



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET

# Taxiläget i Europa

2018



# Innehåll

Förord	3
Utvalda länder	4
Belgien	5
Danmark	6
Finland	7
Frankrike	8
Nederländerna	9
Norge	10
Storbritannien	11
Tyskland	12
Sverige	13

# Förord

Den svenska taximarknaden är sedan år 1990 konkurrensutsatt. Syftet med avregleringen var att låta marknaden sköta balansen mellan utbud och efterfrågan. Idag, nästan 30 år senare, ter det sig otänkbart att staten skulle hindra någon att köra taxi och erbjuda kunder taxitjänster varhelst de befinner sig, så länge föraren och företaget har de licenser som krävs och en taxameter som lämnar korrekt redovisning till Skatteverket. I många länder är det dock fortfarande ovanligt med en fri och konkurrensutsatt taximarknad.

I denna rapport kan vi visa att flera länder i Europa antingen håller taximarknaden i fortsatt hårt reglerat grepp eller har genomfört endast begränsade lättnader. Det innebär att statlig etableringskontroll och förbud mot att ta upp kunder i "fel" zon fortfarande förekommer i många EU-länder, som i övrigt har en avreglerad marknadsekonomi. När vi idag diskuterar nya globala affärsmodeller för taxi med framtidsvisioner om förnybara och självkörande taxibilar är det viktigt att känna till de stora skillnader som finns mellan olika taximarknader. För ett svenskt taxiföretag som följer lagkraven om ekonomisk rapportering finns inga hinder att konkurrera, söka nya affärsmodeller eller använda ny teknik. Förutsättningarna ser dock helt annorlunda ut i länder med en reglerad marknad.

Svenska Taxiförbundet anser att taxi har en stor potential att förenkla resor med kollektivtrafiken när nu den privata bilre-

san blir alltmer ifrågasatt. Trängsel, miljömål och resursfrågor ställer krav på ett smartare transportsystem. Dock är tjänster högt beskattade i vårt land, vilket får negativa konsekvenser. Behovet av taxitjänster är stort men priset för tjänsten upplevs av många som för högt. Det leder till att marknaden för svarttaxiverksamhet ökar alltmer. Vi efterfrågar därför en skattereduktion för taxi. Fördelarna med lägre skatt på taxi skulle minska marknaden för svarttaxi samt bidra till många samhällsvinster, inte minst inom miljöområdet.

Människor kommer ha ett stort behov att förflytta sig från dörr till dörr även i framtiden. Taxi är en nödvändig förutsättning för att möta det behovet. Storskalig kollektivtrafik med tåg och buss kan möta allas transportbehov om den kompletteras med taxi. För att taxi ska kunna hjälpa till att skapa framtidens smarta transportsystem behövs en fri taximarknad som tillåter nya lösningar och nya affärsidéer som kan erbjuda enkla, trygga och gröna resor.

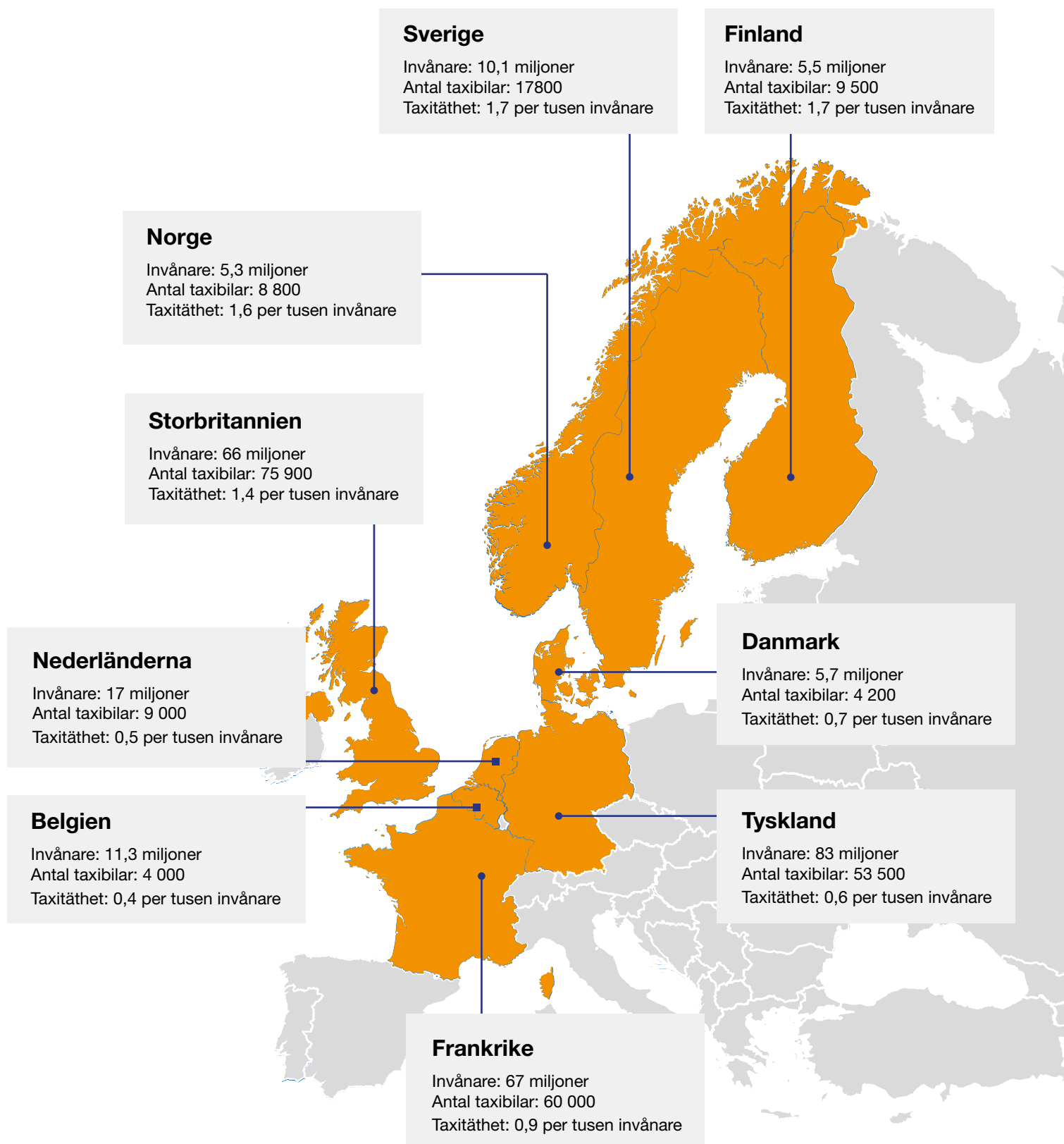


Claudio Skubla

Förbundsdirektör  
Svenska Taxiförbundet

# Utvalda länder

I denna rapport har vi studerat taximarknaden i åtta västeuropeiska länder som är jämförbara med Sverige när det gäller ekonomiskt system. Som en jämförelse beskriver vi läget i Sverige. Trafikljusen på följande sidor indikerar vilken frihet som råder på taximarknaden i respektive land.



# Belgien

Population: 11,3 miljoner

Antal taxibilar: 4 000

Taxitäthet: 0,4 per tusen invånare



Belgien har omfattande regleringar av taximarknaden. Det gäller både vad gäller kvalitativa hinder som utbildning och fordonets skick men även kvantitativa hinder i form av reglerade priser och avgifter samt begränsad etableringsrätt.

Belgien är en federal stat indelad i tre regioner: Flandern, Vallonien och Bryssel. Det medför att vissa beslut fattas på regional nivå medan andra fattas på lokal nivå, vilket leder till att regelverken skiljer sig mellan regionerna. I Brysselregionen har en maxkvot införts för antalet taxioperatörer (exploitants) och förare. Antalet taxibilar med tillstånd att verka i regionen var cirka 1 200 i maj 2016<sup>1</sup>.

I Bryssel är taxiföretagens licenser giltiga i sju år och kan överlåtas mellan aktörer mot en ersättning, efter det att ansvarig myndighet godkänt överlåtelser. Det är dock inte möjligt att hyra eller låna ett företags taxilicens. Den nuvarande kostnaden för att införskaffa en licens är cirka 400 000 kronor. Tidigare har nivåerna varit betydligt högre, under vissa perioder så hög som en miljon kronor. Det är regionerna som har befogenheten att besluta vilken maxtaxa som ska gälla samt vilka övervakningsrutiner som ska tillämpas.

I Vallonien har en kvot införts som begränsar antalet taxibilar till en per 2 500 invånare. I maj 2016 fanns det 831 licensierade taxibilar i Vallonien.<sup>2</sup> Regionen har befogenhet att ändra antalet licenser om efterfrågan skulle öka.

Flandern skiljer sig åt jämfört med de andra regio-

nerna då företagens taxilicenser inte är överlåtelsebara. Regionen kan besluta om hur Flanderns 308 kommuner ska reglera licenserna, både vad gäller antalet licenser och de tillåtna trafikområdena. Kommunerna själva har däremot rätten att bestämma över taxorna.<sup>3</sup> Regelverket har stor påverkan på de som bedriver taxiverksamhet och på kunderna.

