

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen

Allmänna byrån

Beslutande

Minister

Mika Nordberg

Föredragande

Byråchef

Petra Bengts

Justerat

Omedelbart

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

Nr 70

Taxienkät

ÅLR 2016/6971

Beslöts att anteckna sammanställning av enkätsvar till kännedom.
Sammanställningen finns i bilaga I116E44.

Nr 71

Tillsättande av landskapets vägnämnd för enskilda vägar
för åren 2016-2020 enligt 58 § landskapslag (2008:59) om
enskilda vägar

ÅLR 2016/7761

Landskapsregeringen beslöt utse medlemmarna i landskapets vägnämnd
för enskilda vägar i enlighet med 58 § landskapslag (2008:59) om
enskilda vägar enligt följande:

Ordförande: Christina von Hertzen

Ersättare: Ulrica Lindström

Vice ordförande: Christian Rögård

Ersättare: Torsten Sundblom

Medlem: Ulla Andersson

Ersättare: Eva Törnroos

Mandattiden för nämnden är fyra år och löper från och med 1 november
2016 till och med 31 oktober 2020.

Som sekreterare i landskapets vägnämnd för enskilda vägar fungerar
projekteringsingenjör Ulf Lustig vid Infrastrukturavdelningen på Ålands
landskapsregering.

Arvodet till medlemmarna i nämnden utgår enligt Ålands
landskapsstyrelsens beslut om kommittéarvodet, fastställt 30.9.2013 (ÅLR
2013/8208), dock med följande undantag:

Arvodet till medlemmarna ska utgå enligt följande:

65 euro om förrättningen tar högst sex timmar

90 euro om förrättningen tar mer än sex timmar
115 euro om förrättningen tar mer än nio timmar

Till ordförande utgår nämnda arvode förhöjt med 20 %.

UNDERSÖKNING AV TAXIMARKNADEN I LANDSKAPET ÅLAND

EN SAMMANSTÄLLNING

Bakgrund

Landskapsregeringen skickade i september 2016 ut en enkät till de som i landskapet innehar trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil. Sammanlagt skickades 75 enkäter ut för de 87 trafik tillstånd som finns runtom i landskapet. Varje tillståndsinnehavare har haft möjlighet att besvara en enkät var, även de som innehar två tillstånd. Också de som innehar trafik tillstånd för personbil som enbart gäller skolskjutsningar och andra samhällsbetalda transporter har beretts möjlighet besvara enkäten.

Syftet med enkäten har varit att utreda taxidkarnas inställning till, den i landskapet hårt reglerade, taximarknaden inför kommande lagstiftningsarbete, särskilt med bakgrund i att stora förändringar är på kommande i Finland.

Enkäten skulle besvaras och vara landskapsregeringen tillhanda senast den 10 oktober kl. 16:15. Inom tiden inkom 55 svar, vilket innebär att 73,3 % av de utskickade enkäterna besvarades. I enkäten ombads de svarande att ange huruvida de hade trafik tillstånd i Mariehamn eller på landsbygden. Syftet med uppdelning var att se huruvida inställningen till regleringen av taximarknaden skiljer sig åt mellan stad och landsbygd.

Av de svarande representerade 18 (ca 33 %) stycken staden och 37 (ca 67 %) stycken landsbygden. Svarsprocenten i Mariehamn var ca 69 % medan den på landsbygden var ca 75,5 %.

Nedan presenteras resultatet av de svar som inkom under utsatt tid. Som bilagor till denna sammanställning finns även resultatet av frågorna i siffror.

Stationsort

Av den nuvarande regleringen följer att beställningstrafik med personbil får bedrivas inom stationsorten samt, för utförande av beställning, även utanför denna. Om en beställd körning avslutas utanför stationsplatsen ska bilen återföras till dess stationsplats. Under återfärden får bilen tas i bruk för personbefordran även utan föregående beställning. Stationsortsindelningen är densamma som kommunindelningen.

