

Branschläget 2008

En rapport från
Svenska Taxiförbundet

Innehåll

Förord	5
Branschläget	7
Kvalitetsindex för taxi.....	7
Taxi är en del av kollektivtrafiken.....	7
KOLL Framåt.....	7
Partnersamverkan.....	7
Trängselskatt i Stockholm stad.....	8
Terminalfrågorna.....	8
Flygplatser.....	9
Järnvägsstationer.....	9
Tillsynen.....	9
Samråd.....	10
Olaga yrkesmässig trafik.....	10
Transportstyrelsen – en ny myndighet.....	11
Skattemanifestationen.....	11
Resultat.....	11
Redovisningscentraler.....	12
Skatteverket efterfrågar redovisningscentraler.....	12
Näringsdepartementet.....	13
Gränsöverskridande taxitrafik.....	13
Upphandlingen i Dalarna – igen.....	14
Upphandlingsinventering.....	15
Transportöravtal bör inte vara en handelsvara.....	16
Förbundets kvalitetsarbete.....	17
Miljökraven vid transportupphandlingar styrs upp.....	17
Taxi Göteborg låter sig inspireras av flyget.....	18
Taxi SM.....	18
Pegasuspriset.....	18
Sänkta socialavgifter för vissa delar av tjänstesektorn.....	19
Utbildning och rekrytering.....	19
Taxirån.....	20
Branschstatistik	21
Prisutvecklingen.....	21
Marknadsstruktur.....	21
Tillstånd och fordon.....	22
Företagsstruktur.....	23
Taxifordon.....	25
Fordonsflottan.....	27
Konkurssituationen.....	29
Taxiförarlegitimationen.....	30

Svenska Taxiförbundet	31
Svenska Taxiförbundets vision	31
Svenska Taxiförbundets verksamhetsidé	31
Svenska Taxiförbundets övergripande mål	31
Förbundsstyrelsen	31
Förbundets organisation.....	31
Förbundskansliet	31
Regionerna	32
Samarbetsorganisation	32
Information.....	33
Hemsida	33
TaxiKaféet.....	33
E-postadresser	33
Förbundets utbildning	33
Taxiförarlegitimationen	33
Kurser för blivande taxiföretagare (BLIV-kurs®).....	34
Styrelse- och aktieägarkurser.....	34
Trafiksäkerhetsutbildning.....	34
Egenkontroll för bättre kvalitet och stärkt varumärke	35
Svenska Taxiförbundets samarbete	37
Sund Kommunikation	37
Svenska Mässkonsult AB	37
Miljöledarna Ciconia AB	37
Biltrafikens Arbetsgivareförbund.....	37
TYA.....	37
Sveriges Åkeriföretag och Bussbranschens Riksförbund	37
Svenska Lokaltrafikföreningen	37
Sveriges Kommuner och Landsting	37
Nordiska Taxiförbunden.....	37
IQ.....	38
IRU	38
AB Svensk Bilprovning	38
Övriga samarbetsorgan	38
Medlemskap	38
Taxibranschens leverantörer	38
Medlemmar	39
Medlemsläget	39
Anslutna Beställningscentraler 2008-06-01	41

Förord

Detta är 2008 års utgåva av Svenska Taxiförbundets Branschlägesrapport. Den beskriver olika områden sedan maj 2007. Om du vill ha en komplett bild av verksamheten för hela 2007 fram till nu, rekommenderar jag dig att även läsa 2007 års utgåva av Branschlägesrapporten. Om du inte har den tillgänglig, kan du beställa den från förbundskansliet.

Trots elaka profetior om sviktande konjunktur, visade taxibranschen fortfarande upp en ökande omsättning under 2007. Det är trevligt, även om en ökad omsättning inte är synonymt med en ökad lönsamhet.

Svenskt Kvalitetsindex har för första gången undersökt hur nöjda kunderna är med taxi i Sverige. Det visade sig att taxi får ett gott betyg av sina kunder. Taxikunderna är mer nöjda än flyg- och tågkunderna, och mest nöjda var de i Malmö och Göteborg.

Vägverket och Banverket har redovisat sitt regeringsuppdrag och tagit fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Som en följd av detta handlingsprogram har persontransportbranscherna etablerat ett samarbete i en partnersamverkan. Branschen har presenterat sitt projekt för infrastrukturministern.

Svenska Taxiförbundet (Förbundet) jobbar oförtrutet vidare med att taxibranschen ska kunna konkurrera på lika villkor. Även om det för landets beslutsfattare och myndigheter är en självklarhet så ser vi det inte alltid i handling.

Taxibranschen kan nu se en rad positiva effekter av Förbundets målinriktade arbete mot regeringen, Vägverket, länsstyrelserna och polisen.

Tyvärr finns det fortfarande dåliga exempel hos dem som upphandlar samhällsbetalda transporter. Vi hoppas få till stånd en förbättring genom arbetet i partnersamverkan.

Trots en uppgång av antalet taxirån under 2007 är den långsiktiga trenden för antalet taxirån totalt i landet, sjunkande sedan år 2000. Jämfört med 2006 ökade dock taxirånen i hela landet med 38 procent.

Taxibranschen måste få utvecklas och tillåtas att konkurrera på lika villkor. Trevlig läsning.

Stockholm i juni 2008

Svenska Taxiförbundet
Thomas Winskog
Förbundsdirektör

Kvalitetsindex för taxi

Regelbundna mätningar av kundnöjdhet och kvalitetsutveckling i näringsliv och of-fentlig sektor har genomförts sedan 1989. För första gången redovisade Svenskt Kvalitetsindex (SKI) kundnöjdheten hos taxibolagen i Sverige.

Taxi fick ett betyg väl i nivå med transport-branschen i stort. Taxi Stockholm 150000 AB fick bäst betyg för storstockholmsregionen, samtidigt som kunderna i andra delar av landet är avsevärt mer nöjda med "sin" taxi än de resande i Stockholm är.

Särredovisning görs för fyra delar av transportsektorn, nämligen järnväg, flyg, "långfärdsbuss" och taxi. För 2007 är kundnöjdheten högst för "långfärdsbuss", index 69,2, tätt följt av taxi, index 68,7. Flyg och järnväg halkar efter med index på 63,0 respektive 62,4.

Studien av taxibranschen har gjorts såväl på nationell nivå som speciellt för de tre storstadsregionerna. Alla privatpersoner som åkt taxi under den senaste perioden har haft lika stor chans att bli intervjuade.

Nationellt får taxibranschen höga nöjdhetstal. Vid en regional uppdelning framgår att nöjdheten är avsevärt högre utanför Stockholmsregionen än i Stockholm. I Stockholm får Taxi Stockholm 150000 AB klart högre nöjdhetsbetyg än någon av konkurrenterna (främst Taxi kurir i Stockholm AB och Taxi 020 AB). Skillnaden mellan Taxi Stockholm och genomsnittet i Stockholm är närmare 6 enheter (67,8 respektive 62,0). Den genomsnittliga nöjdheten är högre i såväl Göteborg som Malmöregionen jämfört med Stockholm.

Resultatet av undersökningen är glädjande och visar att Svenska Taxiförbundets medlemmar har lyckats i sitt kvalitetsarbete.

Taxi är en del av kollektivtrafiken

KOLL Framåt

Vägverket och Banverket fick i uppdrag av regeringen att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling ("KOLL framåt"). Programmet skulle föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporter ska öka. Handlingsprogrammet togs fram under 2007 i bred samverkan med branschens aktörer.

I detta arbete definierades kollektivtrafikbranschen som alla aktörer som genomför eller skapar förutsättningar för kollektivtrafik t.ex. trafikhuvudmän, operatörer, taxi, fordonstillverkare, branschorganisationer, resenärsorganisationer, kommuner/landsting/regioner och statliga verk.

I arbetet deltog, förutom Vägverket och Banverket, Sveriges kommuner och landsting (SKL), Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Resenärsforum, Rikstrafiken, Glesbygdverket, Tågoperatörerna, Bussbranschens Riksförbund, Samtrafiken, Svenska Taxiförbundet, Jernhusen AB och Boverket. En slutrapport överlämnades till regeringen den 31 december 2007. Parterna är beredda att uppfylla intentionerna i handlingsprogrammet och aktivt fortsätta arbetet med ytterligare konkretiseringar.

Partnersamverkan

Som en uppföljning av Koll framåt, bestämde sig branschorganisationerna på såväl operatörs- som beställarsidan för att inleda en partnersamverkan med målet att fördubbla kollektivtrafikresandet till år 2020. På lite längre sikt är målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel – ett väsentligt tuffare mål.

De branscher som ingår i partnersamverkan är Svenska Taxiförbundet, Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF). Den sistnämnda är branschorgani-

sation för landets trafikhuvudmän och att de och SKL deltar i ett organiserat samarbete med operatörsbranscherna är den viktigaste styrkan i samarbetet.

Under våren har parterna tagit fram ett dokument som bl.a. innehåller kollektivtrafikbranschens vision, gemensamma värdegrund, mål och handlingsprogram. Vägledande för arbetet har varit samarbete istället för konkurrens. Även om tåg, buss och taxi ibland konkurrerar med varandra är tillfällena då de kompletterar varandra betydligt fler och för att effektivisera och bygga ut kollektivtrafiken krävs att man väljer de fordon som är bäst lämpade för olika transporter.

Dokumentet, som finns att läsa i sin helhet på Förbundets hemsida, behandlar också bl.a. miljöansvaret, gemensamma boknings- och betalssystem, infrastruktur-satsningar, skatteregler, rekryterings- och kompetensbehov, forskning samt behovet av en ny affärsmodell. Det sistnämnda är kanske det viktigaste, men också det svåraste. Det kräver en modern lagstiftning, ökad affärsmässighet, förmågan att tänka i nya banor och inte minst modet att pröva de nya tankarna.

