



2021-07-06  
Dnr: TSF 2020-144  
Vårt dnr: 014/2021

[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

Transportstyrelsen, Väg och järnväg

## Yttrande över förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation

Sveriges Dövas Riksförbund, SDR, driver frågor, agerar kraftfullt och väcker opinion om våra mänskliga och demokratiska rättigheter. Vi arbetar för rätten och möjligheten att använda svenskt teckenspråk, samt driver på utvecklingen mot ett samhälle där det svenska teckenspråket har en självklar plats.

SDR strävar även efter en arbetsmarknad som tillvaratar varje individs unika kompetens och förmågor inom olika sektorer, däribland yrkesförarbranschen och specifikt taxibranschen.

SDR vill lämna följande yttrande med anledning av remissen.

### Dövas möjlighet till att arbeta inom taxibranschen

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.

Enligt TFSF 2010:125 3 kap. 3 §. ställs det krav på att föraren kan uppfatta tal på 4 meters avstånd med eller utan hörapparat. Enligt 3 kap 6 § i samma föreskrifter ska förmågan att höra mätas genom hörselprövning. Dessa föreskrifter har sin konstitutionella grund i 3 kap 3 § Taxitrafiklagen som anger att de medicinska krav som ställs för att kunna få taxiförarbehörighet ska vara motiverade utav hänsyn till trafiksäkerheten för taxipassagerare och andra trafikanter.

SDR har uppfattat att det medicinska kravet författningsreglerades 1984 och utan att egentligen ha utvärderats genom empiriskt eller forskningsmässigt underlag. Frågan om taxikörkort för döva riksdagsbehandlades 2017. Trafikutskottet skriver i sitt svar att Transportstyrelsen bestämmer kraven och att dessa är sakligt motiverade utifrån trafiksäkerheten. Exempelvis finns en oro för att kommunikationshinder gör att passagerare riskerar att skada sig vid av- och påstigning.

Samtidigt framgår det att Transportstyrelsen själva anser att ny teknik kan medföra att kravet i framtiden kan lyftas bort.<sup>1</sup>

SDR anser att det finns mycket som talar för att tiden är mogen för att se över dessa föreskrifter. Framförallt att samhället enligt oss har förmåga att kunna hantera den här frågan utifrån ett mer stabilt underlag än bara antaganden, som exempelvis oron i att det kan föreligga risk för att skada sig vid av- och påstigning på grund av förmodat kommunikationshinder. Vidare vill vi påpeka att kommunikation mellan två personer inte är begränsat till det verbala. Döva är mycket vana vid ett bredare spann av kommunikationssätt utöver verbal kommunikation genom teckenspråk, gester, kroppsspråk, skriftlig konversation vare sig det är med papper och penna eller smarttelefon. Fortsättningsvis finns det numera många tekniska hjälpmedel för kommunikation. Slutligen har attityderna i samhället förändrats i en tolerant riktning, vi är övertygade om att många passagerare som ser att en förare är döv är villiga att använda sådana hjälpmedel för att kommunicera med föraren.

Vi vågar till och med påstå att en hel del passagerare kommer tycka att det är spännande med en lite annorlunda taxiupplevelse. I Sydkoreas huvudstad Seoul har det startats ett taxibolag som bara anställer döva förare. Företaget heter ”Goyohan Taxi” vilket kan översättas till ”Tyst Taxi”. Genom ett Youtubeklipp som publicerats av den engelskspråkiga kanalen ”KOREA NOW” får vi följa med när en reporter åker med denna tysta taxi. När reportern kliver in i baksätet på taxibilen, hälsas hon välkommen av taxiföraren. I stolsryggen framför henne finns en dator som utgör kommunikationshjälpmedlet mellan henne och föraren. Datorn använder talsyntes för att berätta för reportern att det här är en tyst taxibil och ber sedan reportern att tala in vilken destination hon vill åka till. Förarens enhet vid instrumentbrädan och datorn i baksätet möjliggör för föraren och passageraren att kommunicera med varandra. Vi rekommenderar varmt att Transportstyrelsen tittar på detta Youtube klipp eftersom vi tycker att detta är ett mycket inspirerande exempel: <https://youtu.be/DKWA1dEvFNY>