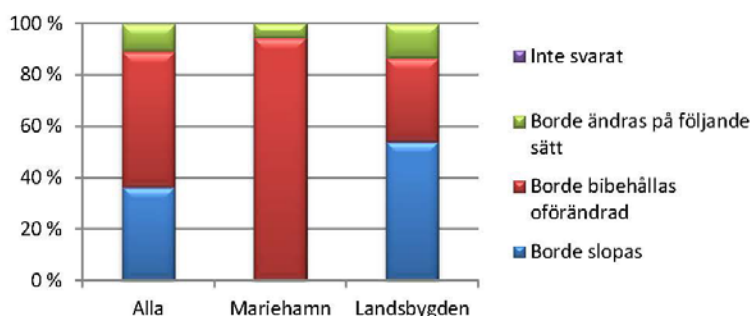
Landskapsregeringen frågade i enkäten huruvida stationsortsindelningen borde slopas eller bibehållas oförändrad. Därtill gavs även ett tredje alternativ där möjlighet gavs att ange att stationsortsindelningen borde ändras samt på vilket sätt.

Sammanfattningsvis anser 53 % av alla svarande att stationsortsindelning borde bibehållas oförändrad medan 36 % tycker att den borde slopas. Sex personer (11 %) har föreslagit ändringar av stationsortsindelningen. I sammanhanget kan konstateras att ingen av trafik tillståndsinnehavarna i

Mariehamn vill att stationsortsindelningen slopas samt att bara en ur samma grupp har föreslagit ändringar. 54 % av de svarande från landsbygden vill att indelningen slopas medan 32 % vill bibehålla den nuvarande indelningen och fem personer har föreslagit ändringar.

De föreslagna ändringarna är

- att stationsorterna ska behållas i statistiskt syfte, men att hela Åland skulle få användas som arbetsfält och "upplockningsområde", samt
- att Åland delas upp i tre stationsorter; skärgården, Mariehamn, övriga Åland.



Antalet tillstånd

Liksom nämns ovan finns det i landskapet 87 ikraftvarande trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil. Enligt gällande reglering fastställer landskapsregeringen, beträffande beställningstrafik, antalet bilar som ska finnas i trafik. Landskapsregeringen ska vid prövning av ansökan om trafik tillstånd beakta efterfrågan av tjänsten, redan befintliga trafik tjänster samt den planerade trafik tjänstens ändamålsenlighet.

85 % av de svarande anser att antalet tillstånd även fortsättningsvis ska vara begränsat medan endast 9 % anser att marknadsinträdet ska vara fritt. Av de senare representerar samtliga landsbygden. 6 % eller tre svarande har föreslagit andra alternativ. Ingen tyckte att antalet tillstånd skulle regleras olika i staden och på landsbygden.

Av de förslag som lämnats framkommer att tillstånden borde innehas av bolag och inte vara personliga, som de är idag. Det ska sedan vara fritt för bolaget att använda det antal bilar som behövs för verksamheten. Kommunerna ska enligt samma förslag avgöra behovet av antalet tillstånd med antalet bilar i trafik som grund. Det framförs även att det ur ett konkurrensperspektiv kunde vara bra att inte begränsa antalet tillstånd, men att man samtidigt inte skulle bevilja utomländska bolag näringsrätt för taxiverksamhet.

Ett tillstånd per person

Enligt landskapsregeringens praxis tilldelas utannonserade tillstånd någon av de sökande som inte sedan tidigare innehar ett tillstånd. Endast i de fall där ingen annan, än någon som redan har tillstånd, söker ett utannonserat tillstånd tilldelas denne tillståndet. I landskapet finns idag 12 personer som har två tillstånd vardera och därmed är berättigade att samtidigt ha två fordon i trafik. Samtliga de 12 personerna idkar trafik utanför Mariehamn.

I rikets lag om taxitrafik (FFS 217/2007) finns en bestämmelse om inbördes företrädesordning mellan de sökande. Enligt bestämmelsen ska vid vart tredje beviljandetillfälle tillstånden beviljas någon som redan har ett eller flera giltiga tillstånd, dock i första hand den som har minst antal tillstånd. Bestämmelsen har motiverats med att företagsstrukturen ska bli mångsidigare.

