

Nr 741

Av herrar **Bengtson** i Solna och **Oskarson**, om statligt stöd till taxitrafiken i glesbygder, m. m.

(Lika lydande med motion nr 601 i Första kammaren)

För allmänhetens betjänande är det väsentligt att vi har en väl fungerande taxirörelse. I städer och tätorter uppstår problemen ofta i rusningstid samt vid otjänlig väderlek. På landsbygden, där trafikservicen tyvärr kontinuerligt försämras, torde allmänheten framdeles få allt större behov av en god taxirörelse. För att öka möjligheterna till en god service är det nödvändigt att det sker en snabb liberalisering i den flora av bestämmelser som omgärdar denna näring.

Enligt principerna för den statliga trafikpolitiken som antogs av statsmakterna 1963 skall den tredje och sista etappen av liberaliseringen träda i kraft den 1 juli 1968. Enligt denna torde att döma av en departementspromemoria i ärendet även taxirörelsen få en friare ställning. Ett av de viktigare sätten att från myndigheternas sida styra taxirörelsen är taxesättningen. Denna regleras i Allmänna ordningsstadgan § 25. Här sägs bl. a. att kommunala fullmäktigeförsamlingar skall yttra sig över taxorna och att taxorna skall fastställas av Konungens befallningshavande. Det kan påvisas att en taxehöjning, påkallad genom ökade löne- och andra omkostnader, kan draga ut en tid av upp till ett år från det en organisation ansökt härom. Detta torde vara klart otillfredsställande, då räntabiliteten under tiden hinner bli så försämrade att man ej kan få den kvalitet på förare som allmänheten har rätt att kräva.

Enligt vår uppfattning skulle det vara tillräckligt om de av organisationerna fastställda taxorna anmäldes till de lokala trafiknämnderna, som äger att utfärda trafiktillstånden. Skulle en taxa ligga för högt har nämnden då möjlighet att öka antalet tillstånd och därigenom öka utbudet. Skulle en taxiorganisation obehörigt utnyttja en monopolställning, finns statens pris- och kartellnämnd, som torde kunna få initiativrätt att ingripa. Genom en friare taxesättning (vilket dock ej innebär att man får avvika från den taxa man själv fastställt) skulle man exempelvis under rusningstid i tätorter kunna ha förhöjd taxa för att stimulera till insättande av fler vagnar. Detta skulle även innebära kompensation för de besvärliga och tidsödande körningarna i bilköer, samtidigt som det något borde minska efterfrågan. Sådan förhöjning förekommer redan nu under obekvämt arbetstid på nattpassen. Vidare kan man förutsätta att taxiorganisationen följer väderleksrapporterna så att, då dåligt väder förutses, fler vagnar sätts in. Kommunernas kontroll över taxan bör som nämnts utövas genom de av dessa utsedda lokala trafiknämnderna.

Det förefaller lämpligt att kraven på taxibilarna är ganska rigorösa, och en enhet-

lig bedömning är önskvärd. Beträffande reservvagnar, resp. ersättningsbilar finns f. n. detaljbestämmelser, som icke fyller någon uppgift. I den mån dessa typer av vagnar betingar olika försäkringspremier torde det vara tillräckligt att de klassificeras hos försäkringsbolagen.

Såvitt vi kunnat se finns fortfarande bestämmelser om att förare skall provas av polisen i lokalkännedom. Denna bestämmelse har icke samma aktualitet nu för tiden, åtminstone ej på de platser där taxiorganisationen har radioförbindelse med förarna. Kravet på att förare skall förete redbarhetsintyg bör emellertid ej bortfalla, då det är ett allmänt intresse att förarkårens goda standard vidmakthålles.

Taxirörelsen kommer som tidigare nämnts att få en vidgad betydelse då det gäller att vidmakthålla en god trafikservice i glesbygder. Det kan därför övervägas att i kostnadsbesparande syfte införa statsbidrag för taxirörelse efter principer parallella med dem som nu gäller för busstrafik. En försöksverksamhet borde aktualiseras i samband med nedläggning av järnvägs- respektive busslinjer.

Med stöd av ovanstående hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t dels anhålla om förslag till liberalisering av de regler som omgärdar taxinäringen i enlighet med statsmakernas år 1963 fattade principbeslut, dels också anhålla om förslag till riktlinjer för statsbidragsgivning till taxitrafik i avsikt att upprätthålla en god trafikservice för innevånare i glesbygder.

Stockholm den 26 januari 1968

Bengt Bengtson (h)
i Solna

Gunnar Oskarson (h)
