

Cirkulärnr: 1990:33
Diariernr: 1990:348
Handläggare: Janne Rusk
Avdsek: KT Gatu
Datum: 1990-03-06
Mottagare: Kommunstyrelsen
Trafiksamordnare
Inköpskontoret
Rubrik: Kommunalt ansvar för taxiförsörjningen?

Kommunalt ansvar för taxiförsörjningen?

Det har från en del håll framhållits att kommunerna kommer att få ett ansvar för att det finns en tillfredsställande taxiservice inom kommunen när branschen avregleras den 1 juli 1990. Det torde finnas flera orsaker till att den uppfattningen har spridits. En av anledningarna är att allmänhetens taxiservice har omnämnts både i den trafikpolitiska propositionen och i huvudmannaskapslagen.

När konkurrensen släpps fri den 1 juli så blir prissättningen fri. Samtidigt upphör trafikeringsplikten att gälla. (Trafikeringsplikt = skyldighet att alltid ta emot beställningar och utföra transporter). Oavsett hur konkurrensen kommer att utvecklas så måste den som köper transporttjänster i avtalet med trafikutövaren reglera när och hur transporter ska utföras. Som huvudman för färdtjänst och skolskjutsning måste kommunen i avtalet säkerställa att transporter kommer att utföras på de tider och med den standard som kommunen har beslutat. På samma sätt förutsätts andra huvudmän i avtalen med trafikutövarna säkerställa att andra samhällsbetalda resor såsom sjukresor fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Allmänhetens taxiresor är de resor som inte till någon del bekostas av samhället. Det kan vara privata resor eller resor i tjänsten som arbetsgivaren ersätter. Den övervägande delen är nöjesresor såsom restaurang eller evenemangsbesök samt anslutningsresor till kollektiva färdmedel.

I det kommunala upphandlingsreglementet finns inget utrymme för att ta hänsyn till andra faktorer än de som rör de tjänster man köper. För att kommun, landsting eller trafikhuvudman ska ges en möjlighet att kunna påverka taxiservicen har lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik (SFS 1978:438) kompletterats med följande:

"Då en kommun, en landstingskommun eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får beaktas även åtaganden av anbudsgivare att hålla en god taxiservice för allmänheten."

Detta innebär att det finns möjlighet men ingen skyldighet att påverka tillgången till taxi för allmänhetens resor. I den proposition som föregick riksdagsbeslutet om avreglering framhölls att man i första hand ska ge marknaden möjlighet att utvecklas fritt och att en ökad konkurrens i de flesta fall också medför en bättre service. Något långtgående engagemang från kommunernas sida bedömde man inte vara påkallat.

I propositionen har man bedömt att ett eventuellt kommunalt engagemang i fråga om tillfredsställande servicenivå för allmänhetens taxiresor ska kunna klaras utan kommunala subventioner. En utjämning av kostnader kan liksom hittills göras inom trafikantkollektivet. Ett kommunalt engagemang får heller inte leda till att kommunen påverkar konkurrensförhållandena genom att ge vissa trafikutövare otillbörliga konkurrensfördelar. Kommunerna ska i första hand inrikta sig på uppgiften att på så fördelaktiga villkor som möjligt köpa taxitjänster för skolskjutsning, färdtjänst m m

I normalfallet bör man kunna räkna med att avgifter och servicenivå blir tillfredsställande även för allmänhetens taxiresor utan kommunala insatser. Erfarenheterna efter avregleringen kan emellertid komma att visa att det på några håll i glesbygden blir dålig

service. Kommunen bör i dessa fall i sin roll som största köpare av samhällsbetalda resor hålla en viss beredskap att genom avtalet med taxientreprenörerna garantera glesbygden en tillfredställande trafikförsörjning.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET
Kommunaltekniska avdelningen

Jane Cederqvist

Jan Söderström