

Trafikavdelningen
Färdtjänst

SVAR PÅ REMISS
2017-03-14

Ärende
TN 2016-1602

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni
08-686 19 37
sara.catoni@sll.se

Remissvar; SOU 2016:86 Taxiutredningens betänkande, Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon

Stockholms läns landsting ("SLL") har som remissinstans blivit ombudade att inkomma med ett yttrande till Näringsdepartementet kring Taxiutredningens betänkande, Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon – SOU 2016-86 - N2016/07415/MRT.

SLL:s roll inom taxinäringen

Trafikförvaltningen ("TF") inom SLL är på trafiknämnden SLL:s uppdrag Sveriges största köpare av taxinäringens tjänster. TF köper genom upphandlingar taxitrafik, callcenter och planeringstjänster av olika taxiföretag för ett belopp årligen uppgående till cirka 1,4 miljarder kronor. Beloppet fördelar sig på ca 4,1 miljoner årliga taxiresor i trafikformer benämnda Särskild Kollektivtrafik alternativt Särskilda persontransporter. I mer dagligt tal är det färdtjänstresor och sjukresor, vilka primärt sker med taxi inom länet.

TF betalar därutöver från taxi utställda taxameterkvitton för olika resor som sker i samband med; förseningsersättning, resegaranti och tillgänglighetsgaranti. Därtill sker mot taxameterkvitton och fakturor många utbetalningar från TF i ett "utomläns resande" som sker i taxifordon över hela landet för färdtjänst och sjukresor. Det i ett samlat belopp i storleksordningen drygt 10 miljoner kronor.

Även ur ett internationellt perspektiv så är TF en betydande kund för taxi.

TF utreder internt framtida lösningar och former för så kallad Anropsstyrd trafik (i utredningen benämnd kompletteringstrafik) där taxifordon skulle kunna bli en tydlig del av den kollektiva trafiken som komplement till större bussar exempelvis vissa tider av dygnet med få resenärer. Taxi har redan den funktionen i andra delar av landet. Närtrafik körs redan idag med taxifordon.

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Således,

- Taxinäringen är en stor och mycket viktig leverantörspart för medborgares resor inom trafikslagen färdtjänst, sjukresor, tjänsteresor och andra trafikformer som är personligt anpassade för resenären
- Taxi som tjänst är en viktig funktion och betydande kostnad för TF.

Sammanfattande remissynpunkter

Avskaffande av taxameterdispenser

TF är positiv till utredningens slutsats att avskaffa taxameterdispenser. Att nå likabehandling och att hantera skatteundandragande är viktigt. Taxameter är då ett effektivt uppföljningsverktyg. Väsentligt i detta sammanhang är att ett krav på taxameter i fordonen öppnar upp för ett resande på mer lika villkor över hela landet. Det gäller speciellt för resenärer som saknar alternativa resesätt dvs. rullstolsburna. Specialfordon för rullstolsburna saknar på många platser i landet taxameter, vilket helt omöjliggör och diskriminerar ett resande för resenärer med särskilda behov som kommer resande till nya orter. Lokala fordon kan vara upphandlade med taxameterdispens och färdtjänst är en lokalt kommunal verksamhet. Det senare angivna skälet stöder enskilt vikten av att avveckla taxameterdispenser.

Kund/resenärsperspektiv

Utredningen gör en omfattande redovisning av olika perspektiv på taxi som funktion och presenterar många genomtänkta och faktabaserade slutsatser. Även om utredningens direktiv inte i första hand pekar på att se till resenärens perspektiv, så är det grundläggande i ett övergripande samhällsansvar. Regeringen har också angett att syftet är att anpassa befintliga regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar. Skapandet och modernisering av föreskrifter för resenärens trygghet borde ha varit en tydlig inriktning.