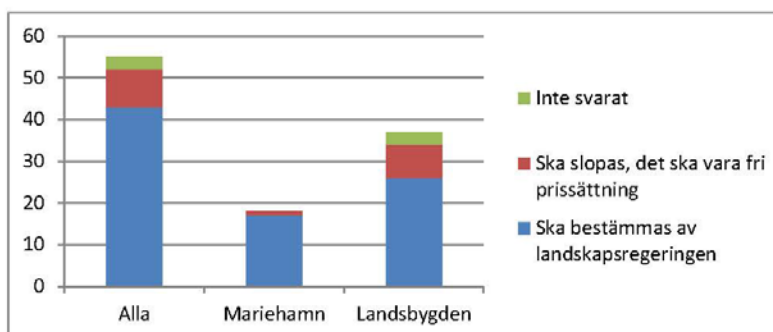
En av frågorna i enkäten avsåg att undersöka huruvida taxiidkarna i landskapet anser att en sådan bestämmelse även borde finnas i landskapet. 64 % anser inte att en sådan bestämmelse borde införas i landskapet medan 35 % ställer sig positiva till en sådan reglering. Både i Mariehamn och på landsbygden var majoriteten mot ett införande av en sådan bestämmelse samtidigt som resultatet var jämnare på landsbygden.

Priset på taxiresor

Landskapsregeringen fastställer taxor för den yrkesmässiga trafiken i enlighet med den allmänna prisutvecklingen. Priserna som fastställs är maximipriser och anger alltså det högsta pris som trafikidkarna får ta ut av konsumenter, t.ex. vad gäller priset per körd kilometer och grundavgiften. I praktiken används dock maximipriset som det enda priset, även om viss priskonkurrens har uppstått den senaste tiden.

Ändrade priser fastställs under sommaren och har sedan 2006 trätt i kraft någon gång mellan 1 juli och 15 september. Priserna följer i regel de priser som fastställs i riket, även om landskapsregeringen har behörighet att själv bestämma vilka priser som är maximipriser.

På frågan huruvida prissättningen borde vara fri eller om det även fortsättningsvis ska vara landskapsregeringen som fastställer priserna har 78 % av de svarande angivit att landskapsregeringen även i fortsättningen ska bestämma maximipriserna. 16 % anser att fri prissättning ska gälla medan 6 % inte alls har svarat.



Till frågan har även en hypotetisk fråga tillagts som utgår från att priset skulle vara fritt. Av de svarande har 16 % angivit att de anser att det i sådant fall inte skulle finnas några bestämmelser alls runt prissättning medan 38 % har svarat att vissa bestämmelser ändå skulle behöva finnas, såsom t.ex. krav på att i bilen ange de maximipriser som tillämpas. 45 % har inte alls besvarat frågan, vilket kan förklaras med att den kan ha uppfattats som en fråga som endast ska besvaras om man på den

föregående frågan har svarat att fri prissättning borde råda. Svaren bör därför läsas med viss försiktighet.

