SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET
Svenska Taxiförbundets Service AB

Solna den 29 mars 2018

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.remisser.ff@regeringskansliet.se

Diarienummer: N2017/07438//FF

Remissvar:
"Ett land att besöka" – SOU 2017:95

Svenska Taxiförbundet (Förbundet) är branschorganisationen för Sveriges taxiföretag och har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade betänkande.

Svenska Taxiförbundet är positiv till utredningens betänkande och väljer i sitt svar att avgränsa sig till avsnittet "Trafikutbud och transporter". Inom detta område har utredningen identifierat ett antal frågor för att förbättra tillgängligheten för turister och besökare. Taxi beskrivs i detta avsnitt som en möjliggörare, dock utan att några egentliga förslag ges på vilka förutsättningar som krävs för att taxi ska kunna användas för att uppnå klimatmålen eller förbättra tillgängligheten för turister och besökare.

Svenska Taxiförbundets kommentarer och förslag:

Resa med Taxi ofta förutsättningen för att nå besöksmålet
Turister och besökare är ofta beroende av taxi. Packningen är ofta stor och behovet av resa från dörr till dörr en naturlig följd. Besökare kan ha bristfällig kunskap om regionen eller sakna kunskap om den lokala kollektivtrafiken och hur bokning och betalning av resan går till. Det kan även saknas kollektivtrafik till resans slutmål. Många turistattraktioner (naturreservat, fjällstugor, lokal produktion, lantgårdar m.m.) ligger utanför det ordinarie kollektivtrafiknätet. Till många destinationer är taxi det bästa, mest flexibla och ibland enda alternativet.

Taxi har en nyckelroll för att nå klimatmålen
Taxi får en allt viktigare roll för att nå de uttalade miljömålen för ett fossilfritt Sverige. Med färre privatbilar behövs fungerande alternativ som kan erbjuda ökad reseservice som bidrar till utveckling av hållbara städer och levande landsbygder.

Taxibranschen i Sverige har gått före och banat väg för miljövänligare bilar. Det är ingen tillfällighet att de senaste modellerna av biogas- och elbilar som vi möter, har en taxiskylt på taket. Mer energieffektiva fordon bidrar också till en bättre luftmiljö. I Sverige är 82

Postadress	*Org.nummer*	*Besöksadress*	*Telefon*	*Postgiro*
Svenska Taxiförbundet	802003-4404	Smidesvägen 10	08-566 21 660	70 63 00-1
Svenska Taxiförbundets Service AB	556176-4357	*e-post*	*Fax*	*Bankgiro*
171 22 Solna	*Internet:* www.taxiforbundet.se	förnamn.efternamn@taxiforbundet.se	08-566 21 681	124-9101

procent av samtliga taxifordon högst fem år gamla – och släpper därmed ut mindre av farliga ämnen. Hela 55 procent av taxifordonen i Stockholms län körs på alternativbränslen, alltså på el, gas, hybrid eller etanol.

Kostnaderna för kollektivtrafiken kan minskas

Trots kraftigt ökade kostnader för kollektivtrafiken under perioden 2007 – 2015, 7 procent per år, har resandet under samma period bara ökat med 2,5 procent i antal resor eller 3,7 procent i kilometer per år. Ökningen av antalet resor förklaras i huvudsak av tågens utbyggnad, medan bussarnas persontransportkilometer endast ökat blygsamt trots en kraftig ökning av utbudet.[1]

För Sverige som helhet är beläggningsgraden i snitt 11 procent på en buss. I många län är beläggningsgraden mycket lägre, som till exempel i Örebro eller Södermanland där den endast uppgår till 7-8 procent.[2] Bland dessa bussturer finns turer där antalet passagerare är mellan noll och fem personer.

Detta talar för att satsningar på mer av samma sak inte kommer att leda till en nämnvärd ökning av tillgängligheten. Däremot visar ett flertal goda exempel att satsningar på anropsstyrd kollektivtrafik med taxi, samordning mellan persontransporter och integrerade mobilitetslösningar skulle ge mycket goda förutsättningar för ökad tillgänglighet och service. Något som skulle leda till att boende och turister kan ta sig till fler resmål på tider som passar dem.

Med lägre skatter på taxi skulle besöksnäringen stimuleras. Taxi spelar redan idag en viktig roll som länk i en större transportkedja, såsom för tågstationer och flygplatser. Med överkomliga priser på taxi skulle fler ha råd att enkelt nå Sveriges olika besöksmål.

I rapporten "Ratt – Rutavdrag för taxi. Vad skulle samhället och konsumenten kunna vinna?"[3] betonar rapportförfattaren tillgänglighetens betydelse för persontrafiken. Idag är alternativen för konsumenten för få.

Tillgängligheten kan förbättras med anropsstyrd kollektivtrafik

Dagens upphandlingar har haft fokus på traditionella lösningar när behovet istället är nya idéer för att kunna erbjuda fungerande mobilitetstjänster. Det har bland annat resulterat i att stora dyra bussar upphandlas på linjer där anropsstyrd kollektivtrafik med mindre fordon, såsom taxi, skulle kunna både spara pengar och förbättra servicen.

Anropsstyrd kollektivtrafik innebär att det finns en linjetrafik som trafikeras endast när behov finns. Resenären bokar sin resa via en app, webb eller telefon en viss tid före

---

[1] Se Transportföretagen (2016), https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_Förbunden/BuA/Rapporter/Statistik%20om%20bussbranschen%202016.pdf

[2] Enligt Trafikanalys refererad i denna rapport: https://skl.se/download/18.2ec0a40816106217d5c13555/1516288499896/OJ_kollektivtrafik_webb.pdf

[3] RATT – Rutavdrag för taxi. Vad skulle samhället och konsumenten kunna vinna? Monica Renstig. http://taxiforbundet.se/media/108044/svtf_rut_avdrag_taxi.pdf

avgång. Fordonets storlek anpassas efter antalet passagerare, dessa kan hämtas upp vid bostaden eller i dess närhet och hållplatser passeras där ingen vill åka. Olönsamma busslinjer kan omvandlas till anropsstyrd trafik och områden som idag inte har en busslinje kan erbjudas trafik. Eftersom den anropsstyrda trafiken utförs av de lokala taxiföretagen skapar det också en framtid för en fungerande transportservice för det lokala näringslivet.

Svenska Taxiförbundet har kartlagt omfattningen av anropsstyrd kollektivtrafik (2017), inom den allmänna kollektivtrafiken, i Sverige. Rapporten – Sveriges hemligaste kollektivtrafik[4] – visar att anropsstyrd kollektivtrafik med taxi spar resurser, är effektiv, flexibel och kan garantera tillgänglighet.

I ett fåtal delar av landet är systemet med anropsstyrd kollektivtrafik väl utbyggt som en naturlig del av den allmänna kollektivtrafiken och visar på stora vinster för såväl samhälle som resenär:

- När Arboga kommun ersatte den linjebundna busstrafiken med anropsstyrd kollektivtrafik med taxi, halverades kommunens kostnader samtidigt som nyttjandegraden och kundnöjdheten ökade kraftigt.
- Under 2015 sparade landstinget i Värmlands län 30 miljoner kronor genom att samordna den anropsstyrda kollektivtrafiken med den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst, skol- och sjukresor). Värmlandstrafiken ser också att tjänsten är ett välkommet tillskott för de lokala taxiföretagen, vars existens har stor betydelse för regionen.
- Efter goda resultat av ett pilotprojekt i tio kommuner har Västra Götalandsregionen infört anropsstyrd kollektivtrafik i hela regionen från december 2016, för att utgöra ett grundutbud på landsbygden.

Trots flera goda exempel är den anropsstyrda kollektivtrafiken på de flesta håll ännu i sin linda. Orsakerna till detta diskuterades då representanter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och svenska taxinäringen träffades i oktober 2017. Det framkom att den anropsstyrda kollektivtrafiken överlag ses som ett flexibelt och smidigt sätt att erbjuda ett enklare sätt att resa, i synnerhet i landsbygderna. Samtidigt framkom det att marknadsföringen av trafiken begränsas kraftigt beroende på att det finns en rädsla för att kostnaderna för den anropsstyrda trafiken ska skena. Trots ett flertal goda exempel som bevisar motsatsen – dvs minskade kostnader och förbättrad service – finns det alltså en utbredd felaktig oro bland regionpolitiker och tjänstemän att kostnaderna för denna kollektivtrafik skulle öka.

Låt offentliga upphandlingar styra mot bättre service och tillgänglighet

Taximarknaden kan delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och samhällsbetalda resor, såsom sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och kompletteringstrafik. De

[4] http://taxiforbundet.se/media/106882/pm_sveriges_hemligaste_kollektivtrafik.pdf

samhällsbetalda transporterna svarar för cirka 50 procent av intäkterna. Variationerna är dock mycket stora. Generellt kan sägas att ju större orter, desto större andel företags- och privatresor. På landsbygderna och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transporterna svara för merparten av taxiföretagens intäkter. Det är därför viktigt att upphandling av den särskilda kollektivtrafiken – färdtjänst, skolskjuts och sjukresor – skapar förutsättningar för ortens taxiföretag att överleva.

Tyvärr ser taxibranschen alltför många exempel på att taxiföretagen på landsbygden motarbetas. Regionala kollektivtrafikmyndigheter underlåter, i strid med gällande lagstiftning, att verka för en levande taxinäring när de upphandlar färdtjänst av stora bussbolag som lämnar orten när sista färdtjänstkörningen för dagen är avklarad. Det finns exempel på regioner där samhället konkurrerat ut taxiföretag genom att införa egen-regiverksamhet. Inget av detta leder till ökad mobilitet och tillgänglighet på landsbygden – vare sig för turister och besökare eller för bosatt befolkning.

Med stöd av ovan, vill Svenska Taxiförbundet komplettera utredningens betänkande med följande förslag:

1. Inför ett ekonomiskt stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med syfte att öka andelen flexibla persontransporter som bygger på anropsstyrd kollektivtrafik med taxi.

Eller, för en mer långsiktigt hållbar lösning:

2. Inför ett skatteavdrag för taxiresor motsvarande subventionerna för övrig kollektivtrafik. Det skulle gynna inte bara besöksnäringen utan även aktivt bidra till en övergång från resenärers behov av att köra en egen bil till att använda taxi som ett fungerande komplement till övrig kollektivtrafik.

Samt:

3. Tydliggör de regionala trafikmyndigheternas ansvar för en livskraftig taxinäring i landsbygderna. Det är akut att kollektivtrafiklagen snarast ses över och att det avsnitt som rör taxi ges en tydligare och mer genomgripande skrivning. Utgångspunkten torde vara att myndigheten i varje trafikförsörjningsprogram tydligt ska ange vilket ställningstagande den kommit fram till avseende taxiförsörjningen och även ange skälen för detta.

Svenska Taxiförbundet

Claudio Skubla
Förbundsdirektör