En ny affärsmodell kommer att vidareutvecklas av branschen som underlag för den kommande översynen av lagstiftningen inom kollektivtrafikens område. Denna lagöversyn har tillsatts och utredare blir Rikstrafikens nye generaldirektör Ulf Lundin.

Den 15 maj 2008 presenterades hela projektet i en överläggning med infrastrukturminister Åsa Torstensson. Förslaget mottogs positivt av ministern och hennes medarbetare. Hur de fortsatta kontakterna med Näringsdepartementet ska organiseras kommer att bestämmas inom kort.

Det är ingen tvekan om att detta samarbete mycket tydligt placerar taxi som en viktig och nödvändig del i den kollektiva trafiken. Detta uttrycktes också klart under mötet av Åsa Torstensson som sa att taxis roll i kollektivtrafiken måste förtydligas i lagstiftningen.

Upphandlingsförfarandet

En annan effekt av partnersamverkan är en

överenskommelse mellan SLTF och operatörsorganisationerna om en översyn av hela upphandlingsförfarandet och framtagande av avtalsmallar som kommer att ske under hösten. De närmare detaljerna av hur det arbetet ska genomföras kommer att beslutas mellan parterna i början av juni.

Trängselskatt i Stockholms stad

Trots skrivelser och uppvaktningar hos Finansdepartementet respektive Skatteutskottet lyckades Förbundet inte få politikererna att inse att taxi ska ha undantag från trängselskatten i Stockholm stad.

”Skatteutskottet förstår Svenska Taxiförbundets resonemang när det gäller frågan om att taxinäringen ska undantas från trängselskatten. Det är uppenbarligen i första hand en principiell fråga och först i andra hand en ekonomisk fråga. Svenska Taxiförbundet anser att man är en del av den kollektiva trafiken och ska behandlas som andra delar av den,” uttalade sig Skatteutskottets ordförande Lennart Hedqvist.

Det är förvånade, inte minst med tanke på det arbete som redovisats ovan, att taxi inte undantas från trängselskatten på samma sätt som under stockholmsförsöket. Taxi är en del av den kollektiva trafiken. Detta är oomtvistat. Taxibranschen är beredd att ta sitt ansvar för detta, men ska då också så långt det är möjligt få samma förutsättningar som kollektivtrafikens övriga aktörer – till exempel när det gäller vägavgifter i form av trängselskatt. Taxi ska alltid behandlas som en del i av den kollektiva trafiken – inte bara vid utvalda tillfällen.

Terminalfrågorna

Allmänheten ska ha en tillgänglighet till taxi. Den ska också kunna lita på att taxiföretag som trafikerar terminaler, såsom flygplatser, färjelägen och tågstationer, har en kvalitet och seriositet som är säkerställd av huvudmännen för terminalerna. Genom att huvudmannen tecknar avtal med taxiföretag kan kvaliteten säkerställas. Så har inte gjorts i stora delar av landet.

Avtalen kan exempelvis innehålla krav om att

- taxiföretaget förbinder sig att tillse att samtliga taxametertransaktioner sparas i minst 24 månader
- taxiföretaget förbinder sig att tillse att samtliga fordon är försedda med, och enbart använder, taxameter med integrerad kortläsare
- det finns en genomarbetad, skriftligen upprättad och fastställd ordning för hantering av reklamationer
- taxiföretaget accepterar att huvudmännen samarbetar med Skatteverket om s.k. prevision.

Flygplatser

När det gäller taxiföretagens trafikeringsavtal så saknas kvalitetskrav på de flesta flygplatserna i landet. De enda flygplatserna med kvalitetskrav är Landvetter, Arlanda och Bromma. Vid Malmö Airport (Sturup) avser LFV att under hösten 2008 arbeta med kvalitetskrav.

Arlanda flygplats

Arlanda flygplats har landets i särklass största resenärsströmmar. LFV arbetar fortlöpande med att få till stånd attraktiva resealternativ från flygplatsen. Arlanda flygplats har dessutom ett utsläppstak för koldioxid. Detta innebär att LFV här ställer såväl kvalitets- som miljökrav.

LFV har en ordning på Arlanda flygplats som innebär att miljötaxi ska prioriteras för köruppdrag från Arlanda. Satsningen är ett led i LFV:s miljöarbete.

Trots ansträngningar har LFV ännu inte kommit till rätta med problematiken när det gäller taxibilarnas tomkörning (körning utan passagerare) till Arlanda. Ur miljösynpunkt torde den bästa lösningen vara att prioritera de taxibilar som har haft passagerare till Arlanda och ge dem förtur på returererna. Då minskar miljöbelastningen på ett märkbart sätt.

LFV följer upp och kontrollerar att miljötaxibilarna, till minst 80 procent, körs på förnyelsebara bränslen.

Järnvägsstationer

Malmö central

Malmö C har under lång tid varit ett ex-

empel på en station med oordning och illa behandlade kunder. Gång efter annan har Malmö Stad utlovat förbättringar vad gäller taxiuppställningen. Förändringarna har dock uteblivit.

Malmö C är under ombyggnad som ska vara klar under 2011 och därmed också den definitiva lösningen av taxiangöringen. Centralstationen i Stockholm blir förebild. Sannolikt kommer oordningen att kvarstå till dess.

Göteborgs central

Jernhusen har tecknat kvalitets- och trafikeringsavtal med ett antal beställningscentraler i Göteborgsområdet. Avtalet bygger på Svenska Taxiförbundets kvalitetsnormer om God Taxitradition. Avtalen gäller tills vidare med en ömsesidig uppsägning av tolv månader.

Stockholms central

Jernhusen har trafikeringsavtal med flera beställningscentraler.

Övriga

Förbundet arbetar fortlöpande på olika arenor för att påverka huvudmännen så att allmänhetens krav på taxiförsörjning vid terminalerna tillgodoses. Påverkan görs mot Samtrafiken och Stationskommittén men även mot enskilda.

I Stockholm har huvudmännen för åtminstone två färjelägen tagit sitt ansvar och tecknat avtal med taxiföretag för att säkerställa taxiförsörjningen. Även enskilda hotell arbetar på motsvarande sätt.

Tillsynen

Det är Förbundets uppgift att bearbeta taxiföretagen och medlemmarna för att upprätthålla en seriös bransch. Den direkta tillsynen kan eller får Förbundet inte utöva. Här måste branschen ha hjälp från de olika tillsynsmyndigheterna. Förbundet arbetar sedan början av nittiotalet för att tillsynen ska vara likformig över hela landet. I dagsläget är detta definitivt inte fallet. Tillsynen utövas av Vägverket, länsstyrelserna och polisen men även andra har denna skyldighet t.ex. Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Åklagarmyndigheten och huvudmännen för terminalerna, bl.a. LFV.

Ur taxametern kan föraren, bl.a. på polisens uppmaning, ta ut en s.k. PK1-rapport i två exemplar. Den ena rapporten behålls av föraren, den andra (kopian) överlämnas till polisen. Rapporten ligger till grund för kontroll och uppföljning av taxibilen.

Polisens omhändertagande av kopian har tidigare varit omtvistat. Nu är det emellertid klarlagt att det inte är fråga om ett beslag (ingenting annat än en kopia är överlämnad). PK1-rapporten är ett komplement till den kontrollrapport som upprättas vid taxikontrollen. Kontroll- och PK1-rapporterna skickas till länsstyrelsen som också skickar dem vidare till Skatteverket och Försäkringskassan.

Polisens tillsyn av taxitrafiken fungerar föredömligt i t.ex. Skåne, Västra Götaland och Stockholms län. I övrigt tvingas vi konstatera att den har skiftande (sämre) kvalitet.

I Branschlägesrapporten 2007 (sidorna 7-8) redovisade vi tillsynsarbetet och myndighets-samverkan på länsnivå i Västmanland och Stockholms län. Länsstyrelsen i Stockholm lämnar i början av juni 2008 en rapport om SAMMY-projektet för 2007. Vi hoppas att dessa goda exempel på tillsynsarbete får fortsätta och dessutom inspirera övriga till att bli effektiva tillsynsmyndigheter.

Skatteverkets särskilda granskning av taxi-branschen fortsätter fram t.o.m. utgången av 2008. Granskningen finns beskriven i Branschlägesrapporten 2007.

Samråd

Förbundet anser att det i samtliga län ska finnas fungerande samrådsgrupper, där myndigheterna och branschorganisationerna upprätthåller en fortlöpande dialog. Det är oerhört viktigt att samrådsgrupper skapas och "hålls vid liv". Även om det finns en daglig dialog med representanter för de olika myndigheterna är det angeläget att samtliga parter träffas gemensamt och utbyter erfarenheter samt informerar om nuläget och framtiden.

Tyvärr förekommer inte dessa samråd i önskad omfattning. I vissa län sker inget samråd över huvud taget mellan myndigheter och branschorganisationer, i andra län alltför sällan. I minst två län är det branschorga-

nisationerna som kallar till samrådsmöte. Detta ska emellertid inte överskugga de län som har återkommande och välbesökta samrådsmöten. Som goda exempel kan nämnas flera. De är dock inte 21 st. – inte ens hälften.

Olaga yrkesmässig trafik

Under 2007 polisanmälde Förbundet Enköpings kommun för olaga yrkesmässig trafik (Branschlägesrapporten 2007, sidan 12). Ärendet ligger hos åklagarmyndigheten i Uppsala och är ännu inte avgjort.

Förbundet polisanmälde Västra Götalandsregionen för olaga yrkesmässig trafik i april 2008.

När Västtrafiks nya avtalsperiod inleddes den 17 juni 2007 startade Västra Götalandsregionen upp egen trafik med ett 20-tal fordon. Enligt uppgift skulle trafiken utföras med utryckningsfordon vilka är undantagna från yrkesmässig trafik och de skulle därmed undgå kravet på trafiktillstånd.