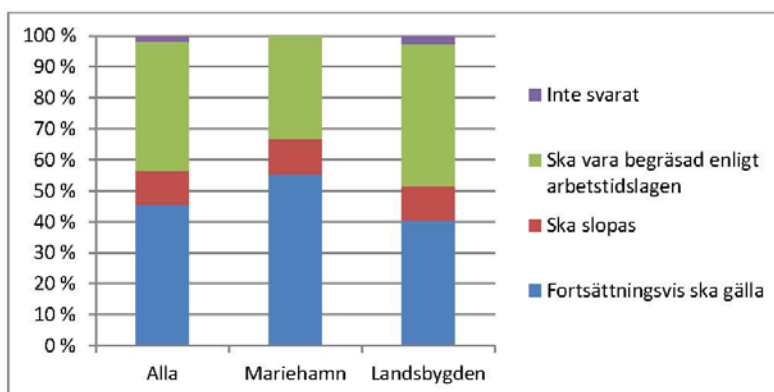
Körtider

Enligt gällande lag är en idkare av beställningstrafik skyldig att, på begäran, ombesörja befordran i enlighet med trafikillståndet. Det innebär i praktiken att en innehavare av ett trafikillstånd alltid måste vara redo att utföra körningar. Bestämmelsen har många gånger diskuterats och ifrågasatts eftersom den innebär att en trafikidkaren själv måste vara tillgängliga för körningar dygnet eller anställa en chaufför, vilket en del trafikidkare inte har ekonomisk möjlighet till. Lanskapsregeringen tillåter dock journalsamarbete mellan trafikidkare för att underlätta i körplikten.

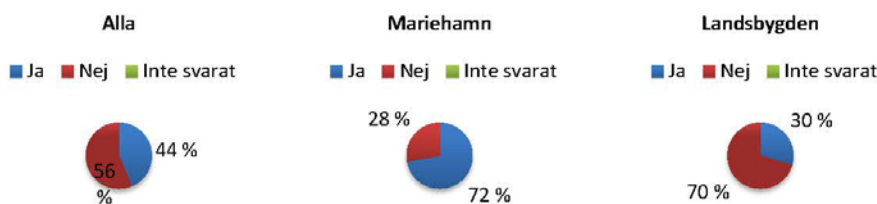
Bestämmelsen har även kritiserats eftersom övervakningen av den är svår. Polisen övervakar att trafikidkare utövar trafiken enligt gällande bestämmelser och särskilt att taxorna och tillståndsvillkoren iakttas. Det är dock svårt att övervaka huruvida en trafikidkare har ett oöverstigligt hinder eller annat giltigt skäl för att inte utföra en körning samt att över huvudtaget avgöra huruvida någon inte har utfört en körning.

I enkäten ställde landskapsregeringen frågan huruvida trafikidkarna anser att den gällande körplikten även fortsättningsvis ska gälla, om körplikten ska slopas eller om den ska vara begränsad enligt arbetstidslagen (FFS 605/1996), alltså att arbetstidslagens gränser är ett giltigt skäl för att inte utföra en körning.

45 % har svarat att den gällande körplikten även fortsättningsvis ska gälla medan 42 % anser att körplikten ska begränsas i enlighet med arbetstidslagen. 11 % anser att körplikten helt ska slopas.



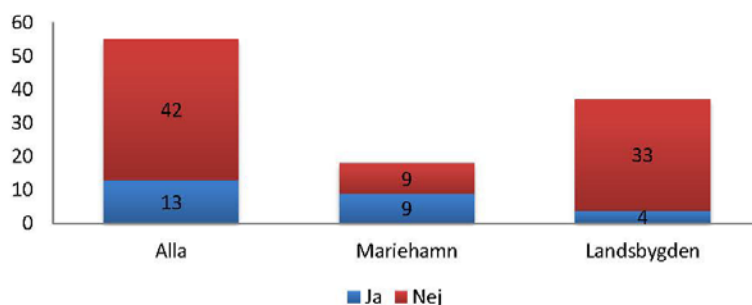
I förhållande till körtider ställdes även frågan huruvida det borde införas ett krav på att anmäla jourer och andra sammanslutningar som påverkar servicen inom en stationsort, främst i syfte att underlätta för kunder vid beställning av en taxi.



Det gemensamma resultatet visar ett ganska jämt utfall medan skillnaderna i svaren mellan Mariehamn och landsbygden är stora. På landsbygden vill en övervägande majoritet inte att det ska införas ett krav på att anmäla jourer och andra sammanslutningar medan en övervägande majoritet i Mariehamn vill införa ett sådant krav.

Sambandscentral

Frågan om krav på alla tillståndshavare att ansluta sig till en sambandscentral besvarades med ett övervägande nej. Liksom vad gäller anmälda jourer och andra sammanslutningar har de svarande med tillstånd på landsbygden i högre grad svarat nej än de i Mariehamn där utfallet var 50/50.

