt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna synpunkter	Möjligheten finns redan idag att ansöka till Trafikverket Förarprov om och beviljas förlängd provtid. Föreslagna förändringar innebär däremot ett förtydligande gentemot kund i och med att förlängd provtid lyfts fram i de aktuella föreskrifterna. Trafikverket Förarprov är för detta i sak. Däremot ser vi att ett förtydligande kan leda till att fler kunder ansöker om och beviljas förlängd provtid. I praktiken innebär de föreslagna förändringarna för Trafikverket Förarprov att de förlängda provpassen på 180 minuter kommer att öka, särskild i och med att delprov 1 för prov i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation har en föreslagen tid om 120 minuter (180 minuter vid förlängd provtid). Provpas om 180 minuter finns idag, men i väldigt liten utsträckning. Dessa provpass kräver särskild planering och i praktiken har vi svårt att erbjuda dessa pass i stor utsträckning.	Ja, möjligheten finns redan idag, men den saknar stöd i föreskrifterna. Trafikverket informerar redan idag om möjligheten till förlängd provtid på sin webb. Det är nog snarare där som provdeltagare söker denna information än i Transportstyrelsens föreskrifter, men oavsett vilket så behöver möjligheten ha stöd i våra föreskrifter.
	2 kap. 5 §	Trafikverket Förarprov tycker det är ett bra förslag att ta bort nuvarande prov om kartkunskap och att istället inkludera ämnesområdet navigering i det som enligt förslaget kommer att utgöra delprov ett. Förutsättningar finns för att mer renodlat mäta förarens kunskaper inom de viktiga områdena i provet.	–

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap. 4 -5 §§	<p>Vi har däremot synpunkter på dels antalet frågor som föreslås och dels den viktning Transportstyrelsen gjort inom de olika ämnesområdena.</p> <p>Delprov 1 om säkerhet och beteende kommer att utgöras av ett kortfrågeprov där provtagaren ska svara på ingående frågor för inlärd kunskap. Att ha så många som 88 frågor är en stor ökning av uppgifter jämfört med det prov som idag utgör delprov två. Det motsvarar heller inget prov som Trafikverket Förarprov erbjuder idag. Forskning inom pedagogiska mätningar och vedertagen praxis som används i samtliga prov som Trafikverket Förarprov erbjuder, visar att innehåll av antal uppgifter för ett kortfrågeprov bör ligga på max 70 uppgifter. Genom att enligt förslaget öka antalet frågor till 88 frågor ser vi en risk i att andra egenskaper än just kunskapsmätning inom provets ämnesområden kan komma att påverka provtagarens resultat. Med så många frågor kan istället provtagarens koncentrationsförmåga och läsförståelse bli direkt avgörande för resultatet.</p> <p>I Transportstyrelsens konsekvensutredning lyfts fusk vid prov för taxiförarlegitimation. Särskilt nämns fusk där en person anlitas för att göra provet i en annan persons ställe. Det vanligaste sättet att fuska på i dag (oavsett typ av prov) är genom att provtagaren får hjälp av en utomstående med att besvara frågorna i provet med hjälp av teknisk utrustning. Genom att öka antalet frågor finns en risk att denna typ av fusk ökar då provet kan bli "svårare" för den enskilde som då kan anse sig ha ett större behov av sådan otillbörlig hjälp.</p>	<p>Eftersom ni bedömer att det är tillräckligt att delprov 1 omfattar 70 frågor (inklusive 5 testfrågor) ändrar vi förslaget i enlighet med ert önskemål.</p>

	2 kap. 4 -5 §§	<p>Trafikverket Förarprov har även svårt att se varför Transportstyrelsen valt att vikta antalet frågor så som föreslaget. Förutom förändringar avseende ämnesområdena navigering och bemötande motiveras inte den föreslagna viktningen. Exempelvis föreslås säkerhet och miljö ha samma antal frågor. Förslaget kontra hur det ser ut i dagens prov innebär att miljöfrågor ökar med sex frågor, säkerhet ökar endast med två frågor. Trafikverket föreslår viktning av uppgifter i delprov 1, se tabell 1 nedan. Viktningen av uppgifter inom respektive ämnesområde som Trafikverket Förarprov föreslår bygger på erfarenheter inom ämnesområdena samt synpunkter som inkommit och som omnämns i konsekvensutredningen.</p> <p>Vårt förslag är alltså att det totala antalet frågor sänks från Transportstyrelsens förslag om 80 frågor till 65 frågor. Förslaget innebär trots minskningen att antalet frågor i de sju nuvarande ämnesområdena ökar med totalt 20 uppgifter.</p> <p>Tabell 1.</p> <table border="1" data-bbox="810 963 1352 1222"> <thead> <tr> <th>Ämnesområde</th> <th>Dagens prov</th> <th>Förslag TS</th> <th>Förslag TrV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Navigering</td> <td></td> <td>12</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2. Körekonomi</td> <td>2</td> <td>8</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>3. Miljö</td> <td>4</td> <td>10</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4. Säkerhet</td> <td>8</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>5. Bemötande</td> <td>4</td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>6. Sjukdomar och funktionsnedsättningar</td> <td>5</td> <td>10</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>7. Föraren</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>8. Fordonskännedom</td> <td>7</td> <td>10</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td></td> <td>35</td> <td>80</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Testfrågor</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Totalt antal uppgifter</td> <td>40</td> <td>88</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table>	Ämnesområde	Dagens prov	Förslag TS	Förslag TrV	1. Navigering		12	10	2. Körekonomi	2	8	6	3. Miljö	4	10	5	4. Säkerhet	8	10	10	5. Bemötande	4	12	12	6. Sjukdomar och funktionsnedsättningar	5	10	8	7. Föraren	5	8	6	8. Fordonskännedom	7	10	8		35	80	65	Testfrågor	5	8	5	Totalt antal uppgifter	40	88	70	<p>Vi har gjort vissa justeringar av antalet frågor totalt och därmed även på nivån för ämnesområden. Vad gäller viktningen av uppgifter inom respektive ämnesområde är det vår målsättning att hitta en bra balans mellan branschens och kundernas önskemål samt den inriktning och de uppdrag vi har som myndighet.</p>