Fordonen var avsedda för alla typer av sjuktransporter men primärt för liggande passagerare. Trafiken har tidigare skötts av Västtrafik Anropsstyrd Trafik och utförts av upphandlade taxientreprenörer.

Under sensommaren 2007 uppdagades att regionens fordon hade en begränsande dispens som innebar att fordonen ansågs vara utryckningsfordon endast i samband med akut transport av sjukvårdspersonal och utrustning till olycksplatser samt vid resursbrist akuta transporter av patienter.

Enligt Förbundets uppfattning är fordonen – när de kör sjuktransporter – att betrakta som vilket fordon som helst och som följd av det är trafiken tillståndspliktig.

Förbundet tillskrev länsstyrelsen som hade kontakt med ansvarig på ambulanssjukvården vid NÄL och informerade om yrkestrafiklagstiftningens krav. Förbundet har även försökt få till stånd ett möte med ansvariga vid ambulanssjukvården men inte lyckats. Beskedet har varit att regionen inte tänker vare sig ändra trafiken eller ansöka om trafiktillstånd och emotser en rättslig prövning.

Transportstyrelsen – en ny myndighet

Regeringen har beslutat inrätta en ny myndighet, Transportstyrelsen, från och med den 1 januari 2009. Transportstyrelsens generaldirektör blir Staffan Widlert.

Till Transportstyrelsen förs verksamheten vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet, delar av Sjöfartsverket (Sjöfartsinspektionen, Sjöfartsregistret och kustfartstillståndsfrågor) och Vägverket (Vägtrafikinspektionen, Trafikregistret och hela eller delar av de enheter som har normering, tillståndsgivning och tillsyn). Även viss verksamhet vid Banverket, Boverket och Tullverket förs över.

Den 1 januari 2010 flyttas också länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet över. Transportstyrelsens huvudkontor kommer att förläggas till Norrköping.

Förhållandet att Transportstyrelsen tar över tillstånds- och tillsynsverksamheten från Vägverket och länsstyrelserna innebär omställningar för den yrkesmässiga trafiken.

Förbundet stöder det framlagda förslaget om bildande av den nya myndigheten med de ansvarsområden som föreslås. Förbundet har dock lämnat synpunkter om överförandet av uppgifter från länsstyrelserna och framhåller att den kompetens som idag finns på länsstyrelserna måste tas tillvara då förslaget genomförs. Det är angeläget att tillståndsprovning och tillsyn "hålls ihop".

Eftersom Transportstyrelsens verksamhet ska vara avgiftsfinansierad, och inte anslagsfinansierad, behövs en konkretisering av hur avgiftsfinansieringen ska utformas. På vägtrafiksidan finns idag en väsentlig del som är anslagsfinansierad. Då denna del ska omvandlas till avgiftsfinansiering är det väsentligt att detta inte medför fördyringar för yrkestrafiken eller skapar ojämlika konkurrensförutsättningar för små respektive stora företag verksamma inom vägtrafiken.

Skattemanifestationen

Tillsammans med Skatteverket, Bemanningsföretagen, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare, Almega – Serviceentreprenörerna och Sveriges Möbeltransportörers Förbund genomförde Förbundet den 20 november 2007 en manifestation för det seriösa företagandet mot svarta intäkter och svartjobb.

Skatteverket och branschorganisationerna framförde gemensamt krav på oanmälda företagsbesök och skattedeklaration på individnivå. I dagsläget redovisar företagen exempelvis arbetsgivaravgiften, endast som en klumpsumma varje månad. Systemet ger inte Skatteverket någon möjlighet till kontroll av de anställda

Förbundet framförde ytterligare krav för att komma till rätta med konkurrensnedvidningen med oredovisade skatter och avgifter.

- Lagstifta om obligatorisk tömning av taxametrarna till godkända redovisningscentraler
- Lagstifta om en central databas för taxameterbesiktningarna
- Låt polisen behålla den s.k. PK1-rapporten
- Förbjud kontokortsläsare som inte är kopplade till taxametern.

Resultat

- Regeringen kommer på försök att tillåta oanmälda företagsbesök inom byggindustrin och tvätterier.
- Finansdepartementet ställer sig bakom en skattedeklaration på individnivå. Skatteutskottet anser att reformen, med hjälp av modern datateknik, kan tidigareläggas inom exempelvis byggbranschen.
- Regeringen har givit Vägverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för en central databas för taxameterbesiktningar.
- Polisen behåller, med stöd av åklagaren, numera en kopia av PK1-rapporten.

- Swedac har meddelat regeringen att det inte finns några hinder för att koppla kontokortläsaren till taxametern.

Vad gäller obligatorisk tömning av taxameterna hänvisas till avsnittet nedan.

Redovisningscentraler

Svenska Taxiförbundet har inte givit upp tankarna om obligatorisk tömning av taxameterna till godkända redovisningscentraler. Förbundet menar att redovisningscentraler är en av förutsättningarna för att uppnå konkurrens på lika villkor inom taxibranschen. Efter sommaren kommer Förbundet tillsammans med Transportarbetareförbundet att göra en gemensam uppvaktningsplan hos regeringen och presentera ett konkret förslag.

Skatteverket efterfrågar redovisningscentraler

Det har varit många turer sedan Anders Engdahl i november 2004 överlämnade sin utredning om ekonomisk brottslighet inom taxinäringen till regeringen. Utredaren hade flera förslag för att komma till rätta med den snedvridna konkurrensen, beroende på ekonomisk brottslighet.

Dessvärre meddelade Näringsdepartementet den 4 april 2007 att man skrinlade införandet av redovisningscentraler. Det är förvånande att regeringen inte nappar på ett förslag som hela branschen står bakom. Det är lika förvånande att finansministern inte omedelbart ser möjligheten att förstärka statskassan.

”Bortförklaringarna” har varit många och en faktor är att regeringen lovat att minska reglerna för småföretagare med 25 procent under mandatperioden. Ställningstagandet är förbluffande och att regeringen av detta skäl avstår från införandet av redovisningscentraler samtidigt som man konstaterar att miljardbelopp undandras från beskattning, är minst sagt förvånande.

Det är nu, förutom en enig taxibransch och Transportarbetareförbundet, flera aktörer som stöttar ett införande av redovisningscentraler.

Skatteverket har sedan två år tillbaka bedrivit en skattegranskning av taxibranschen. Skatteverket har vid flera tillfällen vitsordat vilken hjälp man hela tiden haft när man hämtat ekonomiska uppgifter från beställningscentralerna. Beställningscentralerna fungerar som redovisningscentral för de anslutna taxiföretagen.

Skatteverket stöttar branschen i frågan om redovisningscentraler. Skatteverket ska sköta tillsynen över kassaregister fr.o.m. 2010. Det finns många gemensamma nämnare mellan kassaregister och redovisningscentraler. Bara detta pekar på att Skatteverket skulle kunna vara föreskrivande och tillsynsmyndighet över redovisningscentraler. Skatteverket ser inga problem med att redovisningscentralerna ägs av taxibranschen. Det skulle kunna lösa problemen för Näringsdepartementet.

Även Ekobrottsmyndigheten (EBM) förordar redovisningscentraler. Detta skulle underlätta deras arbete mot ekonomisk brottslighet.

Konkurrensverket framhåller (rapportserie 2007:4, sid 225) bl.a. ”Säkerställ att taxametertömning äger rum vid särskilda redovisningscentraler”.

Vidare säger Konkurrensverket. ”För att öka förutsättningarna för en fungerande konkurrens på marknaden för taxitransporter är det viktigt att komma till rätta med att en del företag skattefuskar. Detta kan dock knappast lösas genom att ställa hårda krav på företagen att ha speciell utbildning i juridiska och ekonomiska frågor. Förslaget om taxametertömning och speciella redovisningscentraler kan dock i detta fall vara en effektiv lösning.

Det har framkommit att det finns problem av bl.a. teknisk natur med förslaget om taxametertömning. Med hänsyn till frågans stora vikt, och tidigare ansträngningar att minska skattefusk, är det angeläget att Näringsdepartementet, tillsammans med berörda tillsynsmyndigheter såsom Skatteverket och Vägverket, vidtar åtgärder för att lösa problemen.”

Våren 2006 uppmanade en enig riksdag regeringen att presentera ett förslag om införandet av redovisningscentraler. Riksdagen menade sannolikt inte att det

bara skulle tas fram ett förslag, Riksdagen menade sannolikt att redovisningscentraler skulle komma till stånd.

Näringsdepartementet

I avvaktan på en lagstiftning om redovisningscentraler gjorde Förbundet den 11 maj 2007, en framställan hos regeringen om ett antal åtgärder för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten.

I Branschlägesrapporten 2007 (sidorna 11-12) redogjorde vi för de föreslagna åtgärderna.

- Regeringen har nu givit Vägverket i uppdrag att i samråd med Rikspolisstyrelsen bl.a. lämna förslag till hur kontrollen av taxitrafiken på väg ska förbättras och effektiviseras.
- Swedac fick i uppdrag att utreda om det föreligger hinder att föreskriva att en kortläsare ska vara kopplad till taxameter. Swedac har meddelat att något sådant hinder inte föreligger. Det ska även vara möjligt att föreskriva att taxametern ska sluta fungera om den inte tömts eller besiktigats inom föreskriven tid.
- Vägverket ska senast i juli 2008 redogöra för förutsättningarna för en central databas för taxameterbesiktningar och föreslå vilken myndighet som ska ansvara för denna. Vägverket ska även se över gällande bestämmelser rörande återkallelse av taxiförarlegitimation.
- Frågan om uppgiftslämnandet i Skatteverkets previsionsystem har överlämnats till Finansdepartementet.
- Regeringen har (äntligen) beslutat om kommittédirektiv till "Översyn av lagstiftningen om vägtrafikregister". Denna översyn ska leda till att tillståndshavare respektive beställningscentraler ska kunna få elektronisk återrapportering av återkallade trafik-tillstånd, körkort och taxiförarlegitimationer. Senast den 1 september 2009 ska utredaren lämna sitt betänkande. Svenska Taxiförbundet har tillsammans

med Bussbranschens Riksförbund efterfrågat denna översyn i flera år. Det är bra att regeringen äntligen kommit till beslut men det är trist att vi ska vänta i ytterligare 1½ år.