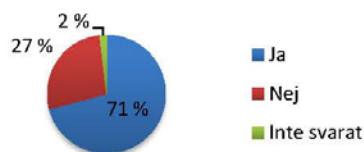


Utbildning

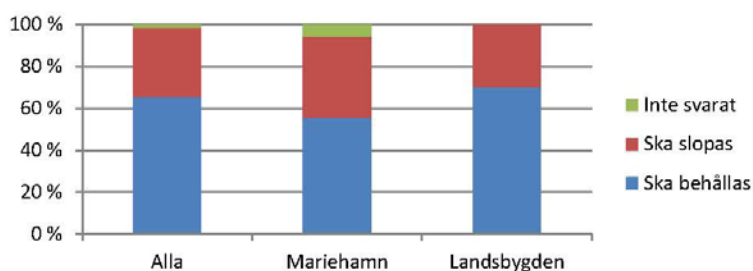
För att få framföra en personbil i yrkesmässig trafik krävs att föraren, förutom ett giltigt körkort, innehar ett yrkeskörtillstånd. För att beviljas ett yrkeskörtillstånd krävs ett avlagt och godkänt teoriprov som visar att sökanden har tillräcklig lokalkännedom och kännedom om bestämmelserna om yrkesmässig persontrafik. Utöver yrkeskörtillståndet krävs för yrkesmässig transport av barn i grundskola eller i barnomsorg (skolskjuts) att föraren har genomgått en av landskapsregeringen godkänd utbildning för att få köra skolskjuts. Därutöver har Ålands omsorgsförbund också framställt en önskan om att en utbildning för förare av funktionshindrade ska införas.

Viktigt att notera i sammanhanget är att det inte ställs något krav på utbildning eller yrkesmässigt kunnande på innehavaren av trafik tillståndet, enbart på chauffören, i motsats till vad som gäller trafik tillstånd för lastbil och buss, där varje företag måste ha en trafikansvarig som uppfyller krav på yrkeskunnande.

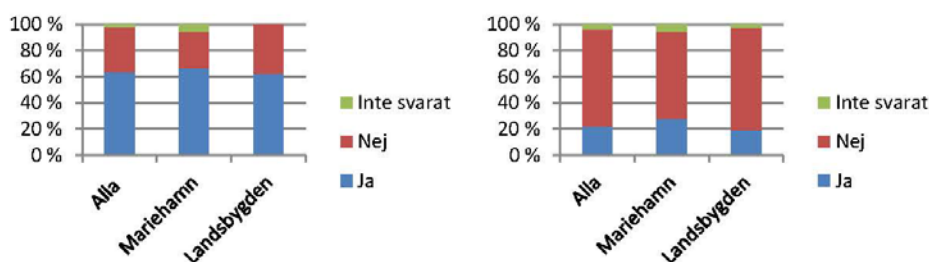
På frågan om en utbildning för tillståndsinnehavarna borde införas svarade 71 % ja medan 27 % svarade nej. Utfallet skilde sig inte åt i någon större utsträckning mellan staden och landsbygden. I Mariehamn svarade 72 % ja och på landsbygden var 70 % för en sådan utbildning.



Vad gäller skolskjutsutbildning var även där en majoritet för att den ska behållas. Det har dock framkommit förslag såsom att fortbildningen ska slopas eller enbart hållas om något väsentligt nytt har tillkommit samt att hela skolskjutsutbildningen bör göras om.



De flesta var också för att införa en utbildning för förare av funktionshindrade samtidigt som majoriteten var mot att införa flera specialutbildningar.



I övrigt har, i förhållande till frågorna om utbildning, framförts att man borde införa grundligare förstahjälp utbildning som även inkluderar information om andra sjukdomstillstånd, t.ex. epilepsi, samt att alla specialområden borde omfattas av en gemensam utbildning. Förslag har också framförts om att införa en utbildning i företagsekonomi och kundservice samt att de utbildningar som redan erbjuds inom yrkeskompetensutbildningen för lastbils- och busschaufförer även ska öppnas upp för taxichaufförer.