Ämnesområde	Dagens prov	Förslag TS	Förslag TrV																																																
1. Navigering		12	10																																																
2. Körekonomi	2	8	6																																																
3. Miljö	4	10	5																																																
4. Säkerhet	8	10	10																																																
5. Bemötande	4	12	12																																																
6. Sjukdomar och funktionsnedsättningar	5	10	8																																																
7. Föraren	5	8	6																																																
8. Fordonskännedom	7	10	8																																																
	35	80	65																																																
Testfrågor	5	8	5																																																
Totalt antal uppgifter	40	88	70																																																

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap. 4 §	Antal testfrågor i ett kunskapsprov har ingen relation till antalet skarpa poänggivande frågor i provet. Antalet testfrågor bygger snarare på i vilken takt Trafikverket Förarprov kan producera nya frågor för att utveckla provet. Utprovningen och antal exponeringar en testfråga får kan dels styras systemmässigt men styrs främst av antal genomförda prov per provtyp. Det finns därför ingen anledning att ha fler testfrågor i delprov 1 för taxiförarlegitimation än de fem som finns i exempelvis körkortsbehörighet B där omsättningen av uppgifter är som störst.	Vi ändrar antalet testfrågor i enlighet med ert önskemål.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap. 9 §	<p>Provtiden om 120 minuter för delprov 1 är enligt Trafikverket Förarprov onödigt lång och motsvarar inte antalet frågor som provet innehåller. Som tidigare nämnt bör antalet frågor i ett kortfrågeprov vara max 70. Av erfarenhet från kortfrågeprov med liknande innehåll, vet vi att provtagare som har den kunskap som eftersöks med god tid klarar detta på 50 minuter.</p> <p>Att införa en provtid om 120 minuter innebär även en begränsning av tillgängliga tider att välja mellan för den enskilde provtagaren. Provpas på 120 minuter kan inte samköras med Trafikverket Förarprovs andra kortfrågeprov som främst är 50 minuter. Det resulterar i att särskilda provpass för delprov 1 kommer att behöva planeras.</p> <p>Om provet så som Trafikverket Förarprov föreslår istället innehåller 70 frågor kan provtiden vara 50 minuter även för delprov 1. Detta skulle leda till att logistiken fungerar bättre och att fler tider kan erbjudas till den enskilde provtagaren. Med samma provtider kan Trafikverket Förarprov mixa grupper och provpass oavsett provtyp. Provsalar kan därmed fyllas med provtagare som genomför helt olika prov, vilket betyder att fler tider blir tillgängliga.</p>	<p>Eftersom ni anser att det är möjligt att avgöra om kunskapskraven är uppfyllda genom ett kunskapsprov på 70 frågor (inklusive 5 testfrågor) och med en provtid på 50 minuter ändrar vi förslaget i enlighet med ert önskemål.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8 kap. 2 §	<p>Transportstyrelsen föreslår obligatorisk fotografering för provtagaren vid provtillfället för att stävja fusk genom att en annan person gör provet i provtagarens namn. Trafikverket Förarprov tycker att förslaget är mycket bra. När det gäller förnyelse föreslår Transportstyrelsen däremot att det ska vara valfritt för den enskilde att välja ett digitalt foto eller att lämna grundhandling. Trafikverket Förarprov är inte eniga med det förslaget utan anser att grundhandlingen helt ska tas bort för att säkerställa att alla, även vid förnyelse, måste komma till Trafikverket Förarprov för att fotografera sig. Risken är annars att taxiförarlegitimationen utfärdas till "fel" person, som kan ansöka om en ny legitimation där en grundhandling används. Fotot skulle i detta skede kunna bytas ut obemärkt.</p>	<p>Vi har valt att föreslå en reglering som överensstämmer med förfarandet vid förnyelse av körkort, se Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:114) om ansökan om körkort på elektronisk väg.</p> <p>Vi kommer dock att införa en kontrollmekanism som innebär att vi jämför det foto som tagits vid första provtillfället med foto som tas i ett senare skede i samband med förnyelse. Dessutom kommer vi att jämföra taxifoton med körkortsfoton.</p>
	4 kap.	<p>Det framgår redan i nuvarande föreskrifter att prov i yrkeskompetens för taxiförarlegitimation ska göras på svenska. Trafikverket Förarprov anser att Transportstyrelsen ska göra samma förtydligande avseende genomförandet av körprovet för taxiförarlegitimation. En paragraf bör läggas till som framhåller att körprovet ska avläggas på svenska.</p>	<p>Önskemålet behöver utredas närmare och konsekvensbeskrivas. Efter dialog med Trafikverket efter remisstidens slut är vi överens om att ta med oss önskemålet till framtida revisioner av föreskriften.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna synpunkter	<p>I konsekvensutredningen framgår inte i vilken ordning ansökan om taxiförarlegitimation och prov ska genomföras. I dag skiljer sig ansökan om taxiförarlegitimation stort i tillvägagångssätt jämfört med exempelvis ansökan om körkortstillstånd. För att få ett körkort ska ett synintyg, hälsodeklaration och eventuellt läkarintyg först lämnas för att provtagaren ska kunna få ett körkortstillstånd. Prov får inte genomföras före körkortstillståndet är utfärdat.</p> <p>När det gäller taxi är tillvägagångssättet i omvänd ordning. Provtagaren genomför då först samtliga prov och först när dessa är godkända ansöker provtagaren om taxiförarlegitimation. Inga krav avseende själva taxiförarlegitimationen gäller som hinder för prov.</p> <p>Trafikverket Förarprov ser en risk med tillvägagångssättet då det innebär att vem som helst kan genomföra prov hos Trafikverket Förarprov. Detta öppnar upp för möjligheten för fusk genom att personer mot betalning genomföra prov med godkänt resultat för andra personer. Det gör också att personer som inte känner till kraven för taxiförarlegitimation riskerar att genomföra prov för att sedan bli nekade taxiförarlegitimationen.</p> <p>Trafikverket Förarprov anser därför att hela eller delar av de krav som ställs för ansökan om taxiförarlegitimation också kan och bör ligga till grund för hinder för prov. Om Trafikverket Förarprov ska förebygga fusk vid prov så som konsekvensutredningen beskriver det, behöver vi minska alla möjligheter till fusk som vi i dag känner till.</p>	<p>Ordningen regleras i 3 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211).</p> <p>Vi uppfattar detta förslag som ett önskemål om ett ändrat förfarande som innebär att personlig och medicinsk lämplighetsprövning ska genomföras innan personen får rätt att avlägga prov för taxiförarlegitimation, snarare än att vi ska införa fler hinder för prov. Transportstyrelsen har inte något bemyndigande att föreskriva om detta.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svensk Taxiskola	2 kap. 5 §	<p>Det är bra att man tar bort kartläsningsprovet. Vi tycker dock att även "Navigering" med 12 frågor ska utgå.</p> <p>Vi tycker att det blir för många frågor på säkerhetsprovet, 88 stycken. Många har läs och skrivsvårigheter men även koncentrationsproblem. Detta långa prov kommer inte i främsta fall att kontrollera kunskaperna utan koncentrationsförmågan.</p> <p>Öka inte antalet frågor på säkerhetsprovet från dagens 35 frågor. Men visst kan det göras en viktning av vad som är viktigast.</p> <p>Om man nu måste ha kvar frågorna "Navigering" bör kartläsningsprovet bestå och göras mindre.</p>	<p>Att hitta till t.ex. kunden är själva grundstenen i en taxiverksamhet. Många har påtalat att detta är ett problem idag och därför måste kunskapen kontrolleras vid provet.</p> <p>Då flera remissinstanser har framfört önskemål om att det totala antalet frågor ska minskas, kommer Transportstyrelsen att minska antalet frågor från förslagets 88 frågor till 70 frågor (inklusive 5 testfrågor).</p> <p>Vi anser inte att det är motiverat att ha ett separat delprov för navigering, särskilt inte eftersom varje delprov är förenat med både tidsåtgång och kostnader för den enskilde.</p>
Svensk Kollektivtrafik	Allmänna synpunkter	<p>Vi har inget att erinra mot att kraven på manuellt växlad personbil tas bort eller tilläggen kring muntlig körbeskrivning. Vi ser det som positiva anpassningar till teknik- och samhällsutvecklingen.</p> <p>Rent textmässigt hade vi gärna sett att kraven på vad man ska kunna kommer före hur provet ska gå till, dvs kapitel 2 kommer efter förslaget kapitel 3.</p>	<p>–</p> <p>Vi har övervägt olika alternativ för innehållets ordning, men ansett att det är rimligt att de praktiska aspekterna av provet framgår så tidigt som möjligt.</p>
	3 kap. 6- 9 §§	<p>Bland annat avsnittet om Miljö är för oklart skrivet. Det förutsätter att provtagaren delar lagstiftarens värdegrund om vad som är en god miljö och vilka effekter kolväten, koldioxid, partiklar har i luften och atmosfären samt en god kunskap om hur livscykelperspektivet för energilagring i elbilar tillgodoser miljöperspektiv.</p>	<p>Vi anser att kunskapskraven är konkreta och rimliga utifrån vad en taxiförare ska känna till.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 11, 17 och 22 §	Liknande värdegrundskrav finns tex vad gäller "rent fordon", "rätt körställning" och "lämpligt" sätt att agera på hot och våld. För det senare, här finns inom professionen olika skolor kring hur bemötande bör ske. Det är då kanske inte rimligt att blivande taxiförare förväntas känna till detta, utan istället lär sig hur den förväntas agera enligt rådande samhällsnorm.	Vi anser att kunskapskraven är konkreta och rimliga utifrån vad en taxiförare ska känna till.
	3 kap. 7 och 31 §§	När det gäller kunskap om däck saknar vi en skrivning motsvarande den om miljöegenskaper vad gäller även trafiksäkerhetsegenskaper.	Kunskap om däckets trafiksäkerhetsegenskaper regleras i förslagets 3 kap. 31 §.
