



Transportstyrelsen  
Väg och järnväg  
Box 267  
781 23 Borlänge

vag@transportstyrelsen.se

Kopia mats.hjalm@transportstyrelsen.se

### **Remiss av förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation TSF 2020-144**

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

Inledningsvis konstaterar vi med tillfredsställelse noterar att Transportstyrelsen tagit fram förslag som skall minska eller helst eliminera det fusk som förekommer. Vi har svårt att bedöma om förslaget har tillräcklig effekt men det är viktigt att det medför att trovärdigheten för taxiförarlegitimationen upprätthålls. Transportstyrelsen behöver därför löpande utvärdera genomförda åtgärdas effekt.

En reflektion vi gör är att det bra att att den koden som skall stå på kvittot ska vara taxiförarlegitimationens kod. Detta så man kan kolla detta mot det som står i bilen på legitimationen är samma som på kvittot. Då får kvittot en vidare funktion och kopplar inte bara till att identifiera föraren vid reklamationer etc.?

Likaså är det bra att kravet på att kunna hantera manuellt växlad bil slopas.

För regioner och kommuner som bedriver särskilda persontransporter är tillgången på väl utbildade taxiförare oerhört väsentlig. Det är därför viktigt att kraven läggs på en nivå som inte innebär att personalförsörjningen hotas. Detta är naturligtvis en grannlaga uppgift. I den PM som Transportstyrelsen upprättat som underlag för förslaget om ny föreskrift förs det olika resonemang som ligger till grund för de olika förslag som läggs.

Det antal frågor som varje delmoment innehåller kan ge en indikation på områdets vikt. I bilaga framgår andelen för de olika momenten. En generell synpunkt - som utvecklas mer nedan - är att det är viktigt att skilja på kunskapskraven för förare respektive taxiägare/tillståndsinnehavare. Det är ägaren som ansvarar för val av fordon, service, val av drivmedel, däck mm.

#### **1. Navigering**

Som Transportstyrelsen konstaterar har det hänt mycket vad det gäller navigeringshjälpmedel Så är tex den senaste upplaga av Taxikartan Stockholm från 2017. Efter det har det inte kommit ut någon. Det kartmaterial som i dag finns tillgängligt är i huvudsak digitalt. Det finns lite olika koncept. Dels i fordonet inbyggd, dels speciella produkter typ TomTom och Garmin samt dels appar i mobiltelefoner såsom Google



maps, Appel maps, Waze, Petal etc. Gemensamt för alla är att de är relativt självinstruerande. Uppdateringen sker också relativt snabbt åtminstone i tätort. Få förare om ens någon använder i dag traditionella kartböcker. Att kunna följa en muntlig beskrivning kan i en del fall vara nödvändigt. Att ställa frågor om hur detta skall gå till måste var en utmaning. I övrigt är dagens system så pass självinstruerande så att någon större vikt inte behöver läggas vid denna punkt. Dessutom går utvecklingen så snabbt så att eventuella frågor föråldras fort. Vi uppfattning är att 10% av frågorna är för mycket.

## 2. Körekonomi

I 4§ sägs att "Taxiförare ska ha sådan kunskap om färdplanering, förebyggande fordonsunderhåll, felsökning och körsätt att de självständigt kan bedöma hur den bästa körekonomi uppnås." De understrukna orden (dvs förebyggande fordonsunderhåll, felsökning) är sådant som åvilar fordonsägaren som ju inte behöver vara densamma som föraren. Detta bör i stället åvila tillståndsinnehavaren. Samma sak gäller fordonsunderhåll i 5§

Körekonomi ska ju handla om köra varsamt, mjukt, tryggt och säkert, samt att planera sin körning med det följer lägre drivmedelskostnader och service och underhåll .

## 3. Miljö

Här gäller samma synpunkter som ovan, nämligen att det är viktigt att se vem som har rådighet över vissa frågor och har beslutsrätt i dem och förarens ansvar såsom förare och anställd. I de fall som förare och tillståndsinnehavare är samma person faller ju hela ansvaret på denne.

## 4. Säkerhet

Inga synpunkter på innehållet

## 5. Bemötande

Under 17§ p2 vill vi lägga till under punkten c) Personer med kognitiv funktionsnedsättning

## 6. Sjukdomar och funktionsnedsättningar

Inga synpunkter på innehållet

## 7. Föraren

Inga synpunkter på innehållet

## 8. . Fordonskännedom

Inga synpunkter på innehållet

## 9. . Taxitrafiklagstiftning

## 10. Trafiklagstiftning

På dessa två punkter är vi tveksamma till den omfattning frågorna har. Dessa har mer än 1/3 av frågorna.



2021-07-11

I den mån Transportstyrelsen behöver någon typ av råd vad det gäller de avsnitt som berör särskilda persontransporter så ställer SFF gärna upp.

Med vänlig hälsning

Per Junesjö

Ordf Svenska Färdtjänstföreningen



## Bilaga 1

Delprov 1 ska bestå av följande antal frågor per ämnesområde

1. navigering: 12 frågor,	12	10%
2. körekonomi: 8 frågor,	8	6%
3. miljö: 10 frågor,	10	8%
4. säkerhet: 10 frågor,	10	8%
5. bemötande: 12 frågor,	12	10%
6. sjukdomar och funktionsnedsättningar	10	8%
7. föraren	8	6%
8. fordonskännedom	10	8%

Delprov 2 ska bestå av följande antal frågor per ämnesområde

		0%
1. taxitrafiklagstiftning	23	18%
2. trafiklagstiftning	23	18%
	126	100%