Avslutning

Sammanfattningsvis visar undersökningen att en majoritet, vad gäller de flesta frågor, anser att dagens reglering ska bibehållas. I vissa frågor är det stora skillnader i svaren mellan landsbygden och staden, där främst frågan om stationsortsindelning och körtider sticker ut.

Denna sammanställning har gjorts så att alla svar har redovisats var och för sig vid jämförelsen av alla svar. Om syftet enbart hade varit att jämföra olika inställning mellan trafikidkarna i Mariehamn och på landsbygden hade redovisningen av det sammanlagda resultatet räknat på ett annat sätt där skillnaderna i antalet svaranden mellan de två grupperna hade beaktats. Eftersom det främsta syftet har varit att utreda inställningen hos alla trafikidkare har den metoden inte använts. Den separata redovisningen för de två grupperna har endast gjorts i syfte att se större skillnader.

Bilaga 1

ALLMÄNT	Alla	M	L
1. Jag har			
1 tillstånd	46	18	28
2 tillstånd	9	0	9
3 tillstånd	0	0	0
Inte svarat	0	0	0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
2. ...varav			
...gäller skolskjuts	0	0	4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	0	0	4
3. Jag har tillstånd			
I Mariehamn	18	18	0
På landsbygden	37	0	37
Inte svarat	0	0	0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
STATIONSORT			
1. Jag anser att stationsplats indelningens			
Borde slopas	20	0	20
Borde bibehållas oförändrad	29	17	12
Borde ändras på följande sätt	6	1	5
Inte svarat	0	0	0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
ANTALET TILLSTÅND			
1. Jag anser att antalet tillstånd			
Även fortsättningsvis ska vara begränsat	47	18	29
Att antalet tillstånd inte ska vara begränsat	5	0	5
Ska vara begränsat i Mariehamn, men inte på landsbygden	0	0	0
annat	3	0	3

Bilaga 1

Inte svarat	0	0	0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
2. Jag anser att vissa tillstånd ska tilldelas någon som redan har tillstånd			
Ja	20	3	17
Nej	35	15	20
Inte svarat	0	0	0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
PRISET			
1. Jag anser att det maxmipris som tas ut av konsumenter i taxitrafik			
Ska bestämmas av landskapsregeringen	43	17	26
Ska slopas, det ska vara fri prissättning	9	1	8
Inte svarat	3	0	3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
2. Om priset är fritt anser jag att			
Inga bestämmelser om priser ska finnas	9	4	5
Vissa bestämmelser ska finnas, såsom angivande av maxmipris i fordonet m.m.	21	2	19
Inte svarat	25	12	13
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37
KÖRTIDER			
1. Jag anser att körplikten			
Fortsättningsvis ska gälla	25	10	15
Ska slopas	6	2	4
Ska vara begränsad enligt arbetstidslagen	23	6	17
Inte svarat	1	0	1
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	55	18	37

Bilaga 1

2. Jag anser att det ska ställas krav på att anmäla jourer och andra sammanslutningar som påverkar servicen			
Ja	24	13	11
Nej	31	5	26
Inte svarat	0	0	0
	55	18	37

SAMBANDSCENTRAL

1. Jag anser att alla innehavare av trafik tillstånd måste ansluta sig till någon sambandscentral/beställningscentral			
Ja	13	9	4
Nej	42	9	33
Inte svarat	0	0	0
	55	18	37

UTBILDNING

1. Jag anser att en utbildning för innehavare av trafik tillstånd ska införas och vara obligatorisk för den som ansöker om tillstånd			
Ja	39	13	26
Nej	15	4	11
Inte svarat	1	1	0
	55	18	37

2. Jag anser att skolskjutsutbildningen			
Ska behållas	36	10	26
Ska slopas	18	7	11
Inte svarat	1	1	0
	55	18	37

3. Jag anser att en utbildning för förare av funktionshindrade ska införas			
Ja	35	12	23
Nej	19	5	14
Inte svarat	1	1	0
	55	18	37

Bilaga 1

4. Jag anser att flera specialutbildningar för olika körningar ska införas			
Ja	12	5	7
Nej	41	12	29
Inte svarat	2	1	1
	55	18	37