- Finansdepartementet och Skatteutskottet har lämnat positivt besked om att arbetsgivaren varje månad lämnar uppgift om vilka personer som erhållit lön från företaget ("skattedeklaration på individnivå").

Gränsöverskridande taxitrafik

Till skillnad mot andra trafikslag inom den yrkesmässiga trafiken, är den gränsöverskridande taxitrafiken inte lagreglerad. Det innebär bl.a. att en taxi inte får köra med passagerare över nationsgränsen om det inte finns ett särskilt avtal om detta.

Inför färdigställandet av Öresundsbron upprättades ett avtal mellan Sverige och Danmark om gränsöverskridande taxitrafik. Avtalet innebär att en svensk taxibil får köra från Sverige och lämna passagerare i Danmark. En svensk taxibil får hämta passagerare i Danmark, för transport till Sverige, under förutsättning att taxin är beställd hos den svenska beställningscentralen. Motsvarande gäller för en dansk taxibil i Sverige. Cabotagetrafik är inte tillåten.

Våren 2006 kom en begäran från Norge att teckna ett trepartsavtal om gränsöverskridande taxitrafik mellan Norge, Finland och Sverige. Avtalet skulle legalisera den gränsöverskridande taxitrafiken som bedrivs redan idag. I skrivande stund finns inget avtal påtecknat.

Finland har en ny yrkestrafiklag (juli 2007). Lagen tillåter ingen gränsöverskridande taxitrafik. Om Finland ska vara med i trepartsavtalet måste de först ändra sin yrkestrafiklag. En sådan lagändring kan komma till stånd tidigast 2009, sannolikt inte förrän 2010.

Norge är inte berett att skriva ett bilateralt trafikeringsavtal med Sverige, utan vill vänta tills att Finland kan skriva på.

Den svenska regeringen trycker på mot Norge för att få till stånd ett avtal mellan Sverige och Norge. Finland skulle kunna ansluta sig till detta avtal senare. Förbundet stöttar den svenska regeringen och påverkar via Norges Taxiförbund.

Upphandlingen i Dalarna – igen

”Trots massiv kritik genomfördes operationen och patienten dog. 2007 kom taxidöden till Dalarna.” Så kan man lite tillspetsat beskriva läget i Dalarna efter den senaste upphandlingen som genomfördes under 2006.

Taxiföretagen klagade till domstol på att upphandlaren Dalatrafik AB krävde att deras fordon under stor del av dygnet till 100 procent skulle stå till förfogande för samhällsbetalda transporter utan att företagen gavs några som helst garantier om att de alls fick utföra några transporter. Ersättning skulle bara utgå när de hade kund i bilen, dvs. inga transporter – inga intäkter. Taxiföretagen befarade att om man inte fick dryga ut dagskassan med att t.ex. köra privat- och företagskunder mellan de samhällsbetalda uppdragen, skulle deras företag inte bära sig. Domstolarna gav dock upphandlaren rätt, upphandlingen stred inte mot upphandlingsreglerna.

Flera av taxiföretagen beslutade sig för att inte ens lägga in något anbud. Flera verksamheter avvecklades. Andra lämnade anbud men såg sig tvingade att dra ner rejält på fordonsflottans storlek. I ett nu blev det på många håll svårt för privatpersoner och företag att få tag i en taxi. ”Taxidöden” hade anlänt till länet.

Många har ju den inställningen att det sker något negativt när verkligheten inte längre ser ut som den alltid har gjort. Var det kanske en bra upphandling trots allt?

Enligt kommunerna själva utfördes 592 färdtjänstresor i Mora under juli 2006 och under juli 2007 utfördes 359 st. Kostnaden per resa ökade i snitt från 135 kr till 264 kr, dvs. med över 95 procent. I Borlänge minskade antal resor med 47 procent, men kostnaden ökade från i snitt

101,50 kr till 160 kr. I Leksand halverades antalet färdtjänstresor. I Falun minskade antalet resor medan snittpriset per resa steg med 20 procent. Om ambitionen var att minska resandet så har Dalatrafik lyckats, men om ambitionen var att spara pengar har man misslyckats. Senare mätningar har givit samma resultat.

Vad anser resenärer och allmänheten i övrigt? Förbundet har tagit emot en mängd negativa synpunkter, försvinnande få är positiva. Negativa rapporter har varit ota-liga i alla typer av media.

De som utför transporterna och dem som färdtjänsten är till för, resenärerna, är allt annat än nöjda. Resorna tar längre tid då fler personer ska plockas in i samma fordon. Det har blivit besvärligare att beställa transporterna. Resenärerna får inte åka när de vill. Detta har lett till att resandet har minskat kraftigt. Företrädare för det kommunala handikapprådet i Falun uttalade i maj 2008 att det nu gått så långt att ”Folk har givit upp, de stannar hemma”.

Kan en i lag påbjuda skyldighet för samhället att assistera människors resande få ett sämre betyg?

Inte bara de som nyttjar de samhällsbetalda resorna har drabbats. Turistnäringen och företagen har också klagat på den otillräckliga tillgången på allmän taxiservice. Allmänheten i övrigt har också råkat illa ut. Det är krångligt eller mycket dyrt att ta sig hem efter ett restaurangbesök. Polis och media har rapporterat att rattfylleriet har ökat. I Älvdalens kommun är det extra dåligt beställt med den kollektiva trafiken och allmän taxiservice saknas. Kommunen innehar länsrekordet i rattfylleri per capita. Fram till i maj 2008 har nio rattfyllerister ertappats, jämfört med fem i Orsa. Naturligtvis kan slumpen ligga bakom, men kommunerna har ungefär samma folkmängd. En skillnad är att det i Orsa fortfarande finns en anständig kollektivtrafik, inklusive taxi dygnet runt. (Källa: Dalarnas tidningar 22 maj 2008). Kan det vara så att det möjligen finns ett samband mellan rattfylleri och obefintlig kollektivtrafik?

Den ”nya” inriktningen på de samhällsbetalda transporterna i Dalarna har medfört

oönskade effekter, som till och med blev värre än befarat.

En väl genomförd upphandling av samhällsbetalda transporter ska ha nöjda parter. Bäst är det naturligtvis om samtliga berörda; beställare, utförare och resenärer känner sig som vinnare. De som utför transporterna kan idag se en väsentligt försämrad lönsamhet och har i många fall tvingats dra ner på verksamheten. De är inga vinnare. Allmänhet, företag och de färdtjänstberättigade som har tvingats minska sitt taxiresande, är inte några vinnare. Då återstår således beställarna. Av det ovan sagda framgår att kostnaden per färdtjänstresa har ökat kraftigt i flera kommuner. På grund av det minskade resandet har dock totalkostnaden inte ökat i samma omfattning. Ökar resandet bara lite i framtiden kommer kostnaderna snabbt att överstiga tidigare nivåer. Alltså har inte heller kommunerna fog för att betrakta sig som vinnare. Hur ska det gå för allmänheten, företagen och taxinäringen i Dalarna?

Upphandlingsinventering

Förbundet får ofta in upphandlingsunderlag från medlemmarna för tolkning och synpunkter. Detta ger oss en ganska bra uppfattning om upphandlingsläget runt om i landet. Dock har vi ibland känt att vi saknar en bra blick över helheten. Vi har t.ex. tyckt att upphandlingarna runt om i landet genomförs på väldigt olika vis, men har inte entydigt kunnat underbygga denna känsla.

Om det finns olikheter i tillvägagångssättet kan de ha sin grund i att de som upphandlar har olika behov eller helt enkelt tycker olika. Men det kan också bero på att det inte har fungerat i dialogen mellan resenärer, leverantörer och beställare. Självfallet kan det också ha sin grund i brister i erfarenhetsutbytet mellan tjänstemän eller politiker hos de olika beställarna.

Om man ser ett mönster kan det vara lättare att komma med förslag till förbättringar. Förbundet kom därför fram till att det vore värdefullt att få en bättre kunskap om hur upphandlingarna i landet genomförs, vad

som förenar dem respektive skiljer dem samt också försöka komma fram till och peka på eventuella för- eller nackdelar med respektive tillvägagångssätt. Allt för att få en bättre grund vid framtida diskussioner med de inblandade aktörerna om hur en god utveckling inom upphandlingsområdet kan säkerställas.

Under 2007 beslutade Förbundet att genomföra en inventering inriktad på upphandling av s.k. särskild kollektivtrafik i Sverige. Med uttrycket avses anropsstyrd trafik, vanligtvis färdtjänst, sjukresor, vissa skolskjutsar, särskoletransporter, kompletteringstrafik, mattransporter, viss anropsstyrd linjetrafik och riksfärdtjänst. Bussresor med linjetrafik och regional trafik med långfärdsbuss omfattas inte.

Bearbetningen av materialet är ännu inte färdig, men vi vill redan nu peka på några av våra iakttagelser.

I 20 av landets 21 län är trafikhuvudmannen (den som ansvarar för kollektivtrafikens utförande) ett länstrafikbolag. I Stockholm är Stockholms läns landsting trafikhuvudman. Länstrafikbolagen ägs oftast tillsammans av kommunerna i länet och landstinget.

Från att tidigare ha varit lokala företeelser genomförs upphandlingar av taxis tjänster allt oftare inom ett större område. Orsaken är naturligtvis transportköparnas strävanden efter samordnings- och andra rationaliseringseffekter för att kunna kapa kostnaderna.

