



Till Transportstyrelsen
Norrköping

kontakt@transportstyrelsen.se
Kopia
henrik.nelson@transportstyrelsen.se

Remiss av förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Svenska Färdtjänstföreningen får härmed avlämna följande remissyttrande på ovan rubricerat förslag.

Den avgiftsjustering som nu genomförs är den första på två år. I promemorian beräknas avgiftshöjningen uppgå till 17%.

Under samma tid dvs 2020 och 2021 har vi haft en betydligt mindre kostnadsutveckling. Under år 2021 räknar de flesta prognoser med en inflation långt under 2%. Enligt SCB var inflationen 2020 (dec -dec) 0,5%. Transportstyrelsens avgiftshöjningar är således 15 procentenheter högre än inflationen eller 6 gånger så höga som kostnadsökningen.

På ett ställe motiveras höjningen på följande sätt: ”Nuvarande avgift motsvarar inte våra kostnader, vilket innebär att full kostnadstäckning inte uppnås. Kostnaderna har ökat mer än beräknat, bland annat till följd av ökade it-kostnader för utveckling av e-tjänster och system för automatiserad ärendehandläggning”. Ett udda och mycket förvånande resonemang då man normalt automatiserar för att minska kostnaderna. Uppenbarligen har en grov felkalkyl förelegat. Att vältra över på konsumenten på detta sätt är inte sunt. En översyn av de interna kostnaderna är måhända på plats innan man höjer avgifterna på det sätt som föreslås.

Regioner och kommuner köper taxitjänster (men även andra transporttjänster) för betydande belopp. Taxi är en lågmarginalverksamhet som inte själva kommer att kunna bära föreslagna kostnadsökningar. Genom de särskilda persontransporterna (dvs färdtjänst, skolresor, riksfärdtjänst och sjukresor) köper kommuner/regioner betydligt mer än hälften av taxiproduktionen. De avgiftshöjningar som föreslås kommer således till stor del drabba Sveriges kommuner och regioner.

Taxiförarlegitimationen kan jämföras med ett körkort för taxi. Tillsynen av körkort kostar inget för innehavaren. Inte heller busskort som också är persontransporter. Varför innehavare av taxiförarleg ska drabbas av en avgift motiveras inte. Dessutom den tillsyn som bedrivs måste vara omfattande eftersom avgiften ska rendera mer än 13 mkr (78327 leg * 175 sek = 13 707 225 sek) Det är i och för sig glädjande att man satsar på tillsynen för den har under många år varit bedrövlig. Men varför är det ingen avgift på tillsyn av körkort eller andra ”yrkeslicenser”?

Risken är dessutom uppenbar att flera begär att legitimationen ” förklaras ogiltig om innehavaren begär det” (3 kap 11§ taxitrafiklag) eftersom man är ovillig att betala en avgift som man inte ser något skäl till. Detta kommer ytterligare att förvärpa den besvärliga personalförsörjningen som redan i dag finns.

Taxibranschen generellt stora problem med personalförsörjning. Andra branscher inte minst budbilsbranschen ställ inte samma höva krav på kontroll vad det gäller yrkeskunnande mm. Inte heller kräver man en särskild behörighet. Ett ”enkelt B-kort” räcker. Att i det läget mer är fördubbla avgiften för att ta legitimationen är vare sig särskilt genomtänkt, klokt eller samhällsekonomisk motiverat.



Var det gäller övriga avgifter som drabbar taxibranschen vill vi hänvisa till det allmänna resonemang som förs ovan

Med vänlig hälsning

Enligt uppdrag

Per Junesjö

Ordf Svenska Färdtjänstföreningen