Utredningen visar att samhället köper hela 50 procent av taximarknadens olika tjänster (s. 138). Mot denna bakgrund borde utredningen i högre grad ha beaktat olika behov och förutsättningar för de mest behövande och utsatta resenärsgруппerna, vilka är en bas i resandet inom taxi. Det är barn, äldre och personer med olika funktions nedsättningar. För dessa är både tillgången på taxifordon och att transporterna sker tryggt och säkert helt avgörande för det

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

dagliga levernet. Exempelvis; kör rätt förare, är det rätt fordon, är föraren uttröttad, finns fordon i glesbygd. I allt detta är tekniken en möjlig hjälp. Det beaktas dock inte i förslagen. Det beaktas inte heller vikten av att belysa och finna förslag till lösningar på redan väl kända problem, behov av uppdatering av lag och föreskrifter till nytta för resenärer.

Utredningen berör till viss del resenärsfrågor i genomlysningen, men fångar inte behovet av förändringar. Det finns ett tydligt behov av att utveckla nya möjligheter genom modern ny teknik för att öka trygghet för resenären. Det bör påpekas att trygghet för resenären inte enbart innebär, som utredningen primärt syns anse, risker för hot och våld (s.189) det är istället en helhet i resan.

- TF saknar en tillräcklig genomlysning av kund/resenärsperspektivet.

Den offentliga aktören

Utredningen lägger i allt väsentligt sin huvudsakliga bedömning med koppling mot det statliga myndighetsperspektivet (s.186) dvs. Transportstyrelsen, Polisen och skattekontroller. Samtidigt konstaterar man att samhället (s.138) står för 50 procent av taximarknadens omsättning. Det innebär att landsting, regioner och kommuner upphandlar och direktköper taxitjänster för belopp som utredningen beräknar till mer än sex miljarder årligen. Sannolikt är de beloppen väsentligt högre om siffrorna beräknas till dagsaktuella belopp och att alla reseformer inkluderas. Utredningens uppgifter om ekonomi är hämtade från 2014.

Med dessa belopp som redovisad fakta framstår det märkligt och enligt TF:s mening felaktigt att utredningen uttalar och lägger förslagen efter texten - "*Det förefaller inte lika nödvändigt att skydda den offentlige aktören i detta avseende*" (s.189). Trafikförvaltningen ställer sig frågande till att en statlig utredning trots beaktande av ekonomiska fakta som belastar samhället, mindre beaktar det landstingskommunala behovet. För att nå trygghet och funktion med väl fungerande taxitrafik för medborgarna, vilka i samhällsbetald taxitrafik ofta har särskilda behov, så krävs god kontroll av debiterade belopp, trygghet för resenär, taxameterfunktioner med rätt information, rätt förare i rätt fordon. För att nå detta krävs såväl fungerande lagstiftning som moderniserade föreskrifter.

- TF ifrågasätter att utredningen inte ser anledning att skydda landstingskommunal verksamhet. Den del av samhället som betalar har anledning att få en lagstiftning och föreskrifter som är moderna och i vart fall följer intentionen i utredningen "taxi morgon".

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- TF ser inte taxibranschen/marknaden i alla delar mogen att ta över kvalitet och servicenivå (s.190). Proportionella krav i föreskrifter behövs fortfarande för att ge tillgång till rätt taxitrafik för äldre, skolbarn och funktionsnedsatta resenärer. Instejskostnaderna som företagare i taxi är fortfarande låga vilket renderar i företag/åkerier som inte sällan har en bristande kvalitet och fel syn på företagande, kund och långsiktighet.

Översyn och modernisering av författningstext

Kopplat till utredningens övergripande mål och redan i rubriken angivet "*taxi i morgon och i övermorgon*" så saknas förslag om behov av åtgärder: primärt modernisering av författningstext. Det är viktigt att utredningen leder fram till förbättringar av de problem som redan är kända. Det kan fortfarande skapas öppningar för nya trafiklösningar och en öppning för ny teknik.

Förvaltningens förslag till åtgärder

Begreppsförvirring.

Det står naturligtvis varje utredning fritt att föreslå och definiera olika begrepp.