	3 kap. 16 §	Under stycket om bemötande används begreppet diskretion. Detta är inget ord som finns i lagar, utan där handlar det om hantering av personuppgifter och sekretess. Det är rimligt att hänvisa till att föraren kan tillämpa lämpliga delar av denna lagstiftning samt kan redogöra för dess innebörd. Vi förstår ambitionen att genom att frikoppla texterna från hänvisningar till specifika lagstiftningar underlättar er administration, men samtidigt är det viktigt att de subjekt som berörs av lagar, regler och förordningar enkelt kan förstå vad som avses och vad reglerna faktiskt innebär.	Detta är en väl inarbetad reglering. Att taxiförare förstår vikten av diskretion innebär att föraren ska förstå hur en yrkesförare förväntas agera enligt rådande samhällsnorm. Detta är viktigt eftersom taxiförare möter människor i en mängd olika situationer.
	3 kap. 17 §	Inkonsekvent mot er egen skrivning är att ni inför en särskild punkt med hänvisning till den specifika lagstiftningen om rökförbud, trots att punkten i anslutning ovan reglerar just kunskap om tobaksrök.	Att vi specifikt angivit lagstiftningen om rökförbud är ett resultat av ett konkret önskemål från en av de organisationer vi varit i kontakt med under arbetet. Vi anser att det ändå är en skillnad på de båda kraven: att tobaksrök kan påverka passagerare negativt innebär inte något förbud mot rökning, medan lagstiftningen om rökförbud ju beskriver var rökning överhuvudtaget inte får förekomma.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 18-20 §§	I stycket om sjukdomar, har begreppen "kännetecken och symboler" tagits bort samt uppräknningen av vilka sjukdomar som är "vanliga". Detta är synd, då avgörandet vad som är vanliga sjukdomar säkerligen är subjektivt både vad avser hur grava de är och hur många till antalet. § 19 kan dessutom tolkas som att det räcker med att provtagaren känner till namnet på sjukdomen/funktionsnedsättningen.	Efter era synpunkter har vi valt att som allmänna råd lägga in de vanligt förekommande sjukdomar och funktionsnedsättningar som föreskrifterna tidigare hänvisat till. Vi har också skrivit om förslaget 18-20 §§ så att det nu endast är en paragraf som handlar om detta.
	3 kap. 24 §	Under stycket om föraren; kravet kring kunskaper om mobiltelefon etc. vid framförande bör också kopplas till att kunna redogöra för aktuell lagstiftning på området.	Tack för synpunkten, vi ändrar enligt ert förslag.
	3 kap. 28 och 31 §§	Under stycket om fordonskännedom. Kravet kring däck, vi finner det rimligt att även kunna ställa kravet att taxiföraren kan byta till nödhjul, använda punkteringsspray inte bara teoretiskt förstå utan faktiskt kunna tillämpa. Motsvarande när det gäller startkablar, inte bara känna till riskerna utan faktiskt komma ett steg längre och kunna korrekt tillämpa start med hjälp av startkablar. Och motsvarande vad gäller ett vanligt batteri och säkringar. Allt så klart med förbehållet "om konstruktionen så tillåter"	Tiden för körprovet är begränsad. Vi anser att körprovet ska inriktas mot andra delar som visar om föraren har tillräcklig kunskap och färdighet att erhålla en taxiförarlegitimation.
	4 kap. 14 §	I Kap 4 Körprov. Förslår vi att ni byter ut "han och hon" mot en könsneutral skrivning i 14:e paragrafen.	Tack för synpunkten, vi har skrivit om formuleringen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap.	Det vore rimligt att Transportstyrelsen överväger att alltid tillämpa förskottsbetalning. Dvs en förutsättning för att prov ska kunna genomföras är att betalning kommit till handa X tidsenheter innan provet ska genomföras (tex 3 arbetsdagar). På så sätt förenklas de administrativa processerna då inte alternativa sätt behöver upprätthållas för de som inte betalt tidigare och påminnelse/krav kommer få minskad börda då det finns en motivering att betala, nämligen att få chansen att göra provet.	Enligt de uppgifter vi fått in finns det inte problem med betalning av provavgifter i sådan omfattning att det motiverar en ändring av dagens reglering.
	Allmänna synpunkter	Vår bedömning är att kunskapskraven fortsatt går att rensa, t.ex. blir sannolikt taxiföraren inte bättre taxiförare för att den kan redogöra för vad en släpkärra är för något. Vissa punkter bör det rimligen räcka med att kontrollera att det finns körkortsbehörighet kring.	Vi har tagit bort eller generaliserat vissa ämnesområden. Att taxiförare ska kunna vissa fordonsdefinitioner hör ihop med bestämmelserna om vikter kopplat till bl.a. gällande körkortskrav för de olika kombinationerna.
	4 kap. 14 §	Regleringen att 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 bör omformuleras så att konsekvenserna av en sådan händelse också ges möjlighet att påverka körkortsinnehavet. Om händelse är så allvarlig att körprov inte kan fullföljas är det tveksamt kring fortsatt innehav av körkort.	Vi noterar era synpunkter, men konstaterar att det är en fråga som inte ryms inom detta föreskriftsarbete.

