

Näringsdepartementet
Transportenheten

Diarienummer
Utr 2014/17
Datum
2014-03-27

Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg – 3. Taxiverksamheten som helhet

Trafikanalys har anmodats att till Näringsdepartementet yttra sig över rubricerad remiss.

Remissen rör förslag till författningsändringar, andra förslag, bedömningar och åtgärder för taxiverksamhet.

Trafikanalys anser att förslagen som helhet innebär förtydliganden och klargöranden som underlättar kontroll och översyn av taxiverksamheten, och instämmer således i huvudsak i de förslag som läggs.

Då taximarknaden kännetecknas av heterogenitet, med olika villkor beroende på var man verkar, och asymmetrisk information, d.v.s. att taxiföretagen har övertaget gentemot kunder (lokalkännedom) och stat (redovisning av intäkter), samt att dessa karaktäristika gör det svårt att nå full effektivitet och att det handlar om tjänsteproduktion, vill Trafikanalys utifrån de transportpolitiska målen kommentera några punkter mer utförligt.

Prissättning och prisinformation

I branschen råder fri taxesättning, vilket, främst i Stockholm, har lett till jämförpriser som kan anses vara orimligt höga och att kunder känner sig lurade.

Att taxikunder ges prisuppgift i förväg är i linje med funktionsmålet. Det stärker kunden genom en ökad tillförlitlighet och trygghet. Om man vet priset innan färden startar kan man välja att stiga ur taxin för att välja en annan operatör, om man tycker priset är för högt. Det blir också en större likhet med andra trafikslag där priset för resan normalt är känt på förhand.

Trafikanalys vill emellertid ge uttryck för viss tveksamhet till hur verksamt föreliggande förslag kommer att vara. Effektiviteten av förslaget är beroende av att konsumenterna är informerade om gällande regler samt att samhället kan kontrollera regelefterlevnaden. Trafikanalys anser att utredningen ej på

ett tillfredställande sätt svarar på hur man kan säkerställa att kunden blir informerad om sina rättigheter till prisinformation, samt hur regelefterlevnad kan säkras.

Gränsen för när prisuppgift måste anges sätts till 500 kr i jämförpris för att förordningen inte skall behöva ändras årligen, samt eftersom en jämn summa anses mer lätthanterlig ur informationssynpunkt. Ett bättre alternativ förefaller vara att relatera beloppsgränsen till prisbasbeloppet för att ta hänsyn till inflationstakten i samhället. Att ett jämnt belopp skulle vara viktigt ur informationssynpunkt är knappast ett bärande argument. Det är ett belopp som behöver kommuniceras till professionella taxiföretag, men knappast ett belopp som blir av betydelse för att resenärer ska förstå systemet.

Ett inneboende problem är att denna reglering riktar sig mot en nisch av branschen som knappast är fokuserad på långsiktiga kundrelationer. Vissa förare kan tänkas försöka kringgå regelverket. Det torde exempelvis vara möjligt att göra det genom kraftiga höjningar av andra avgiftskomponenter än de som ingår i jämförpriset.

Krav på resecentra att informera om prissättning för taxi

Som resenär förväntar man sig att ett resecentrum

- är knutpunkt/bytespunkt
- erbjuder viss service (toaletter, mat och andra förnödenheter samt eventuellt upplevelse/shopping)
- erbjuder reseanknuten service såsom biljettförsäljning eller information om biljetter (pris och försäljningsställen)
- erbjuder information (tidtabeller, förseningar, anknytningar etc.) för de operatörer som angör resecentret.

Taxi är många gånger en viktig del av dörr till dörr-transporten. Om andra operatörer/trafikslag har information på resecentret bör även taxi inkluderas, dels ur ett konkurrensperspektiv och dels ur ett tillgänglighetsperspektiv. Vissa flygplatser/resecentra har idag avtal med vissa taxibolag så att de operatörer som har tillgång till resecentret t.ex. i speciella taxizoner, köper tjänster som ett slags angoringshyra, varpå resecentret också tillhandahåller viss information om taxinäringen för resenärerna. Trafikanalys anser att om taxi har tillgång till resecentra skall också information vara likvärdig övriga trafikslags operatörer på resecentret. Likvärdig i den mening att kunder ges den information som krävs för att de ska vara nöjda resenärer. Eftersom resecentra är en vanlig startpunkt för taxiresor är det vidare viktigt att avtalskraven för taxiföretagens tillgänglighet till resecentret är konkurrensneutrala, samt att de omprövas med jämna mellanrum.

