

Svenska Färdtjänstföreningens synpunkter över Transportstyrelsens arbete med översyn av föreskrifter om yrkeskunnande för taxitrafik TSFS 2012:140

Svenska Färdtjänstföreningen är en ideell förening för organisationer verksamma inom sektorn färdtjänst såsom regioner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag och kommuner.

Föreningens syfte är att underlätta erfarenhetsutbyte inom branschen, ta fram skräddarsydda utbildningar till självkostnadspris, ta initiativ till att det finns handböcker inom verksamhetens område mm. Föreningen är också aktiv inom det näringspolitiska området genom att uppvakta regering och departement i olika frågor, genom kontakter med SKR och Svensk Kollektivtrafik etc. Vi är också remissinstans och har avgett remissvar i en rad olika frågor. Mer information finns på vår hemsida www.fardtjanst.nu

Kunskap taxiförare

Statliga myndigheters verksamhet inom transportsektorn styrs bland annat av riksdagens transportpolitiska mål (Prop. 2008/09:93 "Mål för framtidens resor och transporter"). Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål. För att uppfylla dessa huvudmål finns också ett antal preciseringar antagna.

2.1.1 Funktionsmål - tillgänglighet

Definitionen av funktionsmålet för tillgänglighet är följande: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov." För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet bör följande preciseringar gälla:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. • Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

E-post
info@fardtjanst.nu

Adress
Odelbergsvägen 73
122 37 Enskede

Telefon
Till ordförande Per Junesjö
0707872590

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Transportstyrelsens föreskrifter om yrkeskunnande för taxitrafik TSFS 2012:140

Hur uppfyller Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:140? I författningen finns följande som kan till viss del sägas närma sig det transportpolitiska målet tillgänglighet:

1. kunna tillämpa de regler som gäller i samband med skolskjutsning (kap 2 §6 p1)
2. känna till Nollvisionens betydelse för det egna trafiksäkerhetsarbetet, (kap 5 §1 p4)
3. känna till sambandet mellan hastighet, bältesanvändning och risken för personsador, (kap 5 §1 p5)

Med tanke på den starka skrivelsen "Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning" är det mycket magert.

Trafikpolitiska mål och Transportstyrelsen

Enligt instruktionen för Transportstyrelsen gäller

"Uppgifter

1 § Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Förordning (2010:182)."

Hur verkar den nuvarande författningen – TSFS 2012:140 för denna målsättning ska uppnås? Man måste konstatera att den inte bidrar på något påtagligt sätt.

Annan lagstiftning

Barnkonventionen har blivit svensk lag. En bärande princip i lagen är att man skall beakta barnets bästa och att barnet ska få information om sina rättigheter. När TSFS 2012:140 skrevs gällde inte lag SFS 2018:1197. I den inledande paragrafen sägs " 1 § Artiklarna 1-42 i Förenta nationernas konvention den 20 november 1989 om barnets rättigheter ska i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag."

Detta måste beaktas när TSFS 2012:140 skrivs om.

Vi har också Lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter. Med kollektivtrafik avses trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning. Som exempel på färdmedel som omfattas av reglerna kan nämnas bussar, tåg, spårvagnar, tunnelbana, flygplan och fartyg i linjetrafik, så kallade turistbussar och turistbåtar, bilar och bussar i färdtjänst samt taxi i allmänhet (prop. 1992/93:185 s. 52) I lagen sägs att rökning är förbjuden på färdmedel i inrikes kollektivtrafik och i lokaler och andra utrymmen som är avsedda att användas av den som reser med sådana färdmedel (6 kap. 2 § p. 4 LTLP). Även detta måste beaktas.

Återstår då tillgänglighet

Ett av det transportpolitiska målet är att främja tillgänglighet. Som nämnts ovan är det mycket ringa beaktat i den nuvarande förordningen.

Den totala nettokostnaden (subventionen) för RKM och kommuner för särskild persontrafik och regional samhällssubventionerad kollektivtrafik var 2016 32,1 miljarder kronor. Av detta var 27 % särskilda persontransporter. Detta är den senaste uppgiften som finns tillgänglig. Av dessa 27% är allt eller nästan allt betalningar för taxi. Mer än 50% av all taxiverksamhet är särskilda persontransporter som är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. När en så stor del av transportererna gäller denna grupp är det helt självklart att föraren har en utbildning som svarar mot resenärens behov.

Kraven på taxiförarna idag verkar mer fokuserat på teknik, miljö och försäljning än på de som de är satta att serva. Kundernas behov lyser med sin frånvaro. Eftersom taxibranschen till så stor del står för transport av de allra sköraste resenärerna (undantaget naturligtvis svårt sjuka i ambulanser) är detta en viktig fråga. De resenärer som reser med taxi är en utsatt grupp som faktiskt kräver kunskap och engagemang, att tillgänglighet inte enbart är att fordonet utan att föraren är den väldigt viktig del av tillgängligheten. Det gäller naturligtvis inte bara i taxibranschen, utan gäller generellt.

Dagens föreskrifter lägger en stor vikt vid företagande och de lagar och regler som finns där. Vi kan inte förstå varför kunskap i handelsrätt och konkurslagstiftning ska vara en del av utbildningen för att bli taxiförare men har förståelse för att det kan vara en del i utbildningen kring taxiföretagande. Dessutom har Skatteverket har en utmärkt utbildning för företagare. Utbildningskraven bör med andra ord anpassas till taxitrafikförordningen. De krav som bör och ska ställas på den som söker taxitrafiktillstånd (2 kap) ska skiljas från den söker taxiförarlegitimation (3 kap)

Utan att göra anspråk på en fullständig beskrivning vad som bör ingå för att bli taxiförare finns det några viktiga punkter som bör ingå:

- Hur man kommunicerar med resenären
- Bemötande av resenärer med:
 - Hörselnedsättning
 - Synnedsättning
 - Demenssjukdom
 - Dövblinda
 - Rörelsehinder
 - Kognitiva funktionsvariationer
 - Astma och allergier
 - Neuropsykiatriska funktionsvariationer
 - Etc
- Äldre resenärers behov
- Säker fastsättning av rullstolsburen resenär
- Observandum kring säkerhetsbältets användning vid funktionsvariation
- Regler runt last och lastvikter
- Etc

Att inte beakta den största gruppens behov som en del i yrkeskunnande är minst sagt anmärkningsvärt. Vi förutsätter att så sker i den kommande författningen.

Sammanfattning

Svenska Färdtjänstföreningens uppfattning är att:

- Kunskapskraven ska anpassas till taxitrafikförordningen. De krav som ska ställas på den som söker taxitrafiktillstånd (2 kap) ska skiljas från den söker taxiförarlegitimation (3 kap).
- För taxiförarlegitimation fokusera på resenären inte företaget
- Ta hänsyn till att huvudparten av resorna utgörs av särskilda persontransporter med de krav som detta medför vad det gäller bemötande, körstil och handhavande.

Vi hoppas att de synpunkter vi lämnat ovan beaktas i det fortsatta arbetet och ser fram mot att få ta del i en omarbetade förslagen och att därefter kunna lämna synpunkter i den remissrunda som följer.

Lycka till i det fortsatta arbetet!

För Svenska Färdtjänstföreningen

Per Junesjö

Ordförande