Samtliga regioner har krav på taxifordonens skick, åldersgräns för taxiförare, taxameter samt vilken prismodell som ska gälla. Det finns också krav på taxiförarens behörighet. Brysselregionen har gått längst och kräver såväl personlighetstest som att förarens fysiska hälsa testas.

Alla tre regioner kännetecknas av höga inträdes hinder på marknaden i form av reglering av antalet taxilicenser samt prisreglering. I de områden där taxilicenser kan överlåtas är licenspriserna höga. Kraven på stora mängder startkapital innebär särskilt höga marknadshinder för resurssvaga individer som får svårt att etablera sig på taximarknaden. I Flandern, där licenser inte får överlåtas, har inga nya taxilicenser utfärdats under de senaste fem åren. De hårda restriktionerna har skapat en svart marknad för taxilicenser som fått särskilt fäste i större städer som Antwerpen och Gent.

<sup>1</sup> [http://www.gtl-taxi.be/8\\_0\\_0\\_0\\_FR\\_Info\\_Flash\\_32413\\_1](http://www.gtl-taxi.be/8_0_0_0_FR_Info_Flash_32413_1)

<sup>2</sup> Service Public de Wallonie, DGO2, mai 2016.

<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.63

# Danmark

Population: 5,7 miljoner  
Antal taxibilar: 4 200  
Taxitäthet: 0,7 per tusen invånare



Den danska taximarknaden har historiskt präglats av marknadshinder och regleringar som förhindrar framväxten av nya taxiföretag. Trots att nya bestämmelser är på väg att införas återstår fortfarande flera hinder. Den danska prisregleringen för taximarknaden innebär bland annat att kommuner har möjlighet att bestämma maxtaxan för taxiresor. Taxiföretagen har länge varit begränsade vad gäller möjligheten att verka fritt över olika trafikområden. Dessa regler är dock på väg att luckras upp.

Enligt den danska taxilagen krävs det att alla taxioperatörer som bedriver kommersiell passagerartransport har en taxilicens. Licensen utfärdas på kommunnivå och är enligt reglerna inte överförbar. Kommunerna fastställer hur många licenser som får vara i cirkulation för att garantera att utbudet och efterfrågan överensstämmer. Enligt de danska taxireglerna är det möjligt för en person att inneha flera taxilicenser, däremot måste varje taxifordon ha en registrerad taxilicens.

Landet har särskilda krav på taxifordonets egenskaper. Enligt rådande bestämmelser ska en taxibil erbjuda minst fyra och max nio passagerarplatser. Fordonet ska även vara utrustat med en övervakningskamera samt ha en fungerande taxameter installerad.

För att kunna få taxilicens ska en behörig taxiförare inte ha några skatteanmärkningar, vara minst 21 år samt ha likvida medel om totalt 50 000 danska kronor.<sup>4</sup> En reglerad prismodell fastställer den tillåtna maxtaxan för taxiresor. I likhet med flera andra länder som beskrivs i denna rapport är det kommunerna som fastställer maxpriset.

Efter introduktionen av appbaserade tjänster år 2014 har konkurrensen blivit tuffare för taxiföretagen som tidigare enbart konkurrerade med taxiföretag från samma kommun.

Den danska taximarknaden har en övre gräns för antalet taxibilar samt en reglering av det tillåtna geografiska område som taxiföretagen får vara verksamma inom. Det betyder att taxiföretag som är etablerade på en specifik ort inte har möjlighet att vara verksamma eller hämta passagerare i andra trafikområden, om inte resan är förbeställd.

Nya taxiregler är på väg att införas i Danmark som bland annat innebär att de geografiska begränsningarna elimineras samt att antalet taxibilar släpps fritt. Samtidigt införs krav på att en taxi ska vara ansluten ett "körsekskontor" som kan hantera förmedlingen av körningar till privatkunder samt krav på tekniska system i bilarna som dokumenterar körningarna.

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s. 207

# Finland

Population: 5,5 miljoner  
Antal taxibilar: 9 500  
Taxitäthet: 1,7 per tusen invånare



Finland genomför under sommaren 2018 en stor omreglering av taxireglerna vilket innebär att landet gått från en hårt reglerad till en avreglerad taximarknad.

Taxinäringen i Finland transporterar cirka 50 miljoner passagerare per år med 1,6 resenär per resa. Omsättningen uppgår till cirka 1,1 miljarder euro. Drygt hälften av taxiresorna beställs av privatpersoner, cirka trettio procent av offentlig sektor samt tjugo procent av företag. Det finns ungefär 9 500 taxibilar.<sup>5</sup> Taxitätheten är cirka 1,7 per tusen invånare. Fram till sommaren 2018 var taxinäringen hårt reglerad.

Sedan länge har det förts diskussioner i Finland om att liberalisera den finska taxilagen. Dessa diskussioner har nu lett fram till en stor omreglering där taxilagen och flera andra lagar ersätts med en ny lag om transportservice. De nya reglerna innebär att maximitaxan och gränsen för antalet utfärdade taxitillstånd tagits bort. Den nya lagen tvingar inte heller taxiföretagen att erbjuda nattjour och service dygnet runt, men kravet på taxitrafiklicens är oförändrat.

För en godkänd taxitrafiklicens krävs det att den sökande har erfarenhet, professionell kompetens, godkänd taxiutbildning, uppvisar en stabil ekonomi samt anses vara en allmänt pålitlig person.<sup>6</sup> Dessa behörighetskrav finns kvar även efter det att de nya

reglerna har införts under 2018.

Maxtaxorna, som tidigare varit gemensamma för hela landet och fastställda av staten, är borta efter avregleringen. Tidigare har prisnivån endast varit helt fri i de fall då taxiföretagen transporterat gods eller skriver direktavtal med specifika företag.

Det finska regelverket har fram till avregleringen inkluderat trafikeringssplikt, vilket innebär att taxiföretagen måste erbjuda resor dygnet runt inom det trafikområde där man har sitt trafikillstånd.<sup>7</sup> Det finns en kompensationsklausul kopplad till trafikeringssplikten och taxibolagen har haft ensamrätt på resorna i det egna taxitrafikområdet. Taxiföretagen har därför haft en monopolliknande ställning på sin lokala marknad, vilken i och med de nya reglerna försvunnit. Som en följd av det glesa befolkningsunderlaget finns det vanligtvis endast en beställningscentral per trafikområde. Det finns i nuläget inga krav på att licensinnehavarna ska vara anslutna till en beställningscentral, men omkring sextio procent av alla taxibilar är det. Det återstår att se vilka effekter de nya reglerna får för taxinäringen och konsumenterna i Finland.

<sup>5</sup> <http://www.taksiliitto.fi/en/>

<sup>6</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.252

<sup>7</sup> <https://www.sydin.fi/Artikel/Visa/141539>

# Frankrike

Population: 67 miljoner  
Antaltaxibilar: 60 000  
Taxitätet: 0,9 per tusen invånare



Den franska taximarknaden är bland de mest reglerade i EU. Det har lett till långa och infekterade diskussioner om taxinäringens förutsättningar och framtid i landet. Som del av regleringen råder betydande hinder för att etablera sig på marknaden, bland annat i form av långa väntetider och höga priser för att erhålla en taxilicens som ger tillåtelse att bedriva taxiverksamhet.

Frankrike har kvoter för hur många taxibilar som får verka inom respektive område. Prisregleringen varierar över landet eftersom de beslutas på regional nivå. Trots att nya förslag, såsom en ny taxilag (Loi Grandguillame)<sup>8</sup>, har lagts fram för att sänka etableringströskeln har enighet inte uppnåtts om en omreglering av taximarknaden.

I den franska taxiregleringen kallas taxilicenserna autorisation de stationnement. Nya licenser är giltiga i fem år, och huvudregeln är att licenserna inte är överlåtelsebara. Licenser som är utfärdade innan år 2014 kan däremot överlåtas.<sup>9</sup> Priset för en sådan licens var under 2016 cirka en miljon kronor.<sup>10</sup> För att bli tilldelad en taxilicens, som ger rätten att bedriva taxiverksamhet, behöver den som ansöker genomgå ett teoretiskt och ett praktiskt prov. Först efter att den sökande har klarat proven får han eller hon ställa sig på väntelistan för att få ut sin taxiförarlicens. Om inte ansökan förnyas varje år förlorar den sökande sin plats på listan. I Paris står idag cirka 50 000 personer på väntelistan, vilket förklaras av att inga nya licenser har utfärdats på närmare ett decennium. Idag finns det totalt cirka 60 000 utfärdade licenser på taximarknaden.<sup>11</sup>

Förutom nationella bestämmelser så har de lokala taximarknaderna möjligheten att införa ytterligare

bestämmelser, exempelvis kvoter för antalet licenser, särskilda avgifter och reglerade prismodeller. Regleringen av taximarknaden är en följd av att franska fackorganisationer och den politiska sfären har svårt att komma överens.

I och med att det finns olika bestämmelser mellan olika områden skiljer sig priset avsevärt åt beroende på var man åker. Det komplexa systemet för taxinäringen medför att det idag finns tre olika anställningsformer för taxiförare, vilket komplicerar regelverket än mer.

En ytterligare reglering har införts vid Frankrikes största flygplats, Charles de Gaulle, i form av kvoter för upphämtning. Begränsningen innebär att en taxiförare endast får hämta upp passagerare två gånger under de mest trafikerade timmarna på dygnet.

<sup>8</sup> <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2017/04/15/97002-20170415FILWWW00053-les-chauffeurs-de-taxis-manifestent-a-paris.php>

<sup>9</sup> LOI n° 2014 -1104, JORF n°0228 du 2 octobre 2014

<sup>10</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.263

<sup>11</sup> [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Contribution\\_UNAM\\_-\\_Fonds\\_de\\_garantie.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Contribution_UNAM_-_Fonds_de_garantie.pdf) s.6

# Nederländerna

Population: 17 miljoner  
Antal taxibilar: 9 000  
Taxitäthet: 0,5 per tusen invånare



Nederländerna har en jämförelsevis avreglerad taximarknad sedan 2011. Det har lett till att nya aktörer etablerat sig på marknaden, vilket har ökat utbudet i de större städerna. Diskussioner har förts om behovet av vidare harmonisering av avregleringen i landet.<sup>12</sup> Taxinäringens roll förväntas växa då det finns en politisk vilja att öka dess betydelse i transportsystemet som helhet.

Mot bakgrund av Nederländernas befolkningstäthet och topografi spelar taxinäringen en relativt liten roll i transportsystemet som helhet. Cykel och spårvagn är några av de mest använda färdmedlen vid sidan av bil. Ansvariga myndigheter och beslutsfattare vill dock öka effektiviteten i trafiksystemet genom att låta taxi spela en viktigare roll.

I likhet med flera andra länder i denna rapport så skiljer sig förutsättningarna för att bedriva taxitrafik åt mellan olika regioner i landet. I de större städerna får taxiföretagen sina kunder framförallt genom upphämtning av passagerare vid särskilda taxi-stationer, medan cirka 80 procent av taxiresorna i glesbefolkade delar av Nederländerna är kontrakterade körningar så som skolskjutsar och färdtjänst.

En första avreglering av taximarknaden gjordes år 2000. Eftersom den inte blev som tänkt i termer av högre service och lägre priser infördes en ny taxilag (Taxiwet) i oktober 2011. I och med detta gav man landets kommuner ett utökat ansvar att komplettera de regler som tidigare fastställts på nationell nivå. Det har sin grund i en övergripande strategi att flytta beslut närmare medborgarna. Lagändringarna innebar även ett krav på taxioperatörerna att ansluta sig till företagsgrupper för att få tillgång till taximarknaden.<sup>13</sup> Till följd av de nya bestämmelserna etablerade Amsterdam egna regler för stadens taximarknad år 2012. Staden har bland annat hin-

drat taxiförare att neka kortare taxiresor. Prismodellen förändrades och baseras idag på en startavgift, tid och avstånd för taxiresan.

Nederländerna har samtidigt behållit nationella bestämmelser om maxtaxa för taxiresor.

Taxioperatörer måste ha ett taxiförarkörkort vilket tilldelas efter att den sökande har klarat av förarutbildningen. Föraren måste också ha ett giltigt näringstillstånd samt registrera sin verksamhet hos den nationella näringsmyndigheten. Ett särskilt certifikat från den självständiga organisationen Kiwa måste också införskaffas. För att få ett godkänt certifikat måste taxiföraren kunna bevisa att han eller hon permanent råder över taxifordonet.<sup>14</sup>

I städer som Amsterdam och Rotterdam måste taxiförare dessutom ansöka om ett särskilt tillstånd för att få tillgång till bussfiler. Förutom ovan nämnda krav behöver fordonet genomgå särskilda besiktningar där dess skick provas. Det lagförda kravet på fungerande taxameter i varje taxibil inspekteras årligen av ansvariga myndigheter. Taxiföraren ska inte ha några brottsliga anmärkningar samt ska uppvisa gott omdöme och professionalitet. Om taxiförarna i Amsterdam mottar några anmärkningar för sitt beteende gentemot kunder så kan de stängas av i två till tre veckor.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.634

<sup>13</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.633

<sup>14</sup> <https://www.kiwa.nl/>

<sup>15</sup> <https://nltimes.nl/2017/01/09/striking-taxi-drivers-block-taxi-access-amsterdam-centraal>

# Norge

Population: 5,3 miljoner  
Antal taxibilar: 8 800  
Taxitäthet: 1,6 per tusen invånare



Den norska taximarknaden är delvis avreglerad. Prisregleringen är borttagen, men utbudsreglering finns alltså kvar vad gäller antalet taxitillstånd.

I Norge finns 8000 taxibilar. Omkring 40 procent av alla resor sker i Oslo och angränsande Akershus. Taxitätheten varierar stort mellan regionerna i landet.<sup>16</sup>

Taximarknaden i Norge var fram till våren 2000 reglerad både vad gäller prissättning och etableringsrätt. Fram till dess gällde maxtaxa som fastställdes av Konkurrensetilsynet. Maxtaxan var densamma i hela Norge och justerades regelbundet efter en indexbaserad prisregleringsmodell. Den prisregleringen är numera borttagen.

Taxinäringen är dock fortfarande utbudsreglerad där den som vill utöva taxiverksamhet måste ha tillstånd från den kommun där verksamheten ska bedrivas. Taxitillståndet gäller vanligtvis för en förare per taxibil vilket ger innehavaren rätt att bedriva trafik inom ett visst område. Området utgörs i regel av en kommun såvida kommunen inte ingått överenskommelser med andra kommuner om att tillståndet ska gälla ett större område. Antalet taxitrafiktillstånd fastställs av respektive kommun baserat

på kommunens uppskattning av efterfrågan.

Taxitrafiktillståndet medför trafikeringsplikt, vilket motiveras med att tillgodose taxitrafik i alla delar av tillståndsområdet under samtliga timmar på dygnet. Det betyder att taxiföretagen måste erbjuda resor även om de visar sig vara olönsamma.

Som kompensation för trafikeringsplikten får licensinnehavarna ensamrätt på taximarknaden inom respektive tillståndsområde. Taxiföretagen tillåts köra passagerare ut ur sitt eget område men får däremot inte utföra transporter mellan två orter utanför området. Att åka från det egna området till ett annat område för att hämta en kund är endast tillåtet vid förbeställda resor.

I Oslo, där taxitrafiken är som mest aktiv, har nya trafikillstånd delats ut i relativt stor omfattning. Det har attraherat nya aktörer på taximarknaden. Det råder en debatt om åtgärden har haft ett positivt resultat och likaså råder en debatt om prisutvecklingen på taxiresor.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> <http://www.taxiforbundet.no/sfiles/4/21/1/file/arendalsuka-2017.pdf>

<sup>17</sup> Patrik Johansson, Agneta Marell, Kerstin Westin, Taxi i världen, Umeå Universitet, 2000, 17

# Storbritannien

Population: 66 miljoner  
Antal taxibilar: 75 900  
Taxitäthet: 1,4 per tusen invånare



I Storbritannien, i synnerhet i de större städerna, råder det stor konkurrens mellan olika taxialternativ. Marknaden är dock komplicerad med olika regler för olika typer av taxi (förbeställa resor och resor som görs genom att vinka in en bil från gatan). De hårda kraven på taxiföretagen i städer som London har lett till en kraftig utökning av andra operatörer som erbjuder appbaserade tjänster.

Olika regleringar mellan olika områden har lett till svaga incitament för taxiföretagen att expandera.<sup>21</sup> Det är de lokala beslutsorganen som beslutar om reglerna för taxiföretagen inom respektive område. Reglerna avser både utfärdandet av taxilicenser och vilka prismodeller som ska gälla. Storbritanniens taximarknad kan beskrivas som hårt reglerad, även om kunderna erbjuds mångfald och konkurrens, i framförallt de större städerna.

Storbritanniens taxireglering härrör från 1600-talet men har naturligtvis förändrats över tiden. Regleringen bygger på tre olika licenskrav: Taxitrafiklicens, fordonslicens samt en licens för taxioperatörer (beställningscentral). Kommunfullmäktige beslutar om licenser, förutom i London där särskilda regler finns (Metropolitan Public Carriage från 1869 och London Cab Order från år 1934).<sup>22</sup>

Godkännandet av en taxitrafiklicens kräver utdrag från polisregister, brottsregister och en bedömning av fordonets skick. Samtliga taxifordon med tillhörande taxiförare ska ha alla sina godkända taxilicenser synliga i bilen. Kommunerna beslutar också om vilka avgifter och prismodeller som ska gälla inom området.

