

Denna konsekvensutredning användes ursprungligen vid den externremiss som Transportstyrelsen genomförde i maj – juli 2021 i samma ärende. Konsekvensutredningen kompletterades i juli 2023 med anledning av en omremiss som var nödvändig för att tydliggöra att kravet på fotografering på Trafikverket vid utfärdande av taxiförarlegitimation även inkluderar personer som beviljas taxiförarlegitimation efter ett erkännande av utländska yrkeskvalifikationer. Kompletteringarna från 2023 är markerade med streck i vänstermarginalen i detta dokument.

Slutlig 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. Dessutom kommer vi att ställa krav på att den som får en svensk taxiförarlegitimation utfärdad

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

baserat på utländska yrkeskvalifikationer också ska fotograferas på Trafikverket.

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.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Gemensamt för alla föreskrifterna

Trafikverket Förarprov 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.

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

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 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.

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

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 navigatorn. 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.

När det gäller personer som får en taxiförarlegitimation utfärdad baserat på utländska yrkeskvalifikationer enligt yrkeskvalifikationsdirektivet⁴ har vi idag samma förfarande som ovan med grundhandling för att tillverka legitimationen. Det innebär att vi i idag inte har en tillförlitlig identitetskontroll innan vi utfärdar taxiförarlegitimationer till denna grupp av taxiförare.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer. Direktivet har implementerats i svensk rätt genom lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer och förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer.

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.

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, om reklamskatt 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 1071/2009⁵.

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.

⁵ Genom ändringarna i förordning (EU) 2020/1055.

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.

Taxiförarens 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 den som faktiskt avlagt provet. På motsvarande sätt ska vi få en mer tillförlitlig identitetskontroll av personer som får en svensk taxiförarlegitimation baserad på utländska yrkeskvalifikationer. 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. Vi kommer inte heller i fortsättningen att ha någon tillförlitlig identitetskontroll av personer som får taxiförarlegitimation i samband med erkännande av utländska yrkeskvalifikationer.

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 förarutbildning⁶ 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.

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.

⁶ Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, TSG 2019-6548, 2020-09-30.

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. Det innebär att framsidan har kvar uppgifterna foto, förarkod och gällertill-datum, medan baksidan, utöver uppgifterna om utfärdande myndighet och referensnummer, endast har kvar streckkoden som motsvarar förarens person- eller samordningsnummer.

Fusk vid avläggande av prov och utfärdande av taxiförarlegitimation

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Provdeltagaren ska alltid fotografera sig vid Trafikverket vid första delprovet eller efter att en ansökan om erkännande av utländska yrkeskvalifikationer har beviljats, 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 i samband med att första delprovet avläggs, efter erkännande av utländska yrkeskvalifikationer och vid förnyelse av taxiförarlegitimationen.

Utöver vad som föreslås ovan i alternativ 1 och 2 så kommer vi att införa vissa kvalitetskrav för fotografier, så att vi kan avvisa undermåliga foton.

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. Kravet på fotografering vid Trafikverket berör även personer som beviljas en ansökan om att få sina utländska yrkeskvalifikationer som taxiförare erkända enligt yrkeskvalifikationsdirektivet. Antalet ansökningar om utländska yrkeskvalifikationer varierar från år till år, från några tiotal till uppemot hundra ansökningar per år.

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.

I förlängningen berörs även taxiresenärer av dessa ändringar. Genom att föreskrifterna uppdateras med relevanta kunskapskrav så borde resenärerna få en bättre service.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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.⁷

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.

⁷ 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	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 i samband med utfärdande av taxiförarlegitimation, oavsett vad som ligger till grund för utfärdandet, 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 provtillfällen 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 provtillfällen med längre provtid när det blir möjligt att ansöka om förlängd provtid, vilket sannolikt kommer att leda till att Trafikverket behöver lägga mer tid på att handlägga denna typ av ärenden. Det är dock svårt att bedöma omfattningen av ökningen. Dessutom behöver Trafikverket 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. 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 eller fått sina utländska yrkeskvalifikationer erkända 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 vägledningar 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 nytutexaminerade 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.

På samma sätt är det viktigt att säkerställa en tillförlitlig identitetskontroll i samband med ett utfärdande av taxiförarlegitimation som grundar sig på ett erkännande av utländska yrkeskvalifikationer. De personer som berörs av kravet kommer att behöva infinna sig på Trafikverket för fotografering utan att ha något annat ärende dit, men eftersom de redan behöver befinna sig i Sverige innan vi utfärdar legitimationen anser vi att detta krav inte går

utöver vad som är rimligt. Att det krävs ett foto för att få ut sin svenska taxiförarlegitimation är heller inget nytt för dessa personer, det som blir nytt är att fotot nu måste tas på Trafikverket. Vi bedömer att en likartad hantering av alla utfärdanden, genom införandet av en tillförlitlig identitetskontroll i samband med fotograferingen, motiverar det nya kravet.

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.

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 utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation ska ges in på elektronisk väg.

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 mätinstrument⁸ som bland annat

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/32/EU

reglerar hur taxametrar ska vara konstruerade. Vi lämnar dock inga förslag 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.⁹ 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. I februari 2022 skickade vi in en anmälan till UHR med avseende på de ändringar som genomfördes under 2022. De ändringar som föreslås i denna omremiss är inte sådana att de motiverar en ny anmälan.

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. 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.

Sedan den 1 januari 2023 har Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om elektronisk ansökan om både utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation. Vi bedömer att nödvändiga systemändringar kan vara på plats i början av 2024 och att ändringsföreskriften därför kan träda i kraft den 7 april 2024.

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

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/55/EU

kommissionen senast 30 dagar efter att de antagits. Transportstyrelsen kommer därför att informera Infrastrukturdepartementet om ändringarna i 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 miljö kvalitetsmålen 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).¹⁰</p>

¹⁰ Timkostnaden beräknas utifrån en taxiförarens genomsnittliga månadslön på 24 300 kronor (källa: SCB). 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 och utfärdande av taxiförarlegitimation.	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 eller efter erkännande av utländska yrkeskvalifikationer.
	Snabbare process för utfärdande och förnyelse av taxiförarlegitimation.		+500–1000 tkr	Trafikverket, kostnaderna beror på hur många ärenden som blir aktuella.
		Kostnader för ändring av antal delprov i prov för taxiförarlegitimation.	+20–40 tkr	Transportstyrelsen, avser systemutveckling som krävs för att kunna ta emot foto och namnteckning. Kostnaden inkluderar även ny utformning av taxiförarlegitimationen.
	Enklare rutiner för avläggande av prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.	Arbetsinsats för framtagande av nya provfrågor	+500 tkr	Transportstyrelsen, avser systemutveckling som krävs för att gå från tre till två delprov. (Trafikverkets kostnader kan tas inom ordinarie förvaltningskostnad.) 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

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