

Svenska Färdtjänstföreningen (SFF) har givits tillfälle lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen till föreskrifter om beställningscentraler för taxitrafik och deras tekniska utrustning samt föreskrifter om särskild utrustning för taxifordon.

Det remitterade materialet är omfattande och tekniskt komplicerat. SFF har därför varit i kontakt med teknik- och systemleverantörer för att inhämta information om förslagets ekonomiska och praktiska effekter.

I vårt remissvar till Remiss taxiutredningen dnr N2016/07415/MRT påpekade vi särskilt ” 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.”

Vad vi har inhämtat uppfylles inte dessa krav på ett tillfredsställande sätt.

Eftersom det ofta är så att de fordon som har taxameterdispens kör samhällsbetalda resor är det viktigt att man då skapar ett regelverk som gör att dessa resor kan utföras på ett enkelt och smidigt sätt även fortsättningsvis och dessutom 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 onödiga och höga kostnader. Att dessa kostnader totalt skall uppgå till 2 mkr är inte realistiskt. Den troliga kostnaden ligger betydligt högre, kanske i spannet 100 – 150 mkr (dvs dvs investering i fordon + det som kallas BC). Dessa kostnader faller till största delen på huvudmännen för ”särskilda persontransporter” dvs RKM och kommuner. Dessa påförs kostnader utan att kompenseras av staten.

Vi inser att det är svårt att både ta fram ett regelverk som ger ett högt mått av säkerhet och samtidigt är får en rimlig kostnadsnivå. Marknaden för den aktuella utrustningen är begränsad till Sverige och till ett fåtal tusen enheter. Utifrån detta är det vår bedömning att det föreslagna regelverket är utformat på ett sådant sätt att det inte kommer att generera något alternativ till dagens taxameter och en betydande kostnad kommer att genereras.

Begreppet ”beställningscentral” är inte heller definierat på ett entydigt sätt utan ger möjlighet till flera tolkningar. Vilket är olyckligt. Flera beställningscentraler som arbetar inom verksamheten ligger inte i Sverige eller ens inom EU (en finns tex i Dakar en annan i Moldavien). Hur dessa skall certifieras och ingå i systemet framgår inte.

För Svenska Färdtjänstföreningen



.....
ordf. Svenska Färdtjänstföreningen

Per Junesjö