Förekomsten av lokala bestämmelser för taxinärningen har lett till att det idag finns över 300 olika standarder och regelverk för taxiverksamhet i Storbritannien. Möjligheten att istället införa nationella regler har diskuterats, vilket också gäller prisregle-

ringen där varje kommun har befogenhet att reglera priser och avgifter.<sup>23</sup> Om prisnivåerna ska justeras krävs samsyn mellan den lokala nivån och den nationella nivån, då frågan berör reglerna för lokalt självstyre.

I London är det myndigheten Transport for London som ansvarar för beslut om regler för taximarknaden. En taxitrafiklicens får endast utfärdas till personer som visar gott omdöme enligt parollen "fit and proper". Den ansökande föraren ska vara minst 21 år gammal, medicinskt frisk, inte ha några anmärkningar i brottsregistret, ha en stabil ekonomi och uppvisa särskilt goda kunskaper om staden London.<sup>24</sup>

Kunskapsprovet anses svårt och kan kräva flera års förberedelser. Endast 25-40 procent av de som skriver provet blir godkända. De höga kraven är unika för London och har setts som ett alternativ till utbudsreglering.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.837

<sup>22</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.836

<sup>23</sup> <https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/taxi-fares>

<sup>24</sup> <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/apply-for-a-taxi-driver-licence>

<sup>25</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.839

# Tyskland

Population: 83 miljoner  
Antal taxibilar 53 500  
Taxitätet: 0,6 per tusen invånare



Den tyska taximarknaden är hårt reglerad, både genom kvantitativa och kvalitativa marknads-hinder. Reglerna är inte harmoniserade på federal nivå, vilket medför stora skillnader mellan de cirka 800 taxiområdena i Tyskland. Det är inte tillåtet att ha verksamhet i flera taxiområden och det finns maxkvoter för antalet taxibilar samt prisreglering.<sup>18</sup> Etableringsrätten är alltså starkt begränsad och taxiföretag har svaga incitament att utveckla sin befintliga verksamhet.

Den tyska taximarknaden regleras både på nationell och på kommunal nivå. Det lagrum som har störst betydelse är Personenbeförderungsgesetz eller förkortat PBefG.<sup>19</sup> Lagen gäller inte för resor eller samåkning som sker utan att någon betalning utgår, eller för resor där priset endast täcker de direkta transportkostnaderna.

För att få en licens att bedriva taxiverksamhet krävs att föraren gör en formell ansökan och godkänns av en myndighet. Dessutom görs en bedömning av den utfärdade licensens påverkan på den lokala taxinäringen. Bedömningen bygger bland annat på efterfrågan av taxiresor i området samt antalet befintliga taxibilar.

Vanligtvis har tyska städer och kommuner infört ett tak för antalet licenser, men storstäderna Hamburg och Berlin har avstått från kvantitativa begränsningar. I München är kvoten 3 400 taxibilar, i Düsseldorf 1300 och i Frankfurt 1 700.

Enligt nationella bestämmelser kan en licens som ger tillåtelse att bedriva taxiverksamhet inte överlåtas mellan enskilda personer utan att hela företags verksamhet och organisation överläts.

Grundregeln är att taxibilar enbart får stå och vänta på kunder inom de områden där man har licens, men det förekommer att kommuner gått ihop och skapat större zoner för att taxiföretagen ska kunna verka i större områden.

Samtliga förbundsländer har delegerat ansvaret att besluta om prisnivåer till lokala myndigheter. Prismodellen är bindande för samtliga taxiföretag som är verksamma inom respektive område och bygger på en startavgift, avstånd, eventuella specifika destinationer (e.g. flygplatser) samt restid.

Beställning av taxiresor genom appar har ökat, särskilt i de största städerna. Trots det uppger cirka 70 procent av tyskarna att de fortfarande beställer taxiresor via telefon eller körcentral.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-germanyguide-2017.pdf> s.3

<sup>19</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.326

<sup>20</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> s.328

# Sverige

Population: 10,1 miljoner  
Antal taxibilar 17 800  
Taxitätthet: 1,7 per tusen invånare



Den svenska taximarknaden är sedan 1990 helt avreglerad vilket betyder att det råder fri etableringsrätt och prissättning på marknaden. Idag finns det cirka 18 000 taxifordon i Sverige, vilket är en ökning med cirka 3000 taxifordon jämfört med år 2008. Den som ansöker om taxiförarlegitimation måste ha fyllt 21 år samt haft körkort i minst två år.