En särskild del av denna problematik återstår i stor utsträckning: Att ge sällanresenärer, speciellt turister, den information de behöver om den avreglerade taximarknaden och att fri prissättning råder. Detta är särskilt angeläget då en helt avreglerad taximarknad är något som inte är vanligt internationellt, utan det vanliga är att någon form av prisreglering råder.

I utredningen finns det inga konsekvenser beskrivna för informationsproblemet, utan Konsumentverket som ansvarar för konsumentinformation bör enligt förslaget vara instansen som ansvarar för informationsspridning om taxi-prissättning och som sådan stödja resecentra i frågan. Trafikanalys anser att informationsspridningen har en nyckelroll för hur man kan komma till rätta med de upplevda problemen i taximarknaden.

Lokalkännedom

Vad beträffar förslag rörande delprov kartläsning och körprov har Trafikanalys inga invändningar utan anser att förslagen leder till förbättringar. Vad gäller skriftligt prov i lokalkännedom, kan förslaget analyseras ur olika perspektiv. Förslaget begränsar möjligheten för taxichaufförer att flytta och utöva sitt yrke i de tre storstäderna. Utredningen anger att avgränsningar såväl geografiskt som gällande berörda taxichaufförer kommer att redovisas senare när Transportstyrelsens föreskrifter tas fram. Trafikanalys vill här påpeka att det kan bli viss gränsdragningsproblematik. Vilka regler ska gälla för en taxichaufför som är verksam utanför "storstadsområdet" och får en körning in i området?

Ur kundernas perspektiv är det mycket viktigt att taxichaufförer känner till kortaste, alternativt snabbaste vägen. Det handlar både om att man som kund måste kunna lita på att man kommer fram till rätt plats inom rimlig tid samt att priset är rätt. Ur ett samhällligt perspektiv är det viktigt att hänsynsmålet beaktas, d.v.s. att man undviker resursslöseri och begränsar miljöbelastningen. Mot bakgrund av föreliggande konsekvensanalys delar Trafikanalys uppfattningen att ett skriftligt prov i lokalkännedom är motiverat. Som nämnts återstår dock nämnda gränsdragningsproblematik så att de praktiska verkningarna för de enskilda taxichaufförerna blir rimliga.

Taxiledningssystem, taxiförarlegitimation & taxameter

Inga synpunkter.

Tillstånd och tillsyn

Trafikanalys anser att förslagen i allmänhet underlättar för tillstånd och tillsyn. Vad gäller Marknadsövervakning har Trafikanalys några kommentarer. Transportstyrelsen skriver att man håller på och bygger upp verksamhet för

att kunna ta fram statistik och kunskapsunderlag, för att med detta kunna beskriva taximarknaden. Det sägs inget om vilken typ av statistik det skulle kunna bli fråga om.

Trafikanalys kommer under våren att publicera en rapport om taximarknaden och i det arbetet har vi brottats en del med frågan "Vad är taxi?" I och med den nya lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik ser vi inom kollektivtrafiken ett ökat inslag av anropsstyrd trafik, olika slags fordon beroende på stundens efterfrågan, ökat inslag av mindre fordon än fullstora bussar etc., d.v.s. en trafik som kan anses vara i gränslandet mellan kollektivtrafik och taxi. Detta gör det extra viktigt med definitioner när marknaden ska övervakas. Vad är det som ska övervakas och därmed beskrivas med statistik? Vissa fordon? Vissa förare? Viss trafik? Beroende på vad man svarar på denna fråga, kan det bli lättare eller svårare att samla in statistik. Det är till exempel en enkel uppgift att sammanställa antal taxifordon (fordon med trafik tillstånd för taxitrafik) och deras körsträcka, ägare, geografiska hemvist etc. Däremot är det betydligt svårare få fram statistik över "taxitrafik" om man då avser t.ex. anropsstyrd trafik.

För Transportstyrelsen är det kanske självklart att det som ska övervakas endast är fordon och förare/företag som har tillstånd (eller borde ha tillstånd) hos Transportstyrelsen. Det är hursomhelst viktigt att med tydliga definitioner beskriva *vad* man kommer att beskriva med statistik och således även inkludera i sin marknadsövervakning. I detta sammanhang bör det även göras tydligt vad man kommer att *exkludera* från sin statistik och vad man kommer att lämna utanför sin marknadsövervakning.

Intrång i varumärken och näringskännetecken

Trafikanalys anser i enlighet med utredningen att rådande lagstiftning är tillräcklig.

