

Nr 768

Av herr Antonsson m. fl., angående taxitrafikens villkor och förutsättningar.

Samhället bör på en rad viktiga områden föra en politik i förutsättnings-
skapande riktning beträffande medborgarnas levnadsbetingelser. Därvid har
samhället också att se till att människor boende i landsdelar med olika
bebyggelsestruktur får likvärdiga levnadsvillkor. Ett av de områden på
vilket detta gäller är kommunikationsväsendets. Där har riksdagen genom
sitt beslut 1963 om den statliga trafikpolitiken sagt att det åtminstone delvis
skall råda lika villkor mellan olika bebyggelsestrukturer. Sålunda utgår över
statsbudgeten såväl ersättningar till statens järnvägar för drift av icke
lönsamma järnvägslinjer som ersättningar till trafikföretag för drift av
icke lönsamma busslinjer. Staten stödjer även byggandet av tunnelbanor.

Det finns emellertid ytterligare en del av kommunikationsväsendet till
vilken samhälleligt stöd bör övervägas, nämligen drosktrafiken. Genom den
ökade biltätheten har situationen för många droskägare särskilt i mindre
tätorter och på landsbygden blivit prekär. Genom att åta sig speciellt
skolskjutsar och sjuktransporter har dock de flesta av dem hittills kunnat
fortsätta sin verksamhet. Underlaget för den traditionella taxitrafiken sjunker
emellertid undan för undan, och utvecklingen torde medföra att ett stort
antal taxistationer på landsbygden och i mindre tätorter måste läggas ner
inom en inte särskilt avlägsen framtid. Det kommer emellertid inom över-
skådlig tid att finnas människor, som måste anlita taxi för att resa. Det är
därför angeläget att drosktrafiken kan upprätthållas, och för att detta skall
kunna ske krävs samhällets stöd i en eller annan form. Då det, som vi ovan
anfört, är naturligt att staten bär visst ansvar för kommunikationsväsendet
såsom en nödvändig samhällsservice och taxitrafiken ingår som ett led i
denna kommunikationsservice, anser vi det riktigt att staten bär visst
ansvar för denna trafiks fortbestånd och söker underlätta dess allmänna
villkor.

Med hänsyn till företagsstrukturen inom taxitrafiken utgår vi från att
statliga stimulansåtgärder bör kunna vidtagas utan någon som helst ändring
av ägandeförhållandena inom denna trafikgren. Det statliga engagemang för
en aktiv lokaliseringspolitik som riksdagen beslutade 1964 är en sak som
kan åberopas till förmån för statlig aktivitet på detta område. I första hand
är det naturligtvis människor som inte själva är bilägare som måste anlita
taxi, och denna kategori återfinnes framför allt bland låginkomstgrup-

perna; i allmänhet är det äldre människor det rör sig om. Mot den bakgrunden torde ett statligt stöd till drosktrafiken kunna motiveras även utifrån sociala utgångspunkter.

Vi finner det naturligt att alltfler människor skaffar sig bil. Å andra sidan finns det anledning understryka att de som av någon anledning inte gör det bör ha god tillgång till andra kommunikationsmedel. Ur samhälls-ekonomisk synpunkt torde det i många fall vara fördelaktigast med kollektivtrafik. Om man ser en statlig stimulans åt drosktrafiken som naturlig samhällsservice vore måhända ett restitutionsförfarande i fråga om drivmedelsskatten den enklaste och effektivaste åtgärden. Beskattningen på drivmedel är ju den största driftkostnadsposten för taxiägarna. Ett dylikt restitutionsförfarande kompliceras emellertid av en rad faktorer, bl.a. av olika skattesatser på olika slag av drivmedel.

Över huvud taget behöver näringens förhållande kartläggas, varvid givetvis skatterestitution och kreditbehoven även bör beaktas som möjliga former för statlig stimulans åt näringen.

Vi förordar därför en statlig utredning om taxitrafikens allmänna villkor och framtida förutsättningar.

På många håll har det minskade trafikunderlaget framtvingat inskränkningar i busstrafiken. I sådana fall har allmänhetens beroende av taxitrafiken ökat. Det kan även ifrågasättas om det inte skulle vara mera fördelaktigt med utökad drosktrafik i stället för busslinjer med mycket låg resandefrekvens. Därvid måste man dock räkna med stöd av den storleksordningen, att taxiavgifterna kan hållas på en nivå jämförlig med biljettpriiserna. Även denna aspekt på förevarande problem bör utredningen ta ställning till.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning av taxitrafikens allmänna villkor och framtida förutsättningar med särskild hänsyn till statliga stimulansåtgärder för ifrågavarande trafik.

Stockholm den 26 januari 1966

Johannes Antonsson

Claes Elmstedt

Erik Larsson

Stig Josefson

i Öskeviksby

i Arrie

Tage Sundkvist

Rune Gustavsson

Karl Gust. H. Boo

i Alvesta

Anders Dahlgren

Harald Larsson

Einar Larsson

i Hedenäset