Transportköparens kontrollbehov vad gäller service- och kvalitetsnivå i övrigt har successivt skärpts. En länsomfattande upphandling innebär en omfattande arbetsinsats. Att följa upp att allt det som krävs också levereras är en ännu större uppgift och här kan vi konstatera att det gång på gång brister. Man kan fråga sig varför det i många upphandlingar ställs så många olika utvärderings- och utförandekrav då det till ”syvende og sidst” oftast landar i att det egentligen är priset som är utslagsgivande. Ibland verkar ett omfattande kravställande endast vara ett spel för galleriet. Ibland är upphandlingsunderlagen så otydligt preciserade att det ter sig som att avsikten med olika frågeställningar eller krav är, att kunna premiera den som ur ett skönlitterärt

perspektiv har skrivit det mest tilltalande anbudsunderlaget. Så får det naturligtvis inte vara. Om inte uppställda krav följs upp riskerar man ju att inte få det man betalar för. Dessutom öppnar det för snedvriden konkurrens.

När det gäller grunderna för hur ersättningen beräknas divergerar även den kraftigt. Det förekommer allehanda ersättningsmetoder som t.ex. ”ersättning från garage till garage”, ersättning per kilometer från accept av transportuppdraget, ersättning per kilometer enbart när kund befinner sig i bilen, ersättning per tidsenhet med eller utan kund i bilen, ersättning beräknad på ett outgrundligt vis i ett datorbaserat bokningssystem, olika former av tillägg såsom startavgift, ersättning för bärhjälp, bårersättning, rullstolsersättning, bagageersättning m.m. För att ännu mer krångla till det förekommer ytterligare beräkningsgrunder samt ett otal kombinationer av dessa. Vad som skulle bli totalekonomiskt bästa och billigaste valet kan nog ingen ge ett fullgott svar på, variationerna är alltför stora.

Det skiljer även rejält på de upphandlande enheternas grundsyn på hur transportstrukturen ska läggas upp. I vissa delar av landet har trafikhuvudmännen valt att behålla totalkontrollen över dirigerings- och beställningscentralfunktionen (BC-funktionen) och driver den i egen regi. Transportutförarna upphandlas dock oftast, endast sällan körs transporterna i egen regi, även om det förekommer att utryckningsfordon eller ambulanser drygar ut stilleståndstid med att, mot betalning, köra resenärer som skulle kunna transporteras med taxi. En skattefinansierad verksamhet på en konkurrensutsatt marknad. På andra håll läggs BC-funktionen ut på entreprenad efter mer eller mindre avancerad upphandling. Samhällsägda BC kan då tävla med de privata.

Främst norrut i landet verkar transportköparna lita mer på taxinäringen. Där finns exempel på att man till 100 procent vågar överlåta till entreprenörerna att sköta ”hela affären”, dvs. resursplanering, BC-funktion, transportdirigering och utförande av resorna etc. I dessa fall står det allmänna ”endast” för prövning av den enskildes rätt till de samhällsbetalda transporterna,

samt uppföljning och utvärdering av hur transporterna utförs.

De tekniska lösningarna för fördelningen av transportuppdragen och för kommunikationen mellan aktörerna varierar. Ett handfull olika teknikleverantörer och distributionssystem nyttjas. Den väl beprövade trafikbäraren Mobitex har på vissa håll fått stå tillbaka för modernare GPRS och mobilt Internet.

Taxiföretagen gör allt de kan för att anpassa sig till sin egen lokala marknad, både den privata och den som det allmänna står för. Taxibranschen har insett att samförstånd och samverkan i olika former är ett måste för att utvecklingen ska drivas framåt.

Vi hoppas att upphandlingsinventeringen kan komma att tjäna som diskussionsunderlag för taxinäringens framtida dialog med trafikhuvudmän, kommuner och landsting så att fler blir nöjda. Vi uppmanar berörda läsare att fortsätta att fundera i såväl gamla som nya banor. Utvecklingen av transportnäringen och dialogen mellan aktörerna måste inte bara fortsätta. Den måste förbättras och utökas.

Transportöravtal bör inte vara en handelsvara

Som nämns ovan har Förbundets upphandlingsinventering givit vid handen att transportupphandlingarna omfattar allt större områden. För att kunna svara upp mot kraven tenderar anbudsgivarna att bli allt större.

På en del håll har stora transportaktörer lagt in anbud till ordentligt pressade priser i upphandlingarna och vunnit uppdragen utan att ha behövt redovisa att de förfogar över erforderliga fordonsresurser. Mindre aktörer, ofta de lokalt verksamma, får känna sig slagna och blir av med de viktiga samhällsbetalda uppdragen. Den vinnande aktören har därefter tagit kontakt med de lokala företagen, erbjudit dem att mot vederlag överta kontraktet och även hjälpt till att förankra överlåtelsen hos den upphandlande enheten. Den senare kan ha känt sig mer eller mindre tvingad

att acceptera beteendet då det finns ett transportbehov som måste tillgodoses.

Förbundet ser en fara i beteendet, att en anbudsgivare pressar priserna i en upphandling så, att man först vinner den, men sedan överlåter till andra att utföra transporterna. Ett antal frågor reser sig. De förlorande transportörerna hade räknat fram ett anbud som låg på en högre nivå och det var ju därför de inte fick tilldelning. Har de då verkligen möjlighet att uppfylla ställda kvalitetskrav med det lägre priset? Vad säger förarna, som ofta har lön baserad på inkört belopp, när de får köra till lägre priser? Hur kommer upphandlande enhet att lösa situationen om utförarna går överstyr på grund av alltför låga intäkter? Vad kostar en ny upphandling? Överensstämmer det med de aktuella upphandlingsförutsättningarna att avtalet överläts på annan juridisk person?

På de ställen i landet där det finns en etablerad och fungerande dialog mellan Förbundet och de som upphandlar har Förbundet fått gehör för påpekandet. Diskussioner om det lämpliga eller olämpliga i beteendet pågår.

Förbundets kvalitetsarbete

Samtliga beställningscentraler som är medlemmar i Svenska Taxiförbundet har upprättat och lovat att arbeta efter en trafiksäkerhetspolicy. Sedan årsskiftet är det ett av medlemskraven. Den enda beställningscentral som inte avgivit en TS-policy har genom beslut av förbundsstyrelsen uteslutits ur Förbundet. TS-policyn ska ha bäring på åtminstone bilbältesanvändning, hastighetsanpassning och trafiknykterhet.

Respektive medlemsföretags policy finns publicerad på www.taxiforbundet.se, under knappen "Beställningscentraler med trafiksäkerhetspolicy".

Säker Grön Taxi (SGT) är Förbundets eget transport- och kvalitetsledningssystem. Systemet, som är ett egencertifierings-system, togs fram för tio år sedan. Det bygger på den internationella standarden ISO 14001 och innehåller samtliga de i den

standarder så viktiga komponenterna såsom nulägesanalys, miljö- och kvalitetspolicy, mätbara och kvantifierbara mål, ständiga förbättringar, avvikelsehantering, verksamhetsstyrning, interna och externa revisioner samt certifiering. Läs gärna mer på www.taxiforbundet.se under knappen "Säker Grön taxi".

Tyvärr nödgas vi även i år konstatera att vi alltjämt väntar på det stora genombrottet för SGT. Marknaden ställer tydligtvis ännu inte sådana krav att fler än cirka femtio taxiföretag har ansett det motiverat att anslutna sig till systemet. Jämfört med föregående år har några företag tillkommit medan andra har fallit ifrån. Av de anslutna företagen är det 14 st. som har certifierat sig. Dessa gratuleras till ett väl utfört kvalitetsstyrningsarbete.

Svenska Taxiförbundets kansli är certifierat sedan 2002. Certifieringsrevisionen sker vartannat år enligt SGT. Den senaste certifieringsrevisionen genomfördes med godkänt resultat strax före årsskiftet 2006/2007. Kansliets förnyade certifikat gäller således till 2009. Nästa revision är planerad till december 2008.

Miljökraven vid transport-upphandlingar styrs upp

Miljöstyrningsrådet (MSR) är ett bolag som bildades 1995 och som ägs av stat och näringsliv genom Miljödepartementet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Landsting. MSR är en av huvudaktörerna för genomförandet av regeringens handlingsplan för miljöanpassad upphandling 2007-2009. I dessa strävanden vägleder MSR organisationer i såväl privat som offentlig sektor när det gäller att införa och vidareutveckla ett systematiskt och frivilligt miljöarbete för en hållbar utveckling. Taxinäringen får i snitt hälften av sina intäkter från samhällsbetalda transporter. Det som kommer ut av MSR:s arbete kan få stor betydelse för taxinäringen genom de miljö- och andra kvalitetskrav som kommer att ställas på den i framtiden.

Ett av de verktyg som MSR tillhandahåller är färdiga miljö- och trafiksäkerhetskriterier, att användas av dem som upphandlar transporttjänster, dvs. företag, stat, landsting och kommuner. MSR har angivit tre olika nivåer för kriterierna – baskrav, avancerade krav och spjutspetskrav – beroende på hur långtgående kraven är.

Förbundet har under 2007 deltagit i utarbetandet av dessa kriterier. Anbudsskrivande ska aldrig vara en tävling i uppsatsskrivning, utan ska begränsa sig till det som leverantören verkligen har för avsikt att prestera. Då är det oerhört viktigt att kraven hamnar på en sådan nivå att de inte verkar hämmande för konkurrensen samtidigt som de är relevanta för transportnäringen och dess möjligheter att minska sin negativa miljöpåverkan och öka trafiksäkerheten. Genom att kraven ställs som kontraktsvillkor (utförandevillkor) som verkligen ska följas upp enligt mallar som MSR också utarbetar och tillhandahåller, kan beställarna lättare vidta åtgärder mot dem som inte håller vad de lovat. Leverantörerna får lättare att beräkna vilka kostnader de kommer att drabbas av på grund av de särskilda kraven.