Den svenska taximarknaden var fram till 1990 en hårt reglerad marknad. Taxinäringen präglades av en strikt etableringskontroll, där varje taxibil endast fick ta upp kunder inom ett visst trafikområde. Staten bestämde vilket maxpris som skulle gälla för taxiresorna, vilket i praktiken också styrde priset. Ett särskilt körschema fanns upprättat som reglerade hur många taxibilar som skulle finnas i trafik på olika orter vid olika tider på dygnet.

Den 1 juli 1990 avreglerades taximarknaden. Beslutet innebar att behovsprövningen och krav på geografisk begränsning slopades samt att prissättningen blev fri. Den tidigare trafikeringssplikten och kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. När det gamla regelverket avskaffades och avregleringen formellt trädde i kraft ökade antalet taxibilar. Vid årsskiftet 1990/91 fanns cirka 14 800 fordon registrerade (en ökning med cirka 3 000 jämfört med 1989/90). Antalet företag ökade från 6 700 till cirka 7 300. Syftet med den genomgripande avregleringen var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Förhoppningen var att man genom att konkurrensutsätta taxiföretagen skulle skapa utrymme för nya tjänster liksom lägre priser för kunderna. I ett internationellt perspektiv var avregleringen långtgående. Alla steg i avregleringen gjordes dessutom vid samma tidpunkt, vilket särskiljer Sverige från många andra länder. Andra länder har under åren valt en annan avregleringsmodell eller behållit strikta regleringar på taximarknaden. Den som idag ansöker om att vara en giltig tillståndshavare skall prövas utifrån ett antal, för taxiyrket, centrala områden. Ämnesområdena är rättsregler,

företagsledning, tekniska normer och driftsförhållanden samt trafiksäkerhet. Den sökande ska även ha tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna starta och driva företaget.

Tillräckliga resurser innebär ett kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 för varje tillkommande fordon. Den som ansöker om taxitrafiktillstånd behöver även uppvisa god anseende och inte ha några tidigare brottsliga anmärkningar. Den som innehar taxitrafiktillstånd är skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral för taxitrafik. Den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. För att få köra taxi och erhålla taxiförarlegitimation så måste personen ha fyllt 21 år samt haft körkort utfärdat inom EU i minst två år. Bestämmelserna har en viss hindrande effekt, särskilt för utrikes födda, vilket också bromsar rekryteringstakten för flera taxiföretag. Under 2018 presenterade regeringen ett nytt förslag som innebär att innehavare av taxitrafiktillstånd får välja mellan att anslutna fordon till en av två olika taxikategorier. Förslaget innebär att det nuvarande systemet med krav på taxameter och redovisningscentral kommer att finnas kvar. I den nya kategorin finns istället krav på teknisk utrustning i fordon och hos beställningscentralerna. Varje taxifordon i denna kategori ska vara anslutet till en eller flera beställningscentraler för taxitrafik som tar emot och fördelar köruppdrag. I och med lagändringen försvinner den tidigare möjligheten till dispens från kravet på taxameter. Det ökar möjligheten för myndigheter att kontrollera taxiföretagen vilket är ett viktigt steg för en sund och rättvis konkurrens.

## Svenska taxiförbundets uppdrag

Svenska Taxiförbundet företräder Sveriges taxiföretag. Vår uppgift är att arbeta aktivt för att öka taxinäringens anseende och attraktionskraft samt att bevaka branschens intressen. Vi driver bland annat frågor som rör konkurrens på lika villkor och ett ökat miljö- och trafiksäkerhetsarbete i branschen. Förbundet tar en aktiv roll i kollektivtrafikbranschens arbete för att öka kollektivtrafikens del av den totala trafiken, och därmed bidra till en hållbar tillväxt för Sverige.

Svenska Taxiförbundet leds av en förbundsstyrelse med sju ledamöter, varav en förbundsordförande. Det högsta beslutande organet är kongressen som sammanträder vart tredje år.

För mer information om Svenska taxiförbundet besök [www.taxiforbundet.se](http://www.taxiforbundet.se)

## Svenska Taxiförbundets internationella engagemang

Vi samarbetar med International Road Transport Union (IRU) som är en internationell organisation för all vägtransport som representerar 100 länder världen över. Engagemanget innebär ett kunskaps- och erfarenhetsutbyte med andra branschorganisationer som främst är verksamma i Europa.

För mer information om International Road Transport Union (IRU) besök [www.iru.org](http://www.iru.org)



**SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET**

## Kontakt

Claudio Skubla,  
Förbundsdirektör  
[claudio.skubla@taxiforbundet.se](mailto:claudio.skubla@taxiforbundet.se)  
073 635 02 25