	8 kap. 8 § + bilaga	<p>Vi ställer oss avvisande till borttagande av namn på taxiförläggning. Dels då baksidan ändå ska förses med en namnteckning. Dels eftersom ett personligt bemötande sannolikt i de flesta fall lugnar mer än det trigger, medan opersonliga bemötanden riskerar att trigga hotfulla stämningar och aggression. I situationer där resenären beställt resa med sitt namn (vilket ju är gängse i många resor, tex samhällsbetalda serviceresor) kommer resenären dessutom att uppleva sig i underläge då föraren känner till resenärens namn men inte omvänt. Inom serviceresor har många huvudmän som krav att förare presenterar sig med namn. För den som har en hörselnedsättning är det då en trygghet att kunna läsa förarens namn. Notera t.ex. att för Uberförare har namn och foto varit det som skapat en acceptans- och trygghetskänsla för tjänsten, som annars inte att uppstått om förare tillåtits vara anonyma.</p> <p>Om taxiförläggningen skulle vara enbart till för polisens kontroller skulle den precis som ett körkort kunna förvaras i en plånbok, men genom kravet att den ska vara väl synlig för passagerarna visar det att kraven inte enbart har en funktion utifrån ett behov i en lagstadgad kontroll.</p> <p>Vi har inget emot att personnumret döljs i en streckkod, det vore också rimligt att i samma streckkod inkludera åtminstone delar av namnet för förenklad kontroll och högre säkerhetsnivå mot förfalskningar.</p> <p>Det är så klart allvarligt att utsättas för hot och förföljelse, men då gäller det för rättsapparaten att ta i tu med dessa problem och lagföra de som utsatt förare för hot. Att ett fåtal incidenter uppstår får inte hindra att resenärerna upplever att de har en trygg och säker resa med förare de kan få förtroende och tillit till. Att påstå att det är lika lätt</p>	<p>Taxiförläggning är ett bevis på att föraren har klarat det teoretiska provet och körprovet. Det finns inget som hindrar att föraren har en namnbricka på sin klädsel och presenterar sig för kunden. Vi tror inte att förarens bemötande kommer att förändras bara för att namnet utgår från taxiförläggningens framsida. Förarkoden som ska framgå på taxiförläggningen är unik. Koden kommer att göras större på legitimationens framsida och den framgår även av taxameterkvittot. Det innebär att det finns en naturlig koppling mellan taxiförläggningen och resenärens kvitto för resan, i de fall resenären vill vända sig till leverantören och framföra ris eller ros.</p>
--	---------------------	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		att komma ihåg en sexsiffrig kod som man första gången bekantar sig med som ett namn är ett kraftigt felslut i tanken, det kan nog alla intyga som glömt bort portkoder, kreditkortskoder och andra lösenord vilka för hjärnan är uppbyggda av meningslösa kombinationer av tecken.	
	8 kap. 5 §	När det gäller krav på foto tycker vi det vore rimligt att samma krav som gäller för körkortsfoto ska gälla här. Vi ser inga anledningar att ställa andra krav här. Fotot är till för att underlätta identifiering. Rimligen bör också foto taget vid avläggande av prov maskinellt jämföras med körkortsfoto och om stora diskrepanser uppstår bör manuell granskning genomföras. Detta som ytterligare ett steg i att stävja fusk där provtagaren är något annan än den som ansöker.	<p>För körkortsfoto gäller att fotot ska vara i enlighet med svensk standard SS 61 43 34:2015 utgåva 8. Det framgår av 5 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll. Eftersom den svenska standarden inte finns tillgänglig kostnadsfritt har vi valt att lägga in de krav vi ansett vara relevanta direkt i vårt föreskriftsförslag istället för att ha en reglering som den i TSFS 2012:60.</p> <p>Vi kommer att jämföra det foto som togs vid genomförande av prov med ev. foton som kommer in via grundhandling för att säkerställa att det är samma person som genomfört provet som ansöker om förnyelse av taxiförarlegitimationen. Vi kommer också att införa en kontroll där vi jämför taxifoton med körkortsfoton.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Dövas Riksförbund	Allmänna synpunkter	<p>I dagsläget är döva förhindrade från att arbeta inom taxibranschen på grund av de medicinska kraven som fastställts i TFSF 2010:125. Vi tar upp dessa föreskrifter, fastän att de inte är det direkta föremålet för denna remiss. Anledningen till att vi ändå tar upp dem är att det vi föreslår i detta remissvar är beroende av att det även görs förändringar av TFSF 2010:125.</p> <p>SDR vill se att döva ges möjligheter till att vara verksamma inom taxibranschen, där de genom sin teckenspråkskompetens samt gedigna kunskaper om berörda målgrupper kan tillgodose passagerares behov och önskemål och framförallt tillföra till en ökad trafiksäkerhet för taxipassagerare.</p>	<p>Kravet i TSFS 2010:125 på att taxiföraren ska ha sådan hörsel förmåga att det finns möjlighet att kommunicera med passagerare och andra trafikanter har funnits länge. Kravet har motiverats med att föraren ska kunna uppfatta när en passagerare påkallar uppmärksamhet eller hjälp för att förhindra en olycka. Transportstyrelsen har varit av den uppfattningen att det finns sakliga skäl för gällande bestämmelser, men har i det betänkande som Sveriges Dövas Riksförbund hänvisar till¹ angett att det inte kan uteslutas att nya tekniska lösningar kan göra det möjligt att anse att även den som är döv har förmåga att kommunicera med icke döva passagerare.</p>
	3 kap. 3 § 3	<p>SDR anser att den föreslagna lydelsen är onödigt exkluderande. Vi föreslår att punkten omformuleras för att vara mer tillåtande till ny teknik. Trots att teknikutvecklingen går ganska fort och tal-till-text blir ett allt pålitligare hjälpmedel, kommer den med dessa regler inte kunna komma till nytta i taxibranschen. Det kommer fortsätta att vara ett formellt krav att man ska kunna uppfatta muntliga instruktioner själv, för att kunna bli taxiförare.</p>	<p>Den föreslagna lydelsen syftar till att komma tillrätta med de problem som finns idag: att förare har svårt att förstå en muntlig instruktion och hitta rätt.</p> <p>Förslaget hindrar inte att föraren får samtalet förmedlat i form av tal-till-text.</p>

¹ Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU17

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	4 kap. 4 §	SDR ser att den föreslagna lydelsen högst sannolikt utestänger döva från att kunna ta emot instruktionerna via en teckenspråkstolk eller med hjälp av ett tekniskt hjälpmedel. Vi vill uppmana Transportstyrelsen till att formulera bestämmelsen på ett mer flexibelt sätt. Eller i andra hand, vilket vi egentligen inte förordar, att det införs en möjlighet till dispens.	Förslaget hindrar inte att föraren får instruktioner förmedlade via teckenspråkstolk eller med hjälp av tekniska hjälpmedel.