Taxi Göteborg låter sig inspireras av flyget

I samarbete med Vägverket, Volvo och Länsförsäkringar har Taxi Göteborg tagit fram foldern "Safety on Board". Idén kommer från flygindustrin och den säkerhetsskrift som sitter i varje stolsficka.

Flygindustrin vet att väldigt många tittar i foldern oavsett hur ofta man flyger. På liknande sätt vill Taxi Göteborg utbilda sina resenärer i säkerhetsfrågor. Foldern ska informera kunderna om hur de kan öka resans säkerhet. Samtidigt innebär den ett löfte från föraren till kunden om hur en säker och trevlig resa ska gå till. Ett smart sätt att sprida information om säkerhet ombord, anser Förbundet.

Taxi SM

Yrkesskicklighetstävlingen Taxi SM för beställningscentraler och förare var en satsning av Förbundet tillsammans med Vägverket, Transportarbetareförbundet och andra intressenter. Taxi SM ska ses som ett led i kvalitetsarbetet och höja näringens status och därmed attraktionskraft.

Tyvärr har intresset från taxinäringen och dess leverantörer i egenskap av sponsorer inte varit så stort att Förbundet, med de begränsade resurser vi förfogar över, har ansett det försvarbart att fortsätta att genomföra tävlingarna. Taxi SM har därför tagit "time-out". Vi vill på detta sätt passa på tacka alla dem som har bidragit till den mediala succé som Taxi SM trots allt har varit.

Pegasuspriset

Pegasuspriset är TransportNäringens nyinrättade miljöpris. TransportNäringen är ett samarbete mellan TransportGruppen med sina åtta förbund samt Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Flyg och Sveriges Åkeriföretag.

Många företag inom transportnäringen jobbar aktivt och målmedvetet med att minska sin direkta och indirekta miljöpåverkan. För att visa kraften och viljan bakom branschens miljöarbete har TransportNäringen nu instiftat ett miljöpris, Pegasuspriset, för att identifiera och lyfta fram de goda exemplen från näringens olika branscher. TransportNäringen vill på detta vis bidra till att en viktig samhällsfråga blir än mer belyst. Pegasuspriset ska också inspirera andra till fortsatta insatser för en hållbar utveckling.

Kriterierna för att vinna det första Pegasuspriset är: "Det transportföretag som under 2007 bidrog mest till att säkra en hållbar utveckling ur såväl miljömässiga som ekonomiska och sociala aspekter".

Konstnären Lasse Åberg står för den konstnärliga utformningen av priset. Prisutdelningen äger rum i Visby den 8 juli 2008, under den s.k. Almedalsveckan. Taxiföretag är nominerade och vi hoppas naturligtvis att det blir ett sådant som vinner.

Sänkta socialavgifter för vissa delar av tjänstesektorn

I juni 2007 presenterade Finansdepartementet en promemoria om sänkta socialavgifter för vissa delar av tjänstesektorn. Taxi (förutom budbilsverksamheten) skulle omfattas av förslaget.

Förslaget i promemorian gick ut på att socialavgifterna, med undantag för ålderspensionsavgiften på 10,21 procent, skulle slopas i vissa branscher fr.o.m. den 1 januari 2008. De branscher som skulle omfattas är sådana där en nedsättning väntas ge en positiv sysselsättningseffekt.

Förbundet gav sitt stöd åt förslaget. Förbundet har under många år påpekat, att svarta löner och undanhållna intäkter är ett konkurrensproblem inom taxinäringen samtidigt som staten går miste om skatteintäkter. Den föreslagna sänkningen av såväl arbetsgivar- som egenavgifter skulle starkt bidra till att minska båda de problemen. Förbundet tror dessutom att fler taxiförare skulle beredas arbete, framförallt i storstadsområdena.

Eftersom nedsättningen av socialavgifterna endast skulle omfatta vissa branscher, måste förslaget godkännas av EU-kommissionen innan det kan verkställas.

Den 11 december 2007 godkände EU-kommissionen regeringens förslag om sänkta socialavgifter för vissa delar av tjänstesektorn, men bara för små och medelstora företag, s.k. SME (med högst 250 årsanställda). Förbundet var, trots begränsningen, fortsatt positivt till sänkta socialavgifter.

Den 23 april 2008 förklarade regeringen att man inte tänkte fullfölja förslaget om sänkta socialavgifter för vissa delar av tjänstesektorn.

Regeringen föreslog i stället en ytterligare sänkning av socialavgifterna från den 1 januari 2009 för ungdomar upp till 26 års ålder.

Avsikten med de sänkta socialavgifterna var att öka antalet anställda i sektorn och få bort de svarta lönerna.

I stället för sänkta, fick nu taxibranschen ökade lönekostnader. Eftersom det tidigare företagsstödet successivt har tagits bort så har lönekostnaderna i taxibranschen ökat under 2007 och 2008. En övervägande majoritet av landets taxiföretagare kunde utnyttja hela företagsstödet.

Detta är en märklig vändning. I stället för en sänkning av socialavgifterna med 22,21 procentenheter får taxibranschen i stället en höjning motsvarande det tidigare företagsstödet på 5 procent. Hur blir det då med en ökning av antalet anställda i sektorn och de svarta lönerna?

Sänkningen av socialavgifterna för ungdomar, kommer bara delvis taxinäringen till del, bl.a. eftersom lägsta ålder för en taxiförare är 21 år. Av landets taxiförare är 83 procent 26 år eller äldre.

Regeringen borde i stället ha undersökt möjligheten till sänkta socialavgifter för småföretag i tjänstesektorn. Det är sannolikt där som man kan öka antalet anställda i sektorn och få bort de svarta lönerna. Det är inte i storföretagen som problemen med svarta löner finns.

”Det blev inte ens en tumme”.

Utbildning och rekrytering

Taxibranschen har ett årligt behov av 3 000 - 5 000 nya taxiförare. Detta innebär att utbildning och rekrytering är ett viktigt inslag i beställningscentralernas vardag.

Den som innehar B-körkort och är lägst 21 år, kan söka sig olika utbildningsvägar för att få sin taxiförarlegitimation.

Förbundet tillhandahåller självstudier, även via Internet. Vissa trafikskolor arrangerar lärarledda utbildningar för taxiförarlegitimation. Arbetsförmedlingen köper in Förbundets självstudiematerial för taxiförarlegitimation åt arbetssökande med möjlighet till anställning. Ett antal beställningscentraler genomför egna utbildningar för blivande taxiförare.

Förbundet har vid två tillfällen ansökt om kvalificerad yrkesutbildning (KY) för taxiförare respektive tillståndshavare men fått avslag.

Förbundet har tillsammans med bl.a. Skolverket, TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) och Vägverket begärt att få en persontransportutbildning i gymnasieskolan.

Vi vill att det tas fram en persontransportutbildning, en kurs valbar från flertalet gymnasieprogram, med en kombinerad inriktning mot service och persontransporter. Lösningen skulle innebära att gymnasieelever, oavsett inriktning, får en smidig möjlighet att välja till en alternativ yrkesutbildning. Beroende av utbildningens omfattning avses en yrkes- alternativt lärlingsexamen. Den som genomgått en sådan gymnasieutbildning med godkänt

resultat skulle medges undantag från ”21-årsregeln” och erhålla taxiförarlegitimation i anslutning till examen.

Taxirån

Trots en uppgång under 2007 är den långsiktiga trenden för antalet (polisrapporterade) taxirån totalt i landet, sjunkande sedan år 2000.

Jämfört med 2006 ökade taxirånen i hela landet med 38 procent, från 56 till 77 st. I Stockholms län var ökningen 3 procent, från 39 till 40 och i övriga landet mer än fördubbling, 118 procent, från 17 till 37 taxirån.

Att ökningarna procentuellt är stora beror på att de skett från 2006 års värden som var de lägsta som noterats på över tio år. Noterbart är också skillnaden mellan utvecklingen för Stockholms län respektive resten av landet.

Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om förändring av den långsiktiga trenden.

Uppgifterna bygger på statistik från Brottsförebyggande rådet (BRÅ).

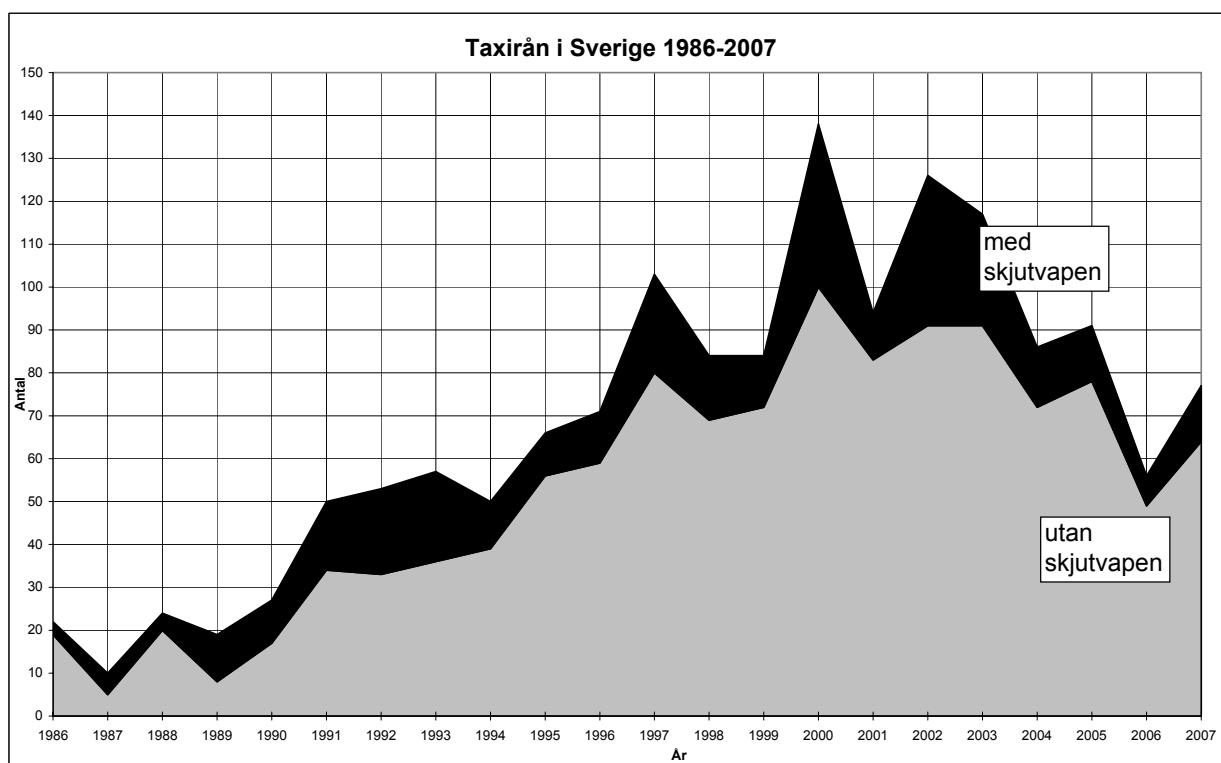


Diagram Taxirån (Källa: Statistiska centralbyrån)

