

Motion till riksdagen

1985/86:T430

Hans Nyhage m. fl. (m)

Befrielse för taxiägare från skyldigheten att tillhöra en gemensam beställningscentral

Riksdagen avlog föregående år på förslag av trafikutskottet en motion från moderat håll i vilken yrkades att taxiägare ej skall vara skyldig att tillhöra en gemensam beställningscentral för att kunna utöva sitt yrke. Trots att trafikutskottet i sitt betänkande (TU 1985/86:2) med skärpa framhöll vilka grunder som föreligger för länsstyrelserna att ge dispens, fortsätter vissa länsstyrelser att tala maktspråk i avsikt att tvinga de taxiägare som av klart angivna skäl vill stå utanför att tillhöra en gemensam beställningscentral. Därest anslutning ej sker dras trafiktillståndet in. Detta är enligt vår mening djupt allvarligt och kränkande mot den enskildes rättstrygghet.

I den ovan återopade motionen (1984/85:2570) uttalades följande:

Riksdagen antog våren 1980 proposition 1979/80:142 om vissa taxifrågor. Riksdagsbeslutet medförde ändringar i yrkestrafiklagen (YTL) och yrkestrafikförordningen (YTF). Dessa förändringar trädde i kraft den 1 oktober 1980 och finns intagna i SFS 1980:397 och 1980:643.

Enligt beslutet skall begreppet trafikområde tillämpas i stället för stationsort. Taxibilarna skall ha bestämda uppställningsplatser. En kommanderingsplan skall fastslå trafikeringsplikten och skyldighet föreligga för den som har tillstånd till taxitrafik att vara ansluten till en beställningscentral.

I regeringens proposition framhålls att länsstyrelserna i enskilda fall kan medge att frågan om beställning av taxibilar löses på annat lämpligt sätt än genom en gemensam beställningscentral. I riksdagsbeslutet fastslås att länsstyrelserna äger rätt att medge undantag från skyldigheten att vara ansluten till en beställningscentral. I Transportrådets cirkulärskrivelse, 1981-01-12, till samtliga länsstyrelser anges otvetydigt dessa undantagsmöjligheter. Transportrådet anser att undantag från anslutningsskyldigheten bör medges om starka skäl talar för detta.

Av propositionen, riksdagsbeslutet och Transportrådets skrivelse framgår klart, att det inte föreligger en absolut skyldighet för taxiinnehavaren att tillhöra en beställningscentral. Tvärtom fastslås med all tydlighet att länsstyrelserna äger rätt att besluta på annat sätt. Det går således inte för länsstyrelserna att hävda, att för att erhålla tillstånd till taxitrafik föreligger tvång att tillhöra beställningscentral. Vissa länsstyrelser, t. ex. i Kopparbergs län, har till fullo insett detta och handlat därefter. Andra åter, t. ex. länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län och Älvsborgs län har tyvärr inte velat ta fasta på detta.

Undantag från anslutningsskyldigheten skall kunna medges när starka skäl föreligger, heter det i flera sammanhang. Kan det verkligen finnas starkare skäl, än vad människorna i en hel bygd anser, vad kommunstyrelse, skolstyrelse, socialnämnd, fritidsnämnd, sjukvårdsansvariga, kyrkliga företrädare m. fl. enhälligt hävdar? Bevisen från skilda delar i vårt land om en

total uppslutning tvärs över alla partigränser bakom kravet att tvång ej skall föreligga i detta sammanhang är många och klarläggande. Exempel på detta är Marks kommun i Älvsborgs län och Stenungsund i Göteborgs och Bohus län.

Konsekvenserna av ett vidhållande av tvångsanslutningen är många och negativa. Uppenbar risk föreligger att taxiägare i glesbygden av kostnadsskäl upphör med sin verksamhet. Självfallet går detta ut över människorna i bygden. Ett antal arbetsstillfällen försvinner. Servicen blir klart försämrad. Ökade kostnader genom längre framkörningssträckor blir följden.

I glesbygden är taxirörelsen ofta ett familjeföretag, ej sällan i kombination med annan närliggande verksamhet såsom bensinstation, serviceverkstad m. m. Tjänster av skilda slag utförs av familjemedlemmarna själva, vilket håller omkostnaderna nere och påverkar lönsamheten i gynnsam riktning. Mottagande och förmedling av taxibeställning hör till dessa tjänster. Genomgående fungerar detta på ett fullgott sätt. För särskilt människorna/kunderna i närområdet utgör det en trygghet att ha en personlig kännedom om taxiägaren och hans/hennes familj och veta att det normalt inte föreligger några svårigheter för vederbörande att hitta till beställaren. Genom tvånget att tillhöra en gemensam beställningscentral rycks grunderna för denna positiva verksamhet undan och förbyts till något i de flesta avseenden sämre.

Det finns många exempel från de områden, där tvånget segrat över förnuftet, att orimliga konsekvenser uppstått för den enskilde. Kostnaderna för framkörningen har kraftigt överstigit vad transporten som sådan har kostat. Väntetiderna har blivit långa därför att taxiföraren i fråga saknat lokalkännedom. För enskilda taxiägare har kostnaderna sprungit i höjden på grund av höga anslutningsavgifter m. m. Vad är det för mening att med tvång genomdriva åtgärder av den karaktären? Varför inte respektera vad alla i en kommun/bygd anser vara rätt och riktigt och bäst? Så mycket mer som riksdagsbeslutet otvivelaktigt öppnar möjligheterna för detta!

Det är anmärkningsvärt att vissa länsstyrelser fäster större avseende vid en generell tillämpning av en paragraf i yrkestrafikförordningen än vid de möjligheter som enligt riksdagsbeslutet föreligger att ta hänsyn till de direkt berördas uppfattning och vilja. Andra länsstyrelser är förvisso inte lika låsta i sina ställningstaganden. Där låter man respekten för bygdens, människornas, myndigheternas och de enskilda taxiföretagarnas inställning och önskemål väga tyngst. Ingen lär med bästa vilja i världen kunna hävda att en sådan generös hantering av frågan varit till skada i någon omfattning av betydelse. Däremot har den varit till gagn för det stora flertalet av alla direkt berörda.

Enligt vår mening måste hela frågan om tvångsanslutning omprövas. Tillstånd att utöva taxitrafik får inte kopplas till tvånget att tillhöra en beställningscentral. Anslutningen skall vara frivillig. Utebliven anslutning får ej innebära indraget tillstånd.

Det bör ankomma på utskottet att utarbeta erforderlig författningsändring.

Eftersom verkligheten visar att det inte genom ett dispensförfarande går att få en rätsida på problemen i samband med kraven på taxiägare att tillhöra en gemensam beställningscentral, måste bestämmelserna ändras i enlighet med vad ovan angivits. Riksdagen bör således fatta beslut härom.

Mot. 1985/86

T430

Hemställan

Mot. 1985/86

T430

Med anledning av vad ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar att skyldigheten för taxiägare att tillhöra en gemensam beställningscentral för att få tillstånd att utöva taxitrafik skall upphöra.

Stockholm den 27 januari 1986

Hans Nyhage (m)

Arne Svensson (m)

Sten Sture Paterson (m)