Personskadeförbundet RTP	3 kap.	Personskadeförbundet RTP ser positivt på att Transportstyrelsen i sitt förslag om krav på vad taxiförare ska kunna ta upp att bedöma riskerna vid på- och avstigningsplatser för passagerare, samt kunskap om fastsättning av rullstolar. Vi uppskattar också att utredningen trycker på vikten av bemötande och att ett av kraven i förslaget är att taxiförare ska ha förståelse för och respektera olika människors förutsättningar och behov.	–
	3 kap. 12 § 1	Här vill vi poängtera att detta är särskilt viktigt att tänka på när det handlar om en person med en funktionsnedsättning. Särskilt om platsen för på- eller avstigning är hårt trafikerad.	Vi noterar er synpunkt.
	3 kap. 16 § 2	Här vill vi lägga till vikten av; att lyssna in personens behov, att vara ödmjuk och ge personen tid att framföra sina behov och önskemål. Vi ser också att det kan finnas behov av språklig kompetens.	Vi har under utredningens gång behandlat frågan om språkrav. Ett formellt krav på t.ex. betyg i svenska på en viss nivå innebär att kravet behöver kontrolleras av Trafikverket eller Transportstyrelsen inför proven. Vi har kommit fram till att ett sådant krav blir ett alldeles för stort hinder för den enskilde och en kostsam administrativ börda för både enskilda och myndigheterna. Att provet ska avläggas på svenska innebär att föraren behöver ha viss kunskap i svenska.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska Taxiförbundet	Allmänna synpunkter	Taxiförbundet har tagit del av Förslaget och är positivt inställd till Förslagets utformning. Vi kan konstatera att uppdelningen av föreskrifterna i en del som tydligare berör taxiförarlegitimation och en del som berör prov i yrkeskunnande för taxitrafik lett till att föreskrifterna blivit mer lättillgängliga vilket vi tycker är positivt. Vi är även positivt inställda till att ett delprovsmoment tagits bort eftersom det leder till lägre kostnader.	–
	Allmänna synpunkter	Taxiförbundet är i huvudsak positivt inställd till beskrivningen av innehållet i de olika proven men menar att det bör tillsättas en granskningsgrupp av de faktiska frågorna så att de utformas på ett sätt som branschen även kan ställa sig bakom.	Vi har noterat er synpunkt och framfört den till Trafikverket som utformar proven och samverkar med branschen i dessa frågor.
	Allmänna synpunkter	I det fortsatta arbetet menar vi att Transportstyrelsen även ska lyfta förslag som kan kräva lagstiftning. Idag skall en individ ha fyllt 21 år för att kunna ta taxiförarlegitimation. Utan att åsidosätta trafiksäkerhetsaspekter och med beaktande av proven borde denna ålder sänkas.	Vi noterar ert förslag, men konstaterar att det är en fråga som inte ryms inom detta föreskriftsarbete.
	Allmänna synpunkter	Taxiförbundet önskar även att Transportstyrelsen tar upp frågan om möjligheten för icke-EU medborgare att erhålla en svensk taxiförarlegitimation tidigare än de idag föreskrivna 24 månaderna efter att ett svenskt körkort erhållits. Det måste rent samhällsekonomiskt vara mer fördelaktigt att en icke-EU medborgare kan avlägga prov inom en kortare tidsperiod och börja arbeta som taxichaufför förutsatt att provet klaras. Detta krav förutsätter vad vi förstår förändringar av lagstiftningen vilket vi önskar att Transportstyrelsen medverkar och tar initiativ till.	Vi noterar ert förslag, men konstaterar att det är en fråga som inte ryms inom detta föreskriftsarbete.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Universitets- och Högskolerådet (UHR)	Allmänna synpunkter	<p>Universitets- och högskolerådets (UHR) yttrande begränsas till de förslag som rör erkännande av yrkeskvalifikationer.</p> <p>Vad gäller de föreslagna ändringarna för taxiföraryrket kan det generellt sägas att motiveringarna i kompletteringen till konsekvensutredningen till förslaget är något svaga. I inremarknadstest är det önskvärt att exemplifiera och motivera varje påstående i relation till målen av allmänt intresse för regleringen. Det är även önskvärt att resonera kring alternativen till regleringen och varför alternativen inte kan uppnå målen med regleringen.</p>	Vi noterar era synpunkter.