Branschstatistik

Prisutvecklingen

Diagram 1 visar jämförelsen mellan utvecklingen av Konsumentprisindex (KPI), Taxiindex och Statistiska Centralbyråns (SCB) statistik över priset för privata taxi-transporter. Värdena är omräknade så att januari 1990 är basmånad och har värdet 100.

Det bör påpekas att Taxiindex och KPI är kostnadsrelaterade, medan SCB:s statistik endast avser prissättningen. Jämförelsen är ändå intressant för att se om priserna ökar mer eller mindre än kostnadsförändringarna.

SCB:s statistik över taxipriserna är beräknade inklusive moms. Vi har valt att även visa taxipriserna exklusive moms.

KPI visar på en svag ökning från 2006 efter att tidigare legat still under några år. Taxiindex som speglar taxiföretagens specifika kostnader har fortsatt att öka, bl.a. beroende på höjda bränsle-, försäkrings- och lönekostnader. Vi kan konstatera att taxipriserna ökar snabbare än Taxiindex.

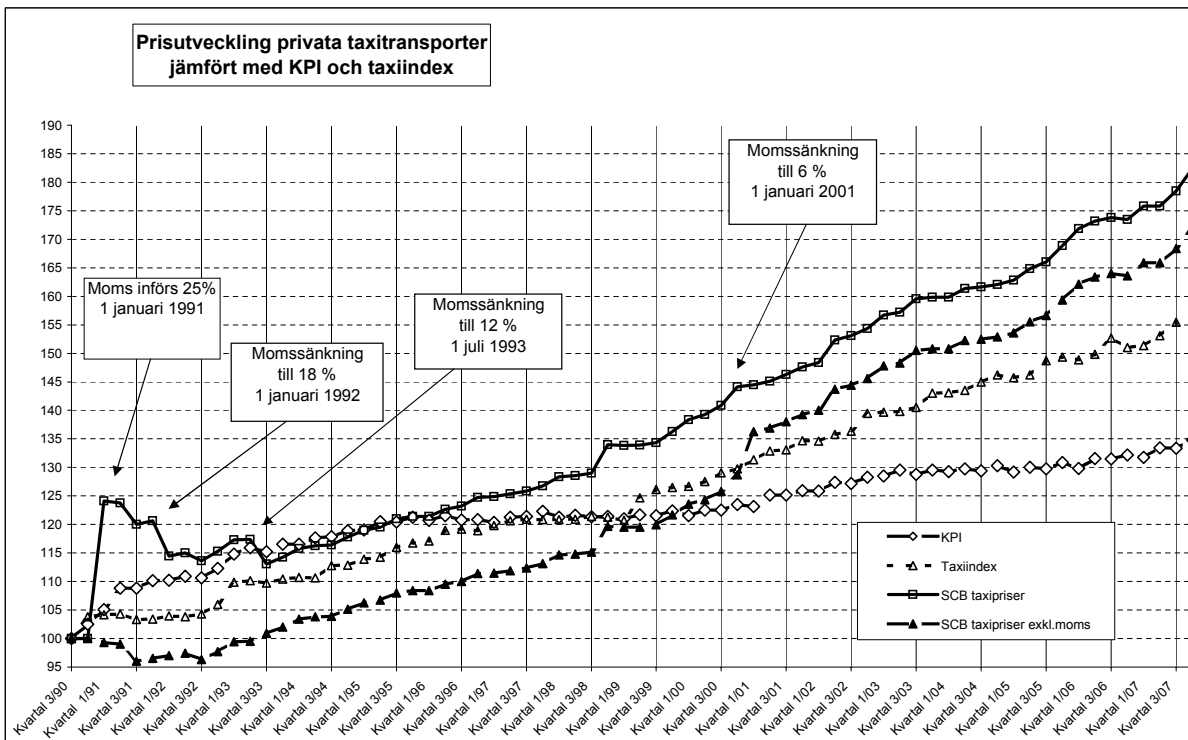


Diagram 1 (Källa: Statistiska centralbyrån)

Marknadsstruktur

Taxinäringens marknad kan delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik). Lokalt kan även budkörningar stå för en betydande del.

Totalt över hela landet svarar de samhällsbetalda transporterna för drygt 50 procent av intäkterna. Variationerna är dock mycket stora. Generellt kan sägas att ju större orter, desto större andel företags- och privatresor.

På landsbygden och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transporterna svara för närmare 100 procent av taxiföretagens intäkter. Beroendet av avtal om dessa transporter är således avgörande för möjligheten att överleva.

Vissa satsar på företagskunder, andra på samhällsbetalda transporter medan framför allt de som inte är anslutna till en beställningscentral (friåkare) nästan helt är hänvisade till privatkunder.

Tillstånd och fordon

Relationen mellan tillstånds- och fordonsutvecklingen framgår av diagram 2.

Staplarna visar antalet tillstånd, där vi sedan 1996 kan avläsa vilka tillståndshavare som är aktiva, dvs. har fordon anmälda på trafiktillståndet. Vägverket har nu meddelat att man inte längre har möjlighet att söka uppgifter i registret om samtliga tillståndshavare för taxitrafik utan endast om de tillståndshavare som har fordon anmälda. Den nya situationen innebär att vi i vår statistik endast kan redovisa aktiva tillståndshavare och inte den restpost tillståndshavare som saknar anmälda fordon och som blir föremål för s.k. administrativa återkallelser.

Linjen visar antalet taxifordon, som i stort sett legat still mellan 1991 och 2005, därefter kan vi notera en tydlig ökning.

Andelen aktiva tillståndshavare har sedan 1996 sjunkit från 8.948 till 7.601, en minskning med drygt 15 procent. Antalet taxifordon sjönk från 14.558 till 14.034 mellan åren 1991 och 2005, häfter har det ökat igen och första kvartalet 2008 fanns det 14.840 taxifordon. Det innebär att antalet taxifordon per aktiv tillståndshavare ökat från 1,63 år 1991 till 1,95 år 2008.

Från 1996 har antalet aktiva tillståndshavare minskat varje år. Med ett marginellt avbrott 2007 har minskningen fortsatt. För 2008 är minskningen 109 st. jämfört med läget 2007. Antalet taxifordon har under samma period ökat med 136 st. Genom att antalet taxifordon ökat och antalet tillståndshavare minskat fortsätter förskjutningen mot större företag.

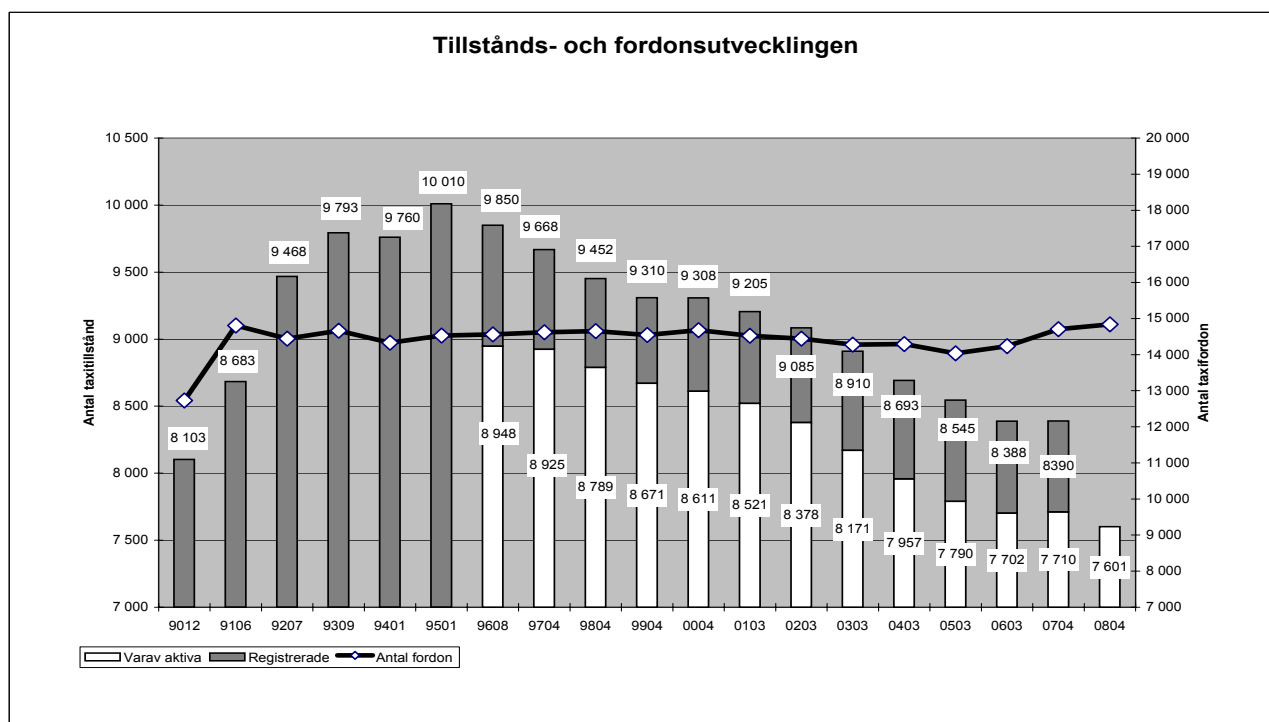


Diagram 2 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

Skillnaden mellan registrerade och aktiva tillståndshavare kan vi inte längre redovisa (förklaring ovan) men vi utgår från att antalet är i stort sett oförändrat jämfört med tidigare år. Det finns stora skillnader mellan olika länsstyrelserns insatser för att hålla nere antalet inaktiva tillstånd. Variationen

mellan olika år är däremot inte särskilt stor utan ligger runt 700 st. och det är kanske något vi får räkna med också fortsättningsvis. Vi låter nedanstående tabell ligga kvar bland statistiken även om den inte har gått att uppdatera för 2008.

