



**Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm**

Remissvar – Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (I2020/02336)

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Infrastrukturdepartementets promemoria på väg om ökad delning av motorfordon (SOU2020/22).

Inledning

Svenska Taxiförbundet ser positivt på åtgärder vilka kan leda till omställningen till ett transporteffektivt samhälle där hänsyn tas även till klimataspekten. Åtgärder som leder till minskad privatbilism samtidigt som den enskilde individens möjligheter till rörlighet och mobilitet i samhället inte reduceras är positivt.

Svenska Taxiförbundet beklagar att utredningsdirektiven inte omfattade taxibranschs möjligheter att uppfylla just dessa transport- och samhällspolitiska mål. Ett utnyttjande av befintlig taxikapacitet som ett komplement till kollektivtrafik och privatbilism ser Taxiförbundet som ett redan existerande alternativ vilket utan alltför mycket ändrad eller ny lagstiftning skulle kunna ge samhälls-, transportekonomiska och individmässiga positiva effekter.

Ökad delning av motorfordon är en positiv väg men inte den enda vägen. Taxiförbundet ser det som viktigt att poängtera och betona att befintlig samt kommande taxikapacitet kan ses som ett komplement till både motorfordonspooler och kollektivtrafik. Ur den aspekten hade det varit önskvärt att utredningsdirektiven tagit ett större helhetsgrepp och inte bara fokuserat på motorfordonspooler utan sökt utreda hur ett minskat ägande av privatbilar kan uppnås utan att individers mobilitet påverkas negativt, där taxikapacitet kan spela en stor roll.

Utredningen

Svenska Taxiförbundet noterar inledningsvis att utredningen bedömer att de föreslagna åtgärderna kommer att bidra till att fler hushåll delar på användningen av motorfordon samt bidra positivt till fler av regeringens miljömål och mål inom transportpolitiken. När fler hushåll delar på användningen av fordon kan också transportsystemets tillgänglighet, flexibilitet, hållbarhet och kostnadseffektivitet öka.

Vidare skall åtgärderna enbart omfatta tjänster vilka tillhandahålls av juridiska personer samtidigt som hyresavtal ej skall behöva ingås separat vid varje tillfälle.

Samtidigt som utredningen gör den bedömningen så pekar utredningen på problem vad gäller till exempel reserverade parkeringsplatser, lägre parkeringsavgifter och reducerade momssatser.

För att helt och hållet undvika problemet med reserverade parkeringsplatser, reducerade momssatser samt ansvarsfrågor som till exempel kan bli aktuella vid trafikbrott, trafikolyckor o dylikt skulle befintliga taxitjänster och taxikapacitet kunna utnyttjas och användas i en högre utsträckning. Taxi är ett fordon som snabbt och enkelt kan ”delas” och användas av fler personer utan att behöva hyras. Tjänsten tillhandahålls och utförs av en juridisk person som även har ett reglerat ansvar både för andra trafikanter som passagerare och förare. Vidare uppstår inte problemet med reserverade parkeringsplatser – förutom möjlighet att kunna hämta och/eller lämna passagerare vid destinationer eller platser som kan vara avstängda för biltrafik.

Svenska Taxiförbundet ser att den föreslagna lagens syfte i § 1 (föreslagen lag om motorfordonspooler) där det slås fast att lagen skall genom att främja användning av motorfordonspooler bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle relativt enkelt skulle kunna uppnås genom att bättre använda existerande taxiverksamhet och taxikapacitet. Genom att göra taxiverksamhet tillgänglig på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt för en bred allmänhet skulle människors mobilitet ökas utan att fordon behöver hyras ut yrkesmässigt.

På liknande sätt skulle taxiverksamheten kunna bidra till transportpolitikens övergripande mål, funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Taxinäringen kan bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, varpå Transportpolitikens övergripande mål uppfylls. Taxinäringen kan även bidra till att Funktionsmålet uppfylls så att transportsystemets utformning, funktion och användning medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet

I utredningens artikel 3.3.1, 3.3.2 och 3.3.3 slår utredningen fast att användning av bilpooler bidrar till minskat ägande av [privat]bilar, minskade körsträckor och minskade utsläpp. Genom ett ökat användande av befintlig taxikapacitet skulle samma positiva effekter uppnås menar Taxiförbundet.

Övriga synpunkter på utredningen

På sidan 48 refereras till en rapport från Trafikanalys vari det nämns att bildelning, samåkning, taxiliknande tjänster och cykeldelning konkurrerar med kollektivtrafiken. Taxiförbundet ser inte att taxiverksamhet skulle konkurrera med kollektivtrafiken utan snarare kunna utgöra ett fullgott komplement till detta. I rapporten skrivs det att ”delningstjänster, inom vilka bilpooler ingår, kompletterar och främjar kollektivtrafiken. Delningstjänster kan bidra till att utöka upptagningsområdet för kollektivtrafiken, täcka luckor i den befintliga transportförsörjningen och främja resandet med flera transportsätt (s.k. intermodalitet).”

Svenska Taxiförbundet vill poängtera att det inte bara är delningstjänster som till exempel bilpooler vilka kompletterar och/eller främjar kollektivtrafiken utan även i allra högsta grad taxikapacitet vilken kan användas för att antingen avlasta hårt belastad kollektivtrafik (buss, t-bana) men även en ökad och/eller förbättrad tillgänglighet och service i områden med lägre trafikeringsgrad.

Detta kommer t.ex. fram i utredningen i dess 10 kapitel - **Andra sätt att främja motorfordonspooler SOU 2020** – där det på sidan 134 anges att ”I kombinerade mobilitetstjänster utgör kollektivtrafiken ryggraden och denna tjänst koppas ihop med t.ex. bilpool, hyrbil, taxi, låncykel etc. för att täcka resenärernas efterfrågan på resor.” men det skulle ha lyfts fram mer i utredningen att taxi faktiskt kan spela en stor roll i detta arbete. Ur den synvinkeln är det beklagligt att utredningen enbart fokuserade på motorfordonspooler och inte tog ett helhetsgrepp där även taxi-näringsens roll belystes.

Svenska Taxiförbundet står självklart till Infrastrukturdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och saksakexpertis om departementet så skulle önska. Vi bidrar gärna med en dialog och är beredda att närvara vid ett möte med för att konstruktivt diskutera dessa frågor.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Bawer Coskun
Tf Förbundsdirektör



Tommy Pilarp
Cheffjurist