Svenska Färdtjänstföreningen	Allmänna synpunkter	En generell synpunkt är att det är viktigt att skilja på kunskapskraven för förare respektive taxiägare/ tillståndsinnehavare. Det är ägaren som ansvarar för val av fordon, service, val av drivmedel, däck mm.	Ja, det är viss skillnad på vilka kunskaper som krävs för ägare respektive förare. Men Transportstyrelsen anser att taxiförare ska ha kunskaper om t.ex. fordon, eftersom det är krav som även ställs på andra yrkesförargrupper.
		En reflektion vi gör är att det är bra att den koden som skall stå på kvittot ska vara taxiförarlegitimationens kod. Detta så man kan kolla detta mot det som står i bilen på legitimationen är samma som på kvittot. Då får kvittot en vidare funktion och kopplar inte bara till att identifiera föraren vid reklamationer etc.	Detta framgår redan idag av Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar.
	2 kap. 6 §	Vi är tveksamma till den omfattning frågorna har. Dessa har mer än 1/3 av frågorna.	Enligt tidigare föreskrifter var andelen 41 %. Förslaget vi remitterade har en något lägre andel, men efter justeringar som vi gjort efter remisstiden är nu andelen åter 41 %. Då ni inte närmare redogjort för vilket område/n som borde ha fler frågor, så behåller vi den procentuella fördelningen mellan föreslagna ämnen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap. 5 § och 3 kap. 2 - 3 §§	<p>Som Transportstyrelsen konstaterar har det hänt mycket vad det gäller navigeringshjälpmedel, t.ex. är den senaste upplagan av Taxikartan Stockholm från 2017. Efter det har det inte kommit ut någon. Det kartmaterial som i dag finns tillgängligt är i huvudsak digitalt. Det finns lite olika koncept. Dels i fordonet inbyggt, dels speciella produkter typ TomTom och Garmin samt dels appar i mobiltelefoner såsom Google maps, Appel maps, Waze, Petal etc. Gemensamt för alla är att de är relativt självinstruerande. Uppdateringen sker också relativt snabbt åtminstone i tätort.</p> <p>Få förare om ens någon använder i dag traditionella kartböcker. Att kunna följa en muntlig beskrivning kan i en del fall vara nödvändigt. Att ställa frågor om hur detta skall gå till måste var en utmaning. I övrigt är dagens system så pass självinstruerande så att någon större vikt inte behöver läggas vid denna punkt. Dessutom går utvecklingen så snabbt så att eventuella frågor föråldras fort. Vi uppfattning är att 10% av frågorna är för mycket.</p>	<p>Övergången till digitala plattformar innebär att kunskapskraven förändras. Information uppdateras i realtid och många plattformar erbjuder mycket mer information än vad som framgår av en tryckt karta. Transportstyrelsens uppfattning är att kunskaperna om navigering är annorlunda är traditionella kartfrågor. Därför föreslår vi även ett namnbyte på ämnesområdet.</p>
	3 kap. 4 §	<p>I 4 § sägs att " Taxiförare ska ha sådan kunskap om färdplanering, <u>förebyggande fordonsunderhåll, felsökning</u> och körsätt att de självständigt kan bedöma hur den bästa körekonomin uppnås." De understrukna orden (dvs förebyggande fordonsunderhåll, felsökning) är sådant som åvilar fordonsägaren som ju inte behöver vara densamma som föraren. Detta bör i stället åvila tillståndsinnehavaren. Samma sak gäller fordonsunderhåll i 5 §</p> <p>Körekonomi ska ju handla om köra varsamt, mjukt, tryggt och säkert, samt att planera sin körning med det följer lägre drivmedelskostnader och service och underhåll.</p>	<p>Vi anser att taxiförare ska ha kunskap om daglig kontroll före körning och veckokontroll, eftersom både tillståndshavare och, i förekommande fall även passagerare, har stor nytta av att taxiförare kan genomföra viss felsökning, avhjälpa enklare brister och kan beskriva en brist för tillståndshavaren eller en bilverkstad i syfte att snarast avhjälpa felet.</p> <p>En förare behöver förstå sambandet mellan förebyggande fordonsunderhåll och vilka konsekvenser och kostnader som företaget drabbas av om ett köruppdrag behöver avbrytas.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 6 §	Här gäller samma synpunkter som ovan, nämligen att det är viktigt att se vem som har rådighet över vissa frågor och har beslutsrätt i dem och förarens ansvar såsom förare och anställd. I de fall som förare och tillståndsinnehavare är samma person faller ju hela ansvaret på denne.	Vi anser att även taxiförare behöver ha kunskap inom området miljö.
	3 kap. 17 §	Under 17§ p2 vill vi lägga till under punkten c) Personer med kognitiv funktionsnedsättning	Av 17 § 2 i förslaget framgår att taxiförare ska kunna bedöma passagerares behov och där pekar vi ut några passagerargrupper där det är särskilt viktigt. I de följande paragraferna (förslagets 18-20 §§) ställer vi krav på att föraren ska ha kunskap om och känna till bl.a. kognitiva funktionsnedsättningar. Sådan kunskap är viktig för att kunna assistera passagerare på rätt sätt och handlar också om bemötande. Vi vill tillägga att vi efter remisstidens slut har slagit ihop 18-20 §§ till en enda paragraf där vi också lagt in vanligt förekommande sjukdomar och funktionsnedsättningar som allmänna råd, något som inte framgick av förslaget.
