

2021-07-05

Ert diarienumr TSF 2020-144

vag@transportstyrelsen.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remiss Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation, om prov i yrkeskunnande för taxitrafik och om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi. Utöver detta ansvarar våra medlemmar ofta för skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor beroende på hur ansvarsfördelningen avtalats i respektive region. Vid senaste årsskiftet hade tex 82% av kommunerna överlåtit trafikansvaret för färdtjänst på RKM. Inga av våra medlemmar har tagits med på sändlistan för remiss.

Transportstyrelsen gör genom detta förslag en välbehövlig omarbetning av den reglering som täcker utbildning och krav på taxiförare och taxiföretagare. Det är mycket positivt att antalet regeldokument minskas och texterna istället konsolideras, det underlättar för alla som ska tillämpa reglerna. Transportstyrelsen har gjort ett grundligt förarbete och en tydlig konsekvensbeskrivning.

Vi har inget att erinra mot att kraven på manuellt växlad personbil tas bort eller tilläggen kring muntlig körbeskrivning. Vi ser det som positiva anpassningar till teknik- och samhällsutvecklingen. Vad gäller krav på examensprov i vissa fall för trafikansvarig i person/godstransport har vi inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag. Och kommenterar därför inte vidare dessa delar.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation

Rent textmässigt hade vi gärna sett att kraven på vad man ska kunna kommer före hur provet ska gå till, dvs kapitel 2 kommer efter föreslaget kapitel 3. Bland annat avsnittet om Miljö är för oklart skrivet. Det förutsätter att provtagaren delar lagstiftarens värdegrund om vad som är en god miljö och vilka effekter kolväten, koldioxid, partiklar har i luften och atmosfären samt en god kunskap om hur livscykelperspektivet för energilagring i elbilar tillgodoser miljöperspektiv. Liknande värdegrundskrav finns tex vad gäller "rent fordon", "rätt körställning" och "lämpligt" sätt att agera på hot och våld. För det senare, här finns inom professionen olika skolor kring hur bemötande bör ske. Det är då kanske inte rimligt att blivande taxiförare förväntas känna till detta, utan istället lär sig hur den förväntas agera enligt rådande samhällsnorm.

När det gäller kunskap om däck saknar vi en skrivning motsvarande den om miljöegenskaper vad gäller även trafiksäkerhetsegenskaper.

Under stycket om bemötande används begreppet diskretion. Detta är inget ord som finns i lagar, utan där handlar det om hantering av personuppgifter och sekretess. Det är rimligt att hänvisa till att föraren kan tillämpa lämpliga delar av denna lagstiftning samt



2021-07-05

kan redogöra för dess innebörd. Vi förstår ambitionen att genom att frikoppla texterna från hänvisningar till specifika lagstiftningar underlättar er administration, men samtidigt är det viktigt att de subjekt som berörs av lagar, regler och förordningar kan enkelt förstå vad som avses och vad reglerna faktiskt innebär. Inkonsekvent mot er egen skrivning är att ni inför en särskild punkt med hänvisning till den specifika lagstiftningen om rökförbud, trots att punkten i anslutning ovan reglerar just kunskap om tobaksrök.

I stycket om sjukdomar, har begreppen "kännetecken och symboler" tagits bort samt uppräkningslistan av vilka sjukdomar som är "vanliga". Detta är synd, då avgörandet vad som är vanliga sjukdomar säkerligen är subjektivt både vad avser hur grava de är och hur många till antalet. § 19 kan dessutom tolkas som att det räcker med att provtagaren känner till namnet på sjukdomen/funktionsnedsättningen.

Under stycket om föraren; kravet kring kunskaper om mobiltelefon etc vid framförande bör också kopplas till att kunna redogöra för aktuell lagstiftning på området.

Under stycket om fordonskännedom. Kravet kring däck, vi finner det rimligt att även kunna ställa kravet att taxiföraren kan byta till nödhjul, använda punkteringsspray inte bara teoretiskt förstå utan faktiskt kunna tillämpa. Motsvarande när det gäller startkablar, inte bara känna till riskerna utan faktiskt komma ett steg längre och kunna korrekt tillämpa start med hjälp av startkablar. Och motsvarande vad gäller ett vanligt batteri och säkringar. Allt så klart med förbehållet "om konstruktionen så tillåter"

I Kap 4 Körprov. Föreslår vi att ni byter ut "han och hon" mot en könsneutral skrivning i 14:e paragrafen.

Avgifter för prov

Det vore rimligt att Transportstyrelsen överväger att alltid tillämpa förskottsbetalning. Dvs en förutsättning för att prov ska kunna genomföras är att betalning kommit till handa X tidsenheter innan provet ska genomföras (tex 3 arbetsdagar). På så sätt förenklas de administrativa processerna då inte alternativa sätt behöver upprätthållas för de som inte betalt tidigare och påminnelse/krav kommer få minskad börda då det finns en motivering att betala, nämligen att få chansen att göra provet.

Krav på proven

Vi stöder tanken att förenkla den komplexitet som råder kring godkännandenivåer och dess samvariation på olika delprov. En ökad förutsägbarhet är positivt.

Det är även positivt att proven kan bokas utan inbördes ordning, detta lär bättre kunna utnyttja provtider och öka genomströmningen av provtagare.