Glesbygd

Trafikanalys anser att det enligt tillgänglighetsmålet är viktigt att även glesbygden har fungerade transportmöjligheter. Genom att öka möjligheterna för små taxiföretag att vara med i offentliga upphandlingar av t.ex. färdtjänst och skolskjutsar, ges förutsättning för ett större utbud och således ökad tillgänglighet. Förslaget skulle dock kunna ges en skarpare udd genom att ställa upp villkor för det stöd som Konkurrensverket ska ge kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter i upphandlingar av särskilda persontransporter. Ett sådant villkor torde vara att tydliggöra för upphandlande enheter vilka krav som kan ställas på skäliga arbetsförhållanden för taxiförarna, att priset inkluderar sociala avgifter och nödvändiga försäkringar med mera, i ljuset av

EU:s regelverk och domarna Laval och Rückert. I dagsläget råder stor osäkerhet bland upphandlande enheter om vilka villkor som gäller, vilket tillsammans med att det bara finns en begränsad tid för upphandling innan trafiken måste sättas igång leder till att de tar det säkra före det osäkra och inte ställer några sociala krav alls, utan enbart går på lägsta pris. Detta drabbar dock inte beställningscentralerna själva, utan de taxiföretag och förare som är anslutna till dem.

Ett annat villkor på Konkurrensverkets upphandlingsstöd skulle kunna handla om hur man skriver in uppföljning av de upphandlade tjänsterna i upphandlingsunderlagen och avtalen, för att säkerställa att tjänsten får den kvalitet som överenskommits. Här ingår inte minst att den kontrakterade trafikoperatören levererar kvalitativt och kvantitativt underlag för att kunna bedöma deras prestation, vilket även stipuleras i kollektivtrafiklagen. Hur detta stipulerade krav på utvärdering och leverans av underlag ska operationaliseras har dock ännu inte formulerats av vare sig Transportstyrelsen, Konkurrensverket eller Konsumentverket, eller av någon av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Leverans av underlag för utvärdering skulle till exempel kunna förknippas med bonusar eller viten i upphandlingsunderlagen, på samma sätt som redan görs med andra kvalitetsaspekter. Det pågår ett arbete inom kollektivtrafikbranschen med modellavtal, som skulle kunna utvidgas till att även omfatta särskilda persontransporter. Något sådant arbete pågår inte än, men Transportstyrelsen, Konkurrensverket och/eller Konsumentverket skulle kunna uppmuntra eller ta initiativ till det.

Trafikanalys instämmer också i utredningens förslag att utvärdera undantagsreglerna från konkurrenslagens förbud mot konkurrensbegränsande samarbete. På marknaden för samhällsbetalda resor (färdtjänst och andra särskilda persontransporter) synes marknaden gå mot en allt större koncentration med en enda dominerande aktör, Fågelviksgruppen, som bland annat driver beställningscentralerna Taxi Kurir och Taxi 020. De taxiföretagda Taxi Stockholm och Taxi Göteborg, som till skillnad från Fågelviksgruppen ställer krav på att anslutna åkerier betalar sociala avgifter och försäkringar, har en mycket begränsad marknadsandel av de särskilda persontransporterna i de regioner där de är verksamma. Rabatterna för en färdtjänstresa jämfört med en privat betald taxiresa kan ligga på 40-50%, vilket också gör att taxiförare som till stor del får betalt på ren provision undviker sådana körningar, åtminstone i storstäderna, vilket i slutändan drabbar resenärerna negativt. En utvärdering av Konkurrensverket skulle kunna ge besked om dels konsekvenserna för brukarna av färdtjänst och andra särskilda persontransporter,

och dels om huruvida konkurrensen på både den nationella och på mer lokala marknader för i synnerhet särskilda persontransporter har blivit så liten att det behövs ingripanden från myndigheterna.

Övriga ändringar

Inga synpunkter.

Konsekvensanalys

Trafikanalys tycker det är positivt att utredningen tar upp konsekvensanalyser över olika alternativ till förslagen, vilka som berörs, vad de ekonomiska konsekvenserna är samt andra konsekvenser såsom hälsa, miljö, säkerhet samt för branschen/enskilda åkare. Konsekvensanalysen är generellt tillfredsställande, dock saknar vi, som tidigare nämnts, en konsekvensanalys över informationsspridning och resecentra.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande. Petra Stelling har varit föredragande.

Brita Saxton

Generaldirektör