Det är också viktigt att framhålla att taxi omfattar så mycket mer än att plocka upp potentiella kunder på gatan. En betydande del av taxiuppdragen är förbeställda körningar på uppdrag av samhället som sjukresor, rullstolstaxi, skolskjuts och färdtjänst. I sitt remissvar till regeringen (Dnr. I2020/00933/TM) uppskattar Svenska Taxiförbundet att samhällstransporterna utgör cirka 25 procent av verksamheten i storstäderna samt att de utgör uppemot 75-95 procent i resten av landet.<sup>2</sup>

Det kan även påpekas att de befintliga föreskrifterna hittills har exkluderat döva från att kunna ta taxiförarbehörighet och åta sig förbeställda köruppdrag som berör skolskjuts för döva barn, färdtjänst för personer med dövblindhet och motsvarande. Barn med funktionsnedsättning är i många situationer särskilt utsatta. Det kan inte nog understrykas att det är av stor vikt att döva barn säkerställs tryggheten i att kunna kommunicera och bli förstådda under resan till och från förskolan samt skolan. För personer med dövblindhet är det av yttersta vikt att de får information, inte minst vid avvikelser under körningen. Det förekommer tyvärr kommunikationsmissar i dessa situationer som resulterats i oroliga och ledsna barn samt personer med dövblindhet som lämnas på fel plats.

---

<sup>1</sup> Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU17, 19–20.

<sup>2</sup>[https://www.regeringen.se/4aafdf/contentassets/bb7c808670a240cca5f52474d0f1f4c7/svenska\\_taxiforbundet.pdf](https://www.regeringen.se/4aafdf/contentassets/bb7c808670a240cca5f52474d0f1f4c7/svenska_taxiforbundet.pdf)

Det är i dessa köruppdrag där det finns ett tydligt behov av direktkommunikation på teckenspråk, något som branschen många gånger idag inte kan uppfylla. 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.

## Föreskriftsförslag 1

### Föreslagen lydelse

3 kap 3 § punkt 3

Taxiförare ska

3. kunna ta emot en muntlig beskrivning av färdväg, ställa kompletterande frågor och hitta till angiven plats.

### SDR avstyrker förslaget och föreslår istället:

Taxiförare ska

3. *med eller utan hjälpmedel* kunna ta emot en muntlig beskrivning av färdväg, ställa kompletterande frågor och hitta till angiven plats.

### Motivering

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.

SDR föreslår att reglerna förändras enligt ett modernare sätt att se på saken. Vi tror verkligen att det går att skapa trygga resor även om det sker lite förändringar. En möjlig invändning mot att ändra regelverket kan vara att det i dagsläget upplevs som att det inte finns någon pålitlig lösning för kommunikation. Att det i Sverige saknas appar för döva taxichaufförer i Sverige som till exempel bygger på taligenkänning. Vi tror dock att rätt regulatoriska förutsättningar behövs innan ett företag tar sig tiden att utveckla en sådan app. Vad är det för poäng med att utveckla en app som inte går att använda eftersom lagen ändå kräver att taxichauffören kan höra i enlighet med de befintliga medicinska kraven?

SDR kan konstatera att tal-till-text-tekniken på senare tid har nått en allt högre mognadsgrad och som kontinuerligt förfinas. SDR ser det som något mycket positivt att Goyohan Taxi i Korea förlitar sig på denna teknik i stor utsträckning. Det finns dock i dagsläget givetvis fortfarande mycket utrymme för förbättringar men som bör konkretiseras i en inte alltför avlägsen framtid. Rent generellt börjar tal-till-text användas i allt fler tekniska lösningar framförallt i svallvågorna av tillgänglighetsdirektivet avseende textning av ljudmaterial. Olika former av talsyntes har funnits sedan länge. Denna utveckling banar väg för kommunikationslösningar under taxiresor.

