

## Svar på interpellation 2014:3 av Pia Ortiz-Venegas (V) om arbetsvillkoren för taxiförarna i färdtjänsten

Pia Ortiz-Venegas (V) har ställt följande frågor till mig om arbetsvillkoren för taxiförarna i färdtjänsten.

1. Anser du att det är rimligt att vi med skattepengar tecknar miljardavtal med företag som använder sig av underleverantörer som saknar såväl kollektivavtal som garantilön för sina anställda?
2. Anser du att vi kan garantera kvalitet och säkerhet för våra resenärer med förare som tvingas arbeta 12-13 timmar, sex dagar i veckan, för att uppnå en rimlig månadsinkomst?
3. Förutom att använda ”mystery shoppers” – vilka åtgärder föreslår du för att förbättra villkoren för chaufförerna i färdtjänsten?

Som svar vill jag anföra följande:

Färdtjänsten är en mycket viktig del av kollektivtrafiken i Stockholms län. Den finns till för de resenärer som sällan eller aldrig kan använda den allmänna kollektivtrafiken. Kundnöjdheten är hög, hela 87 procent 2013, vilket står sig bra i jämförelse med andra trafikslag. Inrapporterade olyckor var 53 stycken på dryga 4,1 miljoner resor förra året. Målsättningen är givetvis att ingen ska skada sig i kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att Trafikförvaltningen följer upp inrapporterade olycksfall för att se vad förvaltningen kan göra för att undvika liknande tillbud i framtiden. Däremot är det ohederligt att gesken av att det skulle vara farligt att åka färdtjänst. Det kan skrämja en del färdtjänstresenärer att isolera sig hemmavid.

Värdet av upphandlingarna inom färdtjänsten uppgår på årsbasis till drygt en miljard kronor och består av cirka 4 miljoner taxiresor. Det gör att landstingets upphandlingar inom färdtjänsten är branschpåverkande för taxinäringen. De flesta färdtjänstresor företas mitt på dagen då övrigt taxiresande, såsom företagsresande och skolskjuts, är lågt. Det gör att färdtjänst ofta bidrar till att chaufförer får en jämnare arbetsbelastning över hela trafikdygnet.

För att möjliggöra för både större och mindre företag/åkerier att lägga anbud vid färdtjänstupphandlingar upphandlas trafiken i 75 trafikområden. I praktiken innebär det att en upphandling består av flera mindre upphandlingar för att på så sätt ge möjlighet för anbudsgivare att lägga anbud på ett eller flera trafikområden. Det gör att såväl större som mindre företag har möjlighet att lägga anbud efter egen operationell förmåga eller geografisk tillhörighet.

Hur olika företag/åkerier väljer att lägga upp sin verksamhet är en fråga för dels företagen och dels mellan arbetsgivare och arbetstagare. Jag förutsätter att alla entreprenörer, oavsett trafikslag, inom kollektivtrafiken följer de lagar och regler som gäller nationellt och vid Stockholms läns landsting.

Idag är det inte möjligt att ställa krav på kollektivavtal vid offentlig upphandling. Frågan om kollektivavtal har prövats flera gånger vid förvaltningsdomstolarna, vilka ansett kravet strida mot gällande upphandlingsregler. Frågan har även prövats av EU-domstolen som kommit fram till att ett sådant krav strider mot Gemenskapsrätten.

Däremot är det viktigt att hela tiden se vad som kan förbättras i den befintliga verksamheten och inför nya upphandlingar. Vid Trafiknämnden i mars i år lade Alliansen ett förslag om att införa en Världighetsgaranti i färdtjänsten. För mig som Trafiklandstingsråd är det centralt att alla resenärer bemöts med respekt. Inom färdtjänsten är det också viktigt att chaufförerna har god kännedom om olika funktionsnedsättningar och resenärernas särskilda behov. Färdtjänstchaufförerna ska dessutom ha god lokalkännedom, eftersom en färdtjänstresenär inte alltid kan förväntas vara behjälplig med vägledning. Därför är jag väldigt nöjd när Regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att återinföra lokalkännedomsprovet för taxiförare i Stockholms län.

Alliansen ser allvarligt på de uppgifter som florerat i media om bristande kvalitet och bemötande inom färdtjänsten. Jag förutsätter att Trafikförvaltningen kontinuerligt följer upp ingångna avtal så att de också efterlevs i praktiken. Därför vill Alliansen att Trafikförvaltningen utreder ytterligare åtgärder som förbättrar kvalitén och bemötandet i färdtjänsten samt utreder möjligheten att införa så kallade "Mystery Shoppers" som provåker färdtjänsten och därefter återkommer till Trafikförvaltningen. Det är också viktigt att inkludera brukarorganisationerna och taxibranschen i förbättringsarbetet.

På nationell nivå pågår ett utredningsarbete gällande implementeringen av EU:s nya upphandlingsdirektiv i svensk lagstiftning. Hur den slutliga tolkningen av direktivet blir och vilka konsekvenser de får i praktiken är i dagsläget ännu inte fastställda. Trafikförvaltningen följer naturligtvis arbetet noggrant. Jag förutsätter givetvis att de förändringar som detta kan innebära för svensk lagstiftning även kommer att gälla vid Stockholms läns landsting.

Alliansen har sedan 2006 målmedvetet arbetat för att till exempel öka tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken samtidigt som vi har ökat antalet årliga resor inom färdtjänsten efter vänsterpartiernas kraftiga neddragning. Vi ser också att allt fler färdtjänstresenärer ibland även väljer att resa med den allmänna kollektivtrafiken, vilket är glädjande. Det visar att Alliansens rekordsatsningar på en ökad tillgänglighet givit resultat och ökat friheten för många resenärer att åka till och från till exempel arbetet, studierna eller vårdcentralen. Jag är fullt medveten om att det finns områden som kan och måste bli bättre. Därför fortsätter Alliansen att arbeta för vår ambition om en kollektivtrafik i världsklass.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 13 mars 2014

Christer G Wennerholm