Tidpunkt för avläsning	Registrerade tillståndshavare	Aktiva tillståndshavare	Differens (saknar fordon)
9704	9 668	8 925	743
9804	9 452	8 789	663
9904	9 310	8 671	639
0004	9 308	8 611	697
0103	9 205	8 521	684
0203	9 085	8 378	707
0303	8 910	8 171	739
0403	8 693	7 957	736
0503	8 545	7 790	755
0603	8 388	7 702	686
0704	8 390	7 710	680

Tabell 1 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2007)

Företagsstruktur

Antal taxiföretag fördelat på företagsform							
Län	Antal Tillstånd (Taxiföretag)	Fysisk person	AB	HB/KB	Ek. För.	Landsting	Kommun
AB	2 875	2 314	485	70	5		1
C	232	176	50	6			
D	131	88	41	2			
E	204	126	72	5		1	
F	190	131	54	3	1	1	
G	95	59	33	3			
H	142	94	40	8			
I	51	38	12	1			
K	75	56	16	3			
M	997	815	141	39	2		
N	137	94	38	4		1	
O	1 163	916	213	34			
S	123	72	43	3	1	4	
T	144	93	45	2	4		
U	137	81	50	5	1		
W	77	43	33	1			
X	194	116	71	6	1		
Y	163	110	44	9			
Z	98	45	48	5			
AC	132	52	75	5			
BD	241	156	75	10			
Total	7 601	5 675	1 679	224	15	7	1

Tabell 2 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

Diagram 3 visar andelen för respektive företagsform inom taxibranschen.

Utvecklingen visar endast marginella skillnader mot föregående år. Den tidigare trenden att andelen aktiebolag ökar har avstannat, vi konstaterar i stället en marginell minskning. Enskilda näringsidkare 5 675 (5 779), aktiebolag 1 679 (1 676), handels-

bolag 224 (225), ekonomiska föreningar 15 (20), kommuner/landsting 7 (10). Förra årets uppgifter inom parentes.

För första gången kan vi notera att ett utländskt (engelskt) bolag blivit tillståndshavare i Sverige. En sådan ansökan prövas av länsstyrelsen i Stockholms län.

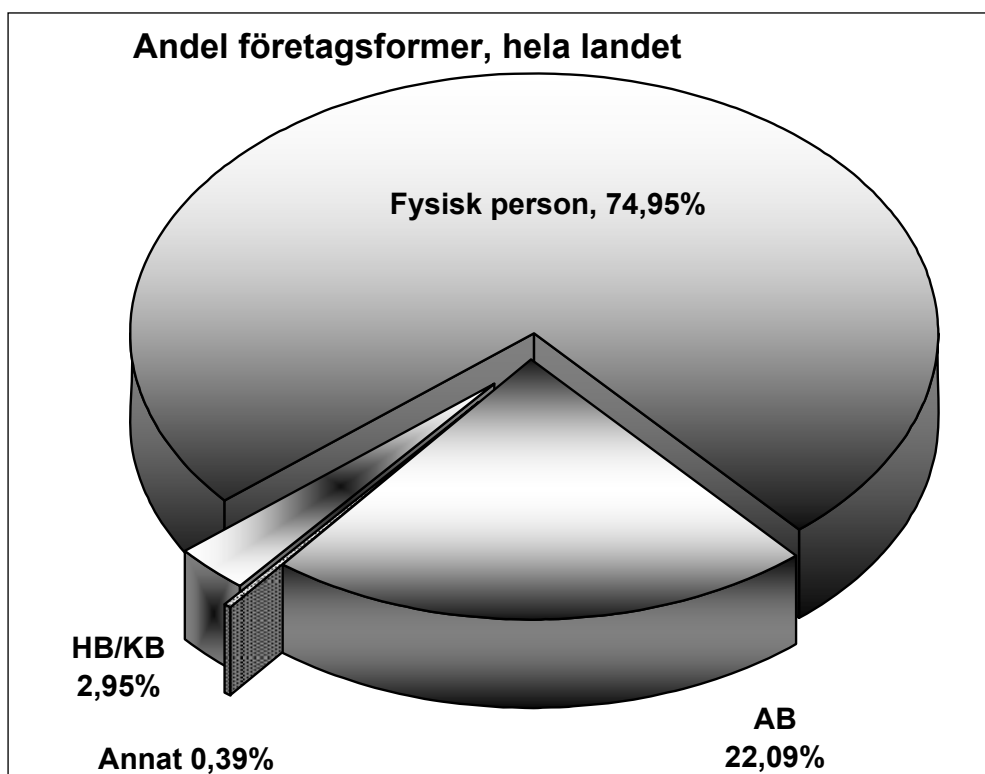


Diagram 3 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

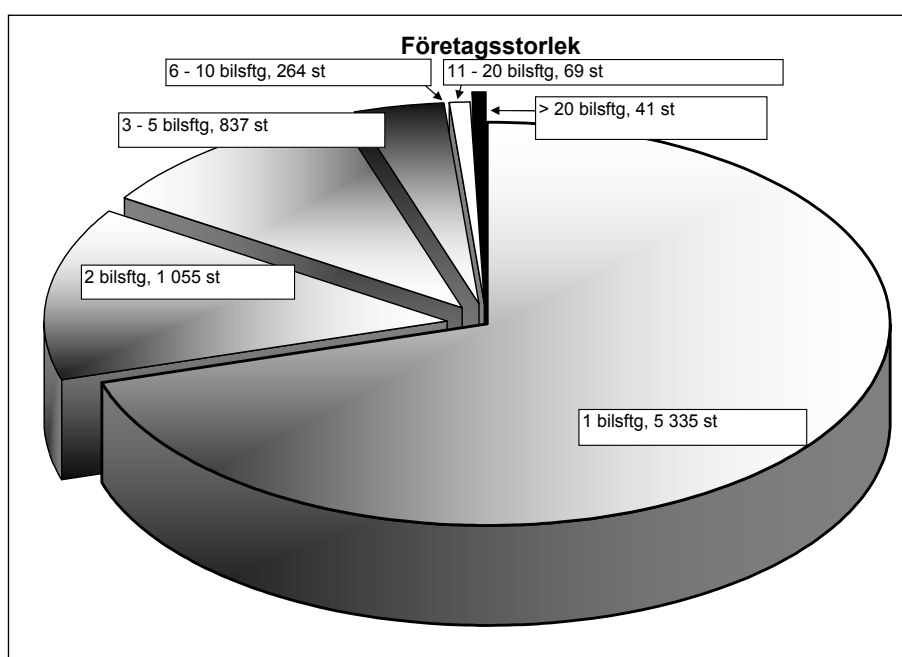


Diagram 4 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

De redan etablerade taxiföretagen – framför allt i storstäderna – skaffar allt fler bilar. Antalet taxiföretag som har fler än 20 fordon har ökat från 30 till 41 st. De största företagen fortsätter att växa. Det största taxiföretaget i landet har nu 125 fordon.

Från yrkestrafikregistret har vi hämtat uppgifter om åldersfördelningen bland de fysiska personer som är tillståndshavare. Bland dessa kan vi konstatera att landets äldste tillståndshavare är 86 år, den yngste är 20 år. Genomsnittsåldern baserat på hela urvalet fysiska personer är knappt 49 år.

Företagsstorlek	1	2	3 - 5	6 - 10	11 - 20	> 20
April 1996	6 042	1 507	907	135	33	8
April 1997	6 308	1 495	926	141	43	12
April 1998	6 186	1490	901	154	41	17
April 1999	6 149	1404	878	172	53	15
April 2000	6 103	1386	860	189	55	18
April 2001	6 146	1252	859	194	50	20
April 2002	6 019	1 266	822	198	53	20
April 2003	5 860	1 207	820	212	51	21
April 2004	5 635	1 187	826	227	59	23
April 2005	5 513	1 173	792	223	71	18
April 2006	5 455	1 132	775	234	82	24
April 2007	5 391	1 134	833	246	76	30
April 2008	5 335	1 055	837	264	69	41

Tabell 3 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

Taxifordon

Under det senaste året har det i hela landet skett en ökning med 136 fordon till 14 840 st. (diagram 5). Den största ökningen har skett i Region Skåne (101) och i Stockholms län (94). I övrigt är det mest fråga om minskningar.

Intressant att uppmärksamma är att totalantalet taxifordon som i år uppgår till 14 840 st. är den högsta någonsin. Tidigare hade vi den högsta noteringen av antalet taxifordon året efter avregleringen (1991) och det var då 14 805 st.