Genom en del av taxiapparna som finns idag är det fullt möjligt för passageraren att ändra destinationen mitt under resans gång. Vi tänker oss därför att även utan en dator som i fallet med

Syd Korea borde det vara möjligt att designa en app så att den också möjliggör för kommunikation under färd under säkra former.

I sammanhanget kan det också vara värt att påpeka att Uber i sin app har en funktion som kallas för ”Beethoven” som är designad för döva förare. Funktionen gör att passageraren i förväg blir informerad om att föraren är döv och samtalsfunktionen avaktiveras till förmån för textchat.<sup>3</sup> Denna funktionalitet har möjliggjort tusentals döva taxiförare i USA, Filippinerna och Frankrike bara för att nämna några länder.

### Föreslagen lydelse

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

3. visa hur avvikelser från den mest lämpliga färdvägen hanteras. Körning till minst två resmål ska ingå i körprovet. Provförrättaren ska ge en **muntlig** vägbeskrivning till ett av resmålen

SDR vill anmärka på detta förslag, men har inget eget förslag. Vi beskriver våra invändningar så att dessa kan tas med i den fortsatta beredningen.

### Motivering

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.

## Dispens och försökslagstiftning som sistahandslösning

Utifrån SDRs målsättning om att döva ska få verka på lika villkor, vilket också är en överordnad målsättning inom funktionshinderspolitiken, är vi principiellt emot särlösningar för döva. Vi inser dock att Taxibranschen redan är stängd för döva och att förslaget som skickats på remiss gör att branschen är på väg att göra det ännu svårare för döva. Med den insikten vill vi öppna upp för att det som en sista handslösning under en begränsad tid kan vara tänkbart med specialregler för att kunna öppna upp för döva att verka inom taxibranschen.

För att börja någonstans är vi inte helt främmande för att stegvis öppna upp för döva att köra taxi. SDR har väldigt svårt att se vad som motiverar att döva idag inte får genomföra körningar på uppdrag av samhället såsom sjukresor, rullstolstaxi, skolskjuts och färdtjänst. Med tanke på att sådana uppdrag genomförs med skattemedel menar vi att det finns tungt vägande skäl till att det allmänna som har ett ansvar för att verka för mångfald tar sig en djup funderare och ser vilka onödiga hinder som kan rivas.

Om inte all taxi kan öppnas upp för döva samtidigt, tycker vi också att det i närtid bör undersökas om kontantlös taxi, som skulle vara en form av taxi som kan öppnas upp för döva.

<sup>3</sup> <https://www.topgear.com.ph/news/technology-news/uber-s-beethoven-is-giving-deaf-pinoys-a-chance-at-livelihood-a00013-20161026>

Sedan den 1 januari 2021 har det införts en ny form av taxiverksamhet utan krav på taxameter, det vi här kallar för kontantlös taxi. Den som bedriver denna form av taxiverksamhet måste vara ansluten till en beställningscentral, till exempel en app. Kunden beställer och betalar för resan genom appen (beställningscentralen), föraren är förbjuden från att ta betalt direkt av kunden och får inte heller ta emot ett uppdrag direkt från kunden. Däremot är kraven desamma avseende att föraren som individ ska ha taxiförarlegitimation och att åkeriet den jobbar för ska ha taxitrafiktillstånd.<sup>4</sup>

Eftersom en orsak till det ökade muntliga kravet är att taxi ska fungera även när det finns tekniska problem vill vi framhålla att kontantlös taxi är extremt teknikberoende i alla fall. Den kräver ändå att det mesta som är kopplat till färden hanteras genom en app eller beställningscentral. Den är således helt beroende av att tekniken och mobilnätet fungerar för att sådana uppdrag ska kunna genomföras.

