

2017-02-19

Regeringskansliet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Remiss taxiutredningen dnr N2016/07415/MRT

Härmed överlämnar Svenska Färdtjänstutredningen (SFF) sitt remissyttrande över rubricerad utredning.

Sammanfattningsvis betonar SFF att man måste fokusera på passagerarens säkerhet genom att kontroll av förarens behörighet görs obligatorisk för alla all taxitrafik genom att förarlegitimationen kontrolleras i realtid och att på samma sätt kontroll av att behörigt fordon används. Av stor vikt för trafiksäkerheten är det att man inför kontroll att följer lagstiftade kör-och vilotider.

I slutet av november överlämnade Taxiutredningen sitt betänkande "Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon" till infrastrukturministern. Utredningen föreslår bl.a. att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. I dag finns det omkring 1700 taxifordon som har dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa fordon kör samhällsbetalda resor.

Borttagandet av taxameterdispensen - med undantag för regioner där andelen taxifordon med taxameterdispens är hög - bedömer utredningen inte kommer att öka kostnaderna

församhällsbetalda transporter. Utredningen föreslår att fokus ska vara på att ha en tillförlitlig kontrollutrustning i stället för en teknisk utrustning som beräknar priset vilken även har

kontrollfunktioner. Utredningen ser vidare inget skäl att behålla möjligheter till dispens från taxameterkravet om alternativa kontrollmöjligheter tillåts. Den tiondel av taxifordonen som har taxameterdispens för sina fordon i dag och väljer att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter uppskattas få en merkostnad på mellan 0,4 och 0,8 procent av omsättningen.

Utredningen föreslår därför att taxifordon som inte använder taxameter, och därmed inte är skyldiga att vara anslutna till en redovisningscentral, i stället ska vara anslutna till en eller flera

tillståndspliktiga beställningscentraler. Eftersom det ofta är så att de fordon som har

taxameterdispens kör samhällsbetalda resor är det viktigt att man skapar ett regelverk som gör att dessa resor på ett enkelt och smidigt sätt även fortsättningsvis kan ske utan alltför fördyrande

kostnader. Det är ett krav att regelverket för beställningscentraler utformas så att de BC som bekostas av det allmänna och som ingår i resekedjan för "särskild persontrafik" och allmän kollektivtrafik

utformas så att detta kan ske på ett kostnadseffektivt sätt. I annat fall förorsakas kommunerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en onödig kostnad.

2017-02-19

Utredningen konstaterar att priset i dag kan räknas ut på många andra sätt än via taxameter. Detta är en uppfattning som delas av SFF. Huvudparten av de offentligupphandlade resorna räknas ut via olika parametrar och då oftast hos beställaren av samhällsbetalda resor. Även taxiföretag erbjuder sina kunder i förväg uträknade priser antingen som fasta zon-priser eller ett pris som räknas ut momentant via någon form av gis-teknik.

För många offentliga upphandlingar innebär föreslaget om slopade dispensmöjligheter för taxameter en kostnadsfördyring. Trots det är det SFF:s uppfattning att den ökade kontroll och mer rättvisa konkurrenssituationen uppväger detta. Det faktum att krav på utrustning och möjlighet att tillhöra flera BC kan innebära en högre tillgänglighet till taxi. Detta genom att fordon som används inom de "särskilda persontransporterna" på ett enkelt sätt kan ta alternativa uppdrag när detta är möjligt. Detta borde vara något som gynnar de områden som i dag är dåligt försörjda med taxi för privat bruk. Vi anser också att utredaren kommit fram till en bra lösning för digitala taxiplattformar. Den innebär att de digitala taxiplattformarna måste ha godtjänst för att få användas. Detta är en bra avvägning som innebär en teknikneutral lösning för kassaregistret med fortsatt tydliga krav på en fungerande skattekontroll.

Vi vill i detta sammanhang starkt fokusera på resenärens säkerhet. Utredningen säger om alternativ till taxameter används: "Det ..kan vara befogat att kräva att beställningscentralen inte kan förmedla ett uppdrag till ett fordon förrän såväl fordonets som förarens identitet har samlats in på ett säkert sätt"

För att få köra taxi krävs att man innehar körkortsbehörigheten B samt taxiförarlegitimation, som man får genom ett prov på Trafikverket, samt en vandelsprövning som Transportstyrelsen ansvarar för. Skälet till att denna särskilda taxilegitimation infördes var de övergrepp och brottslighet som följde efter taxis avreglering 1990. Många resenärer kände stor oro. För att öka tryggheten och sanera branschen från de mest olämpliga förarna infördes taxiförarlegitimationen. Här var inte minst Länsstyrelsen och Färdtjänsten i Stockholms län pådrivande.

Det är därför med stor tillfredsställelse vi konstaterar att man föreslår "såväl fordonets som förarens identitet har samlats in på ett säkert sätt". Vår uppfattning är dock att detta inte bara skall gälla då "konventionell" taxameter inte används utan skall vara ett generellt krav. Att rätt fordon och rätt förare anges är av stor betydelse för den trygghet som passageraren har rätt att kräva. Detta gäller inte minst de resenärer som reser i den sk "särskilda persontrafiken". Hur detta skall uppnås tar utredningen inte ställning till. Det finns många tekniker och det kan vara klokt att i dagsläget inte låsa sig för någon. Ett enkelt sätt är till exempel att förse legitimationen med en QR-kod eller chipp. Ett annat är någon form av biometrisk teknik. Det ska också att krävas att beställningscentralen/redovisningscentralen kontrollerar att taxiförarlegitimationen är giltig. Den aktuella föraren kan ju ha blivit dömd för någon typ av våldsbrott och fått sin legitimation indragen. Det måste också tydliggöras på vilket sätt den särskilda utrustningen skall knytas till ett bestämt fordon.

Slutligen måste man ställa samma krav på utrustningen i taxibilen som man gör på färdskrivaren enligt yrkestrafiklagstiftningen bland annat vad det gäller registrering av kör- och vilotider.

2017-02-19

Det som inte tas upp av utredningen – och inte heller ingick i direktiven - är hur man skall komma tillrätta med den låga kvalité som taxitjänsten i dag ofta har och den oreda som råder. Detta är något som omvittnas från flera huvudmän. Att det på många ställen råder en stor överetablering – vilket resulterar i låg timpeng för förarna är också omvittnat. Samtidigt som en del orter i Sverige saknar taxi. Från de upphandlande myndigheternas sida har man på olika sätt försökt att förbättra kvalitén genom bland annat kräva en kompletterande utbildning i service enligt en strukturerad modell, kräva ett återinförande av lokalkännedomspövet i Stockholms län mm. Den låga intjäningsförmågan har också resulterat i att man krävt förar ska "acceptabla" sociala villkor, detta eftersom de flesta jobbar med rakt ackord och således är helt beroende av hur mycket bilen kör in.

För Svenska Färdtjänstföreningen

Per Junesjö
Ordförande