	4 kap. 7 §	Bra att kravet på att kunna hantera manuellt växlad bil slopas.	–
Polismyndigheten	8 kap. 4 §	Polismyndigheten ser positivt på åtgärder som syftar till att motverka fusk inom taxiverksamheten. Det är viktigt att taxiförare på ett enkelt sätt kan identifieras genom den information som visas på taxiförarlegitimationen. Tillförlitligheten bedöms öka genom att foto för taxiförarlegitimation tas på provplatsen av den som utför taxiförarprovet.	–

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikförvaltningen, Region Stockholm	Allmänna 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 och allmänna råd. Efter sådana kompletteringar bör ny remissrunda ske.	–
	Allmänna synpunkter	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 förslagets konsekvensutredning bland annat behöver kompletteras i detta avseende. 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.	Pandemin har påverkat taxibranschen hårt. Vi anser inte att pandemins påverkan på taxibranschen är en faktor som ska påverka vilka kunskapskrav som ställs på taxiförare. Eftersom förslagets primära syfte är att taxiförare ska ha relevanta och uppdaterade kunskaper är det mot den bakgrunden som vi analyserat förslaget i vår konsekvensutredning.
	Allmänna synpunkter	Vidare bör det genomföras en fördjupad analys och konsekvensbedömning av förslagets påverkan på uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Det blir allvarligt att inte genomlysas 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.	Det primära syftet med vårt förslag är att taxiförare ska ha relevanta och uppdaterade kunskaper och det är mot den bakgrunden som vi analyserat förslagets påverkan på uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna synpunkter	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.	Vi anser att den justering av kunskapskraven för förare som vi föreslår inte kommer att ha någon avgörande betydelse för tillgången på förare eftersom ändringarna är av mindre omfattning.
	Allmänna synpunkter	<p>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 sådan rimlig takt.</p> <p>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.</p> <p>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 tidsspann på 4– 6 månader. Dessa tidsförhållanden kommer inte alls att kunna fungera med remissförslagets övergripande angivna tidsplan.</p>	<p>Vi tackar för synpunkterna och kommer att senarelägga datumet för ikraftträdande.</p> <p>När det gäller prov inför taxiförarlegitimation så föreslår vi att antalet prov minskas från 3 till 2. Detta innebär en betydande minskning av tidsåtgång för förare som vill avlägga prov och att Trafikverket får fler tillgängliga provtider.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna synpunkter	Transportstyrelsen bör transportpolitiskt studera effekterna av de krav som ligger på blivande taxiförare i former av låst ålder 21 år med krav på B-körkort. Dessa hårdare krav gör att den tidigare vanliga "inkörsporten" 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.	Vi noterar ert förslag, men konstaterar att det är en fråga som inte ryms inom detta föreskriftsarbete.
	Allmänna synpunkter	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.	En yrkesförare som kör buss ska inte enbart uppfylla kraven för att få körkort med behörighet D, utan dessutom genomgå en grundutbildning på 280/140 timmar som avslutas med prov för att få sitt bevis om yrkeskompetens. Därtill ska föraren genomgå en fortbildning på 35 timmar vart femte år. Därför menar vi att kraven på yrkesförare för gods- och persontrafik är betydligt högre än för taxiförare.

	<p>Allmänna synpunkter</p>	<p>Nämnden vill särskilt framhålla följande positiva delar i förslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ökar det tryggheten även för resenären. Kravet måste vara giltigt TFL nummer - inte en alternativ kod. 	<p>Att förarkoden ska framgå av taxameterkvittot är redan idag ett krav, se Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar. På samma sätt finns uppgift om förarkoden redan på taxiförarlegitimationen. Detta är alltså inte något nytt förslag.</p>
--	----------------------------	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> Att trygghet för resenär blir en del i kursplan och prov. Det är dock för tidigt att bedöma om nivån och innehåll är tillräckligt. 	
	Allmänna synpunkter	<p>Nämnden vill framhålla att följande delar i förslaget är tveksamma och bör omprövas:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. Körtider som faktiskt redan nu redovisas i taxametern 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. 	<p>Det finns inga formella hinder att Region Stockholm inför krav på lokalkännedom i sina upphandlingar, om det är ett problem för regionen.</p> <p>Vi har fått flera synpunkter på att bestämmelserna kring tidboken behöver ses över och förbättras vilket vi också håller med om. Att det behövs en översyn av dessa regler är även något som framgår av utredningen Kontroller på väg (SOU 2021:31). En sådan översyn skulle innebära revidering av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:17) om personlig tidbok, men det behövs även ändringar i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter (vilotidsförordningen).</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna synpunkter	Nämnden vill framhålla följande områden för ytterligare utredning: <ul style="list-style-type: none">• Att ge möjlighet till löneväxling genom kompetensväxling i taxinäring som i andra branscher. Här föreslår vi därför att det skapas en kompetenstrappa genom behörighet.	Detta utredningsönskemål ligger inte inom Transportstyrelsen uppdrag.
Aleso Sveriges Åkeriföretag Swedac		Har svarat på remissen, men har inga synpunkter på förslaget i denna del.	