Dock anser TF att utredningen väljer en definitionsmodell som blir förvirrande i daglig drift. De stämmer inte överens med hur branschen är uppbyggd och skapar förvirring. Definitionerna, som därtill ligger i föreslagen författningstext, är till del redan nu obsoleta och blir än tydligare överförda till "*taxi i morgon och i övermorgon*" vartefter beställningsrutiner inom taxi automatiseras.

Utredningen definierar *Taxiföretag* som det enskilda åkeriet. Begreppet taxiföretag är istället något som i dagligt tal normalt kallas taxiåkerier. De åkerierna ansluter sig normalt till olika *taxiföretag* (ofta lokalt kända varumärken liknade franchisingföretag). I dagligt tal är detta taxiföretagen i allmänhetens syn; Taxi Kurir, Sverigetaxi, Taxi Stockholm, Taxi Södertälje är kända företag under vilka varumärken åkerierna verkar gemensamt i trafiken via olika former av avtal.

Beställningscentral (BC) är endast en del i funktionen som taxiföretaget har som mer är trafikledning och åkeriservice. Funktionen beställningscentral är i flertalet fall en delfunktion som idag ofta köps in av den organisation som TF väljer att kalla taxiföretag. Som exempel; Taxi Kurir AB och Sverigetaxi AB som TF väljer att kalla taxiföretag, köper in tjänsten beställningscentral av företaget Cabonline Customer Service AB. Motsvarande inköp av BC-tjänster är mycket vanligt inom taximarknaden över hela landet. Beställningscentralen är ofta en

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

helt fristående del idag. Större taxiföretag använder annan BC ofta fristående från varumärket/taxiföretaget och det är en väg mot nya lösningar inom taxi som är tydlig. Mindre taxiföretag "lokal stadstaxi" samarbetar ofta om en BC. I den offentliga trafiken så upphandlar både kommuner och RKM (Regional kollektivtrafikmyndighet) trafiken, ofta i ett delat förfarande, så att beställningscentraler handlas upp separat och trafiken separat. Så är idag förfarandet för TF, Västtrafik, Skånetrafiken och flertalet andra huvudmän, RKM.

- TF anser att definitionen av såväl taxiföretag som beställningscentral i den form utredningen skapat redan är obsolet och försvårar förståelsen.

Bättre kontrollinstrument: Vem kör taxibilen, hur länge har man vilat, vad står på kvittot.

Taxi som funktion för samhället och behovet av funktion och trygghet inom taxi ligger i parallellitet med busstransporter och bör i det perspektivet ses som ett likartat samhällsintresse. Taxametern bör då utvecklas i den riktningen, till ett bättre kontrollinstrument. Det för både upphandlande myndighet, för kontroll av polisman på väg och även uppföljning från Transportstyrelsens sida. Redan idag kan taxametern visa; fordon, sträcka, inloggad arbetstid, förare och därtill vara en kassaapparat. Men uppgifter om förare och arbetstid är relativt osäkra uppgifter som skapar osäker trafik främst för resenären, men också RKM. Taxameterkvittot kan visa åkeriägarers personnummer och hemadress, för resenären men inte företaget där resan är beställd. Vart ringer resenären om den glömt något i taxibilen eller behöver framföra synpunkter?

En direkt skillnad är att bussföraren har ett Yrkeskompetensbevis (YKB) som loggas, elektroniskt läses in, i bussens färdskrivare. Förarens arbetstid och person loggas i ett uppföljande myndighetssystem. Det leder till ökad trygghet för resenären. YKB är svårare att "låna ut" till andra.

Taxiförare har en fristående taxiförarlegitimation (TFL) vars uppgifter manuellt knappas in i taxametern. Det är känt och förekommer att TFL lånas ut till vänner och kollegor. Taxiförare för sin vilotid i en Tidbok, helt fristående från någon IT-kontroll och tiden jämförs inte ens med taxametern. Den personliga tidboken infördes 1994 och är en tydlig kvarleva från en tid då elektroniken var mindre utvecklad. Att Tidboken hos branschmänniskor är välkänd under begreppet "sagobok" är negativt, men också belysande. Det är alltså känt men mycket svårt att bevisa att TFL lånas ut, att vilotider överskrids och att kvittot är otydligt för resenärer. Det skapar otrygghet, osäkerhet och trafiksäkerhetsrisker.

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- TF anser att utökade taxameterfunktioner kan förbättra tryggheten för resenärer. Det bör kunna koordineras med principer och teknik för buss.
- TF ser inte den så kallade Tidboken som en säker förarkontroll.
- TF anser att kostnad måste vägas mot resenärers trygghet och säkerhet.
- Taxameterkvittots märkliga funktion dvs. mer för skattemyndighet och polis än resenären har varit känd sedan 1994. Polisen har andra kontrollpunkter som bil och registreringsnummer än en utsatt resenär som kan sakna alla kontaktuppgifter. Problemet bör lösas med en ny föreskrift.

Särskild kontrollanordning

Utredningen beskriver en vision om en särskild kontrollanordning som skulle kunna fungera mer eller mindre parallellt med en taxameterfunktion. En ny form av taxitrafik. Eftersom endast drygt 10 procent av taximarknaden har dispens från taxameter är det svårt att se att det skulle gå att få en bärkraft i ett sådant IT-system. För TF är det å ena sidan viktigt att det finns en öppning mot nya tekniska lösningar, å andra sidan är det viktigt att nya lösningar inte skapar försämringar. Det behövs en rimlig och nödvändig kontroll av trafiken.

Det skulle kunna bli fallet om en teknikneutralitet drivs i fel riktning.

Beskrivningen är för närvarande för otydlig och ett "luftigt" uppdrag lämnas av utredningen till föreskrivande myndigheter. Det bör skapas former av samråd i ett sådant föreskriftsarbete. SUTI är t ex ett kommunikationsprotokoll som bör beaktas för kostnadseffektiv kommunikation mot samhällsbetald trafik.

- TF anser att såväl taxameter som särskild kontrollutrustning ska få sin fordonsdata och förardata från en myndighetsplomberad kontaktpunkt i fordonet. Det är en bevisad framgång redan idag för samhället genom mindre fusk att utrustningen är plomberad och myndighetskontrollerad.
- TF anser att nya föreskrifter måste tas fram i nära samråd med RKM och branschen. Utredningen är idag alltför otydlig i framtidsfrågan.
- TF anser att utrustningen ska vara certifierad och plomberad för att bli ett användbart kontrollinstrument för RKM.

Taxi som en funktion i kollektivtrafiken

Utredningen har inte beaktat användande av taxifordon i kollektivtrafiken på ett tillräckligt tydligt sätt. Det är sannolikt att det inom vanlig allmän kollektivtrafik kommer att bli mer vanligt med mindre taxifordon i viss kombinerad trafik. Det förekommer att taxibilar ersätter buss eller fungerar som alternativfordon t ex i glesbygd i slutet av en busslinje. Taxi kan köras alternativt under dagen i former av anropsstyrd servicelinjetrafik eller närtrafik och andra delar av dagen i form av skolskjuts eller vanlig taxitrafik. Utredningen berör visserligen det man kallar

Trafikavdelningen
FärdtjänstSVAR PÅ REMISS
2017-03-14Ärende
TN 2016-1602Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

”kompletteringstrafik” men tydliggör inte hur sådan trafik ska kombineras med föreskrifter för taxi. Det både för taxameter eller särskild kontrollanordning.

Här har inte beaktats de otydligheter som uppkommer om en taxibil alternativt använder en Viseringsutrustning som hör till kollektivtrafiken tillhörig RKM, alternativt på annat sätt kör utan användande av taxameter i kollektivtrafik. Det kan ske kombinatoriskt under ett trafikdygn i olika trafikformer för en taxibil. Enligt föreskriften TSFS 2010:192 § 5 får en taxibil inte vara utrustad med mer än en taxameterutrustning. I förslaget till ny författning (s. 57) gällande ny särskild utrustning så får betalning endast ske till en beställningscentral som motsvarar § 1 (s.56). Det bör därför tydliggöras hur användning av både en taxameter eller en särskild kontrollanordning ska utföras i kombination med en RKM:s Viseringsutrustning till den vanliga kollektivtrafikens biljettsystem.

- TF anser att utredningen måste tydliggöra hur kollektivtrafik utförd med taxibil i den ordinarie kollektivtrafiken ska hanteras. Det avser i TF:s fall användande av taxameter eller särskild kontrollanordning inom taxi i kombination med Accessutrustning tillhörig TF.

Utredningens överväganden och förslag gällande samåkning

TF ser inte utredningens överväganden om ny samåkning som nämnvärt påverkande av taxi eller kollektivtrafik för den del av landet där TF handlar upp kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik/särskilda persontransporter.

I ett storstadsområde är det sannolikt endast i länets yttre delar som det är mer intressant för allmänheten. TF är inte negativ till samåkning speciellt ur ett miljöperspektiv, men av utredningens överväganden finns dock anledning att varna för effekter som inte belyses i materialet och som till del även kan påverka AB-läns boende. Speciellt när länets invånare besöker andra delar av landet.

Utredningen ser fördelar av digitala matchningar och samåkt trafik. Men man överväger inte lika tydligt de svårigheter som kan uppkomma i att samåkningen även riskerar att ta bort möjliga intjänandemöjligheter för en lokal taxinäring. I glesbygd har taxi såväl stora belägnings som lönsamhetsproblem. Det försvårar möjligheter för samhället att uppfylla kollektivtrafik och taxitrafik för den grupp resenärer som saknar andra resemöjligheter; färdtjänstresenärer, sjukresenärer och rullstolsburna. Samåkning som tjänst har inte någon form av trafikplikt.

Den i utredningen berörda ”sociala delaktigheten” är inte ett fastlagt krav i en samåkning och kan riskera att den kanske något mer långsamma äldre personen

Trafikavdelningen
Färdtjänst

SVAR PÅ REMISS
2017-03-14

Ärende
TN 2016-1602

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

eller den rullstolsburne inte får åka med. Om taxi minskar eller stänger ner sin dagliga verksamhet på grund av en allt lägre beläggingsgrad, på grund av samåkning, där instegskostnaden är nära 0: - så riskerar det möjligheten att få fram resor (eventuella sjukresor som inte är akuta) till vård och behandling. Det samtidigt som fordon anpassade för rullatorer och rullstolar också riskerar fasas ut inom taxi beroende på svag beläggning. Svaga resenärerna riskerar problem.

TF ser redan idag svårigheter att hitta transporter i landets glesbygd där AB-läns invånare är på semesterbesök. En i grunden god tanke med samåkning kan bli en motsats och försämring för svaga resenärsgupper. Det måste vägas in.

- TF anser det viktigt att utredningen tydligare beaktar resor för äldre och funktionsnedsatta. De får inte glömmas bort i en vilja att förändra. Det finns en risk att landets glesbygdsområden får en osund konkurrens av samåkningsportaler som försämrar för utsatta grupper.
- Det är viktigt att portaler för samåkning utsätts för en prövning om det förekommer diskriminering i valet av resenärer. Det bör skapas en påföljd eller stängning av tjänst eller portal om så är fallet.

Avslutningsvis

Taxiresor är i sin grund personligt anpassade och i hög grad sker de i en form där en resenär reser ensam med en taxiförare. Det skapar ett starkt behov av säkerhet och trygghet för resenären. Ett stort antal av de resor som sker genom TF i taxi är av en art där resenären saknar alternativa möjligheter till resande med andra trafikslag. Det stärker behovet att resorna i taxi sker säkert, tryggt och på ett sätt så att resenären känner sig säker på att komma fram till sitt mål.

Om taxi ska kunna vara en part i kollektivtrafiken så måste regelverket anpassas för ändamålet. Viseringsutrustning och taxameter måste kunna användas i berörda taxibilar.

Stockholm 2017-03-14


Sara Catoni
Bitr. Förvaltningschef
Trafikförvaltningen SLL