Vi noterar dock att för låga kravnivåer 12/20 och 9/15 andelar rätt på proven är mycket låga krav för en verksamhet där det krävs professionella personer. Att sätta upp ett omfattande regelverk och sedan säga att du behöver bara kunna 60% av det blir en självmotsägelse. Speciellt när man har en lång kravlista på kunskapskrav och bantar den kraftfullt inför provsituationen i en där smalare lista med färre krav. I så fall bör man överväga att ställa färre kunskapskrav på provtagaren och sedan minska antalet möjliga fel denne ska ha vid prov av dessa krav. Det finns en inkonsekvens i materialet där Transportstyrelsen



2021-07-05

skriver "vi har inte fått inte några uppgifter som tyder på att kunskapsnivån hos dem som avlägger dessa prov är för låg och därför anser vi att ett krav på 60% är rimligt", ja men självklart om man sätter 60% som rimlig kunskapsnivå kommer man sannolikt inte få några större problem att uppnå lågt ställda krav. Att inga klagomål inkommit kan ju dessutom bero på att detta avser de delar som inte är publika mot resenär, kan kanske istället kan förväntas att företagets lönsamhet, miljövänlighet och arbetsmiljöaspekter brister.

På annat ställe (i den kompletterande konsekvensbeskrivningen) framförts att "taxiförare som fått godkänt resultat på provet i yrkeskompetens men som senare visat sig ha otillräckliga kunskaper", och som sagt om man bara har krav på 60% kunskaper av det man ska lära sig är det klart att det senare syns ut mot kunderna. Det vore sannolikt rimligare att ställa krav på ca 80% kunskapsnivå för att sedan som precis alla inlärning har en acceptans att kunskap bleknar eftersom. Men och med detta höja både kunskapen i samband med prov och den varaktiga kunskapen något år efter provet.

Vår bedömning är att kunskapskraven fortsatt går att rensa, tex blir sannolikt taxiföraren inte bättre taxiförare för att den kan redogöra för vad en släpkärra är för något. Vissa punkter bör rimligen det räcka med att kontrollera att det finns körkortsbehörighet kring.

Regleringen att körprovet ska avbrytas och underkännas om den sökande utför körprovet på ett sätt som gör att det finns anledning att anta att han eller hon kommer att utgöra en fara för sig själv eller andra trafikanter bör omformuleras så att konsekvenserna av en sådan händelse också ges möjlighet att påverka körkortsinnehavet. Om händelse är så allvarlig att körprov inte kan fullföljas är det tveksamt kring fortsatt innehav av körkort.

Taxiförarlegitimationens utformning

Vi ställer oss avvisande till borttagande av namn på taxiförarlegitimation. Dels då baksidan ändå ska förses med en namnteckning. Dels eftersom ett personligt bemötande sannolikt i de flesta fall lugnar mer än det triggar, medan opersonliga bemötanden riskerar att trigga hotfulla stämningar och aggression. I situationer där resenären beställt resa med sitt namn (vilket ju är gängse i många resor, tex samhällsbetalda serviceresor) kommer resenären dessutom att uppleva sig i underläge då föraren känner till resenärens namn men inte omvänt. Inom serviceresor har många huvudmän som krav att förare presentera sig med namn. För den som har en hörselnedsättning är det då en trygghet att kunna läsa förarens namn. Notera tex att för Uberförare har namn och foto varit det som skapat en acceptans- och trygghetskänsla för tjänsten, som annars inte att uppstått om förare tillåtits vara anonyma.

Om taxiförarlegitimationen skulle vara enbart till för polisens kontroller skulle den precis som ett körkort kunna förvaras i en plånbok, men genom kravet att den ska vara väl synlig för passagerarna visar det att kraven inte enbart har en funktion utifrån ett behov i en lagstadgad kontroll.

Vi har inget emot att personnumret döljs i en streckkod, det vore också rimligt att i samma streckkod inkludera åtminstone delar av namnet för förenklad kontroll och högre säkerhetsnivå mot förfalskningar.



2021-07-05

Det är så klart allvarligt att utsättas för hot och förföljelse, men då gäller det för rättsapparaten att ta i tu med dessa problem och lagföra de som utsatt förare för hot. Att ett fåtal incidenter uppstår får inte hindra att resenärerna upplever att de har en trygg och säker resa med förare de kan få förtroende och tillit till. Att påstå att det är lika lätt att komma ihåg en sexsiffrig kod som man första gången bekantar sig med som ett namn är ett kraftigt felslut i tanken, det kan nog alla intyga som glömt bort portkoder, kreditkortskoder och andra lösenord vilka för hjärnan är uppbyggda av meningslösa kombinationer av tecken. När det gäller krav på foto tycker vi det vore rimligt att samma krav som gäller för körkortsfoto ska gälla här. Vi ser inga anledningar att ställa andra krav här. Fotot är till för att underlätta identifiering. Rimligen bör också foto taget vid avläggande av prov maskinellt jämföras med körkortsfoto och om stora diskrepanser uppstår bör manuell granskning genomföras. Detta som ytterligare ett steg i att stävja fusk där provtagaren är något annan än den som ansöker.

Fler steg behövs

Taxinäringen är i fortsatt behov av modernisering och anpassning till verkligheten. Vi ser skrivningar om elektroniskt utfärdande av taxiförarlegitimation i konsekvensutredningen. Detta är positivt, vi ser att nästa rimliga steg Transportstyrelsen tar är att digitalisera tidredovisningen för taxiförare och koppla den mot den digitala taxiförarlegitimationen. Detta kommer minska fusk med både vem som faktiskt kör och vad gäller kör- och vilotider. Det finns behov av detta både ur arbetsmiljö-, arbetsgivar- och beställar-/kvalitetsperspektiv.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD Svensk Kollektivtrafik