Även om vi har förstått att det än så länge är få/inga bolag som enbart bedriver verksamhet i form av kontantlös taxi skulle ett öppnande av denna form av taxi för döva, ge taxiformen en chans att kunna växa.

Om SDR hade fått välja skulle som nämnts all taxiverksamhet öppnas upp för döva. I dagsläget är kvalifikationskraven för samhällsuppdrag, ”vanlig taxi” och kontantlös taxi enhetliga. Man kan exempelvis tycka att det är viktigt att reglerna är enhetliga så att samma krav gäller för all form av taxi. SDR håller i grunden med om att det skulle vara den bästa lösningen.

SDR är dock beredda att undersöka alla praktiska lösningar som finns för att döva ska kunna få köra taxi. Om specialregler är enda sättet att öppna upp för döva att kunna köra taxi, då tycker vi att det kan vara motiverat under en begränsad tid.

Vår inställning är att eventuell osäkerhet från samhällets sida bör bemötas med konstruktiva lösningar. Vi är därför inte heller främmande för att förespråka någon form av försöksverksamhet. Antingen inom ramen för det befintliga regelverket om Transportstyrelsen bedömer att det exempelvis finns utrymme för att medge generell dispens för gruppen döva utan att deras hörsel mäts eller genom att det införs särskilda försöksregler i lag, förordning eller föreskrifter.

Om det finns invändningar kring att låta döva köra en viss form av taxi som inte är körningar på samhällsuppdrag (vi tycker redan det är självklart att döva ska få köra färdtjänst, skolskjuts etc.). Då skulle en annan idé kunna vara en tidsbegränsad försökslagstiftning med regellättnader för döva. Det gäller i så fall för de taxislag där det finns en tveksamhet från samhällets sida.

Hörselkraven har reglerats i författning sedan 1984. Samtidigt får döva köra taxi i andra länder. Eftersom taxitrafiklagen kräver att alla medicinska krav ska vara motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt, uppfattar vi att kraven kan ändras i ljuset av ny kunskap. En försökslagstiftning som låter döva köra taxi som också följs upp skulle göra det möjligt att låta de medicinska kraven baseras på empiri istället för antaganden om trafiksäkerheten.

Så vitt vi känner till är det inte ett problem med döva taxiförare i andra länder. Vi ser inte de problem som andra ser med att döva skulle köra taxi. Vi vill se att det tas initiativ här i Sverige för

---

<sup>4</sup> Prop 2017/18:239 s 34

att undanröja de hinder som håller tillbaka Transportstyrelsen från att låta döva bli taxichaufförer även i vårt land.

### Avslutning

SDR noterar att Transportstyrelsen vill skärpa kraven på muntlig kommunikationsförmåga bland taxichaufförer. SDR ser att det förslaget kommer i en tid då teknik för taligenkänning och andra kommunikationshjälpmedel blir allt bättre och krav på digital tillgänglighet hittat sin väg i tvingande lagar, om än inte i denna fråga. I ett läge då samhället satsar på ökad tillgänglighet menar vi att det också är motiverat att undersöka om inte yrken som tidigare varit stängda för döva kan öppnas upp.

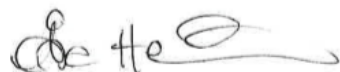
Det ligger också i tidsandan att inte bara se på döva som kunder, patienter eller andra former av passiva mottagare av produkter och tjänster. Döva vill också aktivt delta i arbetslivet och agera som utförare av tjänster samt vara med och producera varor. Precis som alla andra vill vi kunna försörja oss, utbilda oss eller göra karriär.

I denna skrivelse har SDR också aktualiserat att det behövs en översyn av TFSF 2010:125. Även om de forskrifterna inte är det direkta föremålet för denna remiss, ser vi ett behov av att förändra dem också för att SDRs synpunkter på förslagen kopplade till denna remiss ska kunna genomföras.

-----

Vänliga hälsningar

Sveriges Dövas Riksförbund



Åsa Henningsson  
Förbundsordförande