



2020-10-15

Ert dnr: I2020/00933/TM

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se.

Handläggare: Mattias Andersson

Samråd om taxameterdispenser

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi. Utöver detta ansvarar våra medlemmar ofta för skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor beroende på hur ansvarsfördelningen avtalats i respektive region.

Infrastrukturdepartementet föreslår ett tillfälligt återinförande av taxameterdispens, detta utifrån en uppvakning från Transportföretagen om att tillfälligt minska de ekonomiska bördorna för transportbranschen i spåren av Coronapandemin.

Samrådssvar

Svensk Kollektivtrafik har i ett flertal yttranden redan tidigare yrkat på en fortsatt möjlighet till taxameterdispens för samhällsbetalda transporter. Argumentet är inte relaterat till Coronapandemin utan till den bristande koppling mellan de taxameterbefriade taxifordonen och det skattefusk som borttagandet av taxameterdispens förutses leda till. Utredningen som låg till grund för lagändringen kunde nämligen inte bevisa att så var fallet. Istället förde man argumentationen att taxameterdispenser skulle tas bort för att jämna ut mellan olika taxiföretag, genom att öka kostnaderna för mindre skötsamma företag.¹

De fordon som idag har taxameterdispenser är antingen inom hyrverk och då starkt knutna till persontransporter inom näringslivet eller kopplade till samhällsorganiserade och samhällsbetalda persontransport så som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. De senare är transporter som sker under avtal, har samhället i form av kommuner och regioner som betalare och där resenärerna i en särskild separat process legitimerats en rättighet att göra sin resa, dvs resor där skattefusk med uppsåt rimligen får anses ha oerhört låg risk att uppstå. De flesta svarttaxiresor torde ske med privatpersoners fordon. Det är ju till och med så att det torde vara avskräckande för de med taxameterdispens att köra svarttaxi eftersom de i så fall skulle bli av med sin ordinarie inkomst om de upptäcktes, något som knappast kan sägas vara fallet om privatbilisten som utan yrkesmässig koppling till transportbranschen kör svarttaxi en fredagskväll.

Inför borttagandet av taxameterdispens har det nya alternativet "särskild utrustning" undersökts av branschen. Eftersom det innebär att betalning i fordonet inte längre är möjligt är det inte ett alternativ för färdtjänst- och sjukresor som transporterar många äldre som ännu värnar kontanthantering. Om ombordbetalning skulle förbjudas skulle det vara teoretiskt möjligt att

¹ S 28f



2020-10-15

ansluta fordonen till en tillståndspliktig beställningscentral. Praktiskt skulle det dock försvåras av att man säkerligen vill samordna transportplaneringen med fordon som har taxameter för att uppnå effektiva transporter. Det skulle också innebära höga instegskostnader för "särskild utrustning" i fordonen och system hos den tillståndspliktiga beställningscentralen. System som idag inte finns på marknaden och skulle vara oerhört kostsamma att ta fram för de få transportörer som detta avser. Transportörer som redan idag är ekonomiskt svaga.

Vi finner det dessutom mycket underligt att staten ger Regionala kollektivtrafikmyndigheter förtroendet att arrangera persontransporter med buss och tåg utan krav på taxametrar men kräver det när samma persontransport sker med ett fordon registrerat som personbil (det kan alltså röra sig om exakt samma linje, samma taxa och samma resa och klockslag för resenären men den ena resan sker på en fredag och den andra på en lördag).

För de fordon som kör skolskjuts är det inte heller ett alternativ, skolresorna upphandlas och kommer till stånd efter ett avtal där priser överenskommits, detta utmynnar i ett körschema som utarbetas i samråd mellan beställare och transportör. Schemat ligger mer eller mindre fast under läsåret och någon beställningscentral är därför knappast nödvändig för flertalet skolskjutsar. Någon betalning sker inte ombord, eftersom detta är en avgiftsfri samhällstjänst. Det skulle alltså innebära en ökad ekonomisk och administrativ börda utan några som helst fördelar oavsett om det gäller färdskrivare eller särskild utrustning. Om någon åtgärd skulle göras vore det vore rimligare att taxibranschen ålades att installera elektroniska färdskrivare för att kontrollera hur de enskilda förarna arbetat.

Förslaget skulle innebära att 1700 fordon befrias från en kostnad på ca 10 000 kr per år. Samt en installationskostnad på ca 23 000 kr/for don.² Totalt alltså 56 miljoner kronor som senareläggs ett år. Enligt vår mening vore det rimligare att förlänga dispensen ytterligare ett år (besparing för branschen 73 mkr och följa förslaget från Transportföretagen) eller vilket vore rimligast fortsätta dispenserna och aldrig åsamka dessa delar av branschen dessa kostnader. Det vore rimligare att staten lå 73 miljoner kronor på att bekämpa skattefusket där det verkligen sker, dvs långt från dessa fordon. 54% av taxameterdispenserna finns dessutom hos enbilsåkare, där så klart utrymmet för investeringar är lägre än hos de stora taxiföretagen, oavsett pandemi eller ej.³

En av anledningarna att vi föreslår en två årsdispens är att vår bedömning är att konsekvenserna på medborgarnas resande utifrån Coronapandemin inte kommer att vara över under varken hösten 2020 eller under 2021 utan ligga kvar i form av generellt minskat resande med kollektiva transporter så länge det finns en kvardröjande oro för att smittas. En oro som ökat i och med pandemin men som troligen kommer kvardröja även om ett vaccin kommer som oro för sjukdomar och smitta från olika virus och bakteriestammar.

² s 91

³ s 100



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2020-10-15

Genomförs förslaget som en tillfällig dispens så bör den alltså inte ges ett år i taget utan ges för ett tvåårsintervall med ett fast avslutsdatum för alla berörda fordon. Detta skapar bättre förutsägbarhet för alla parter och det halverar den administrativa bördan för både branschen och statens myndigheter. Självklart ska möjlighet ges att söka dispens under perioden för fordon som tillkommer men det kommer vara en liten andel jämfört med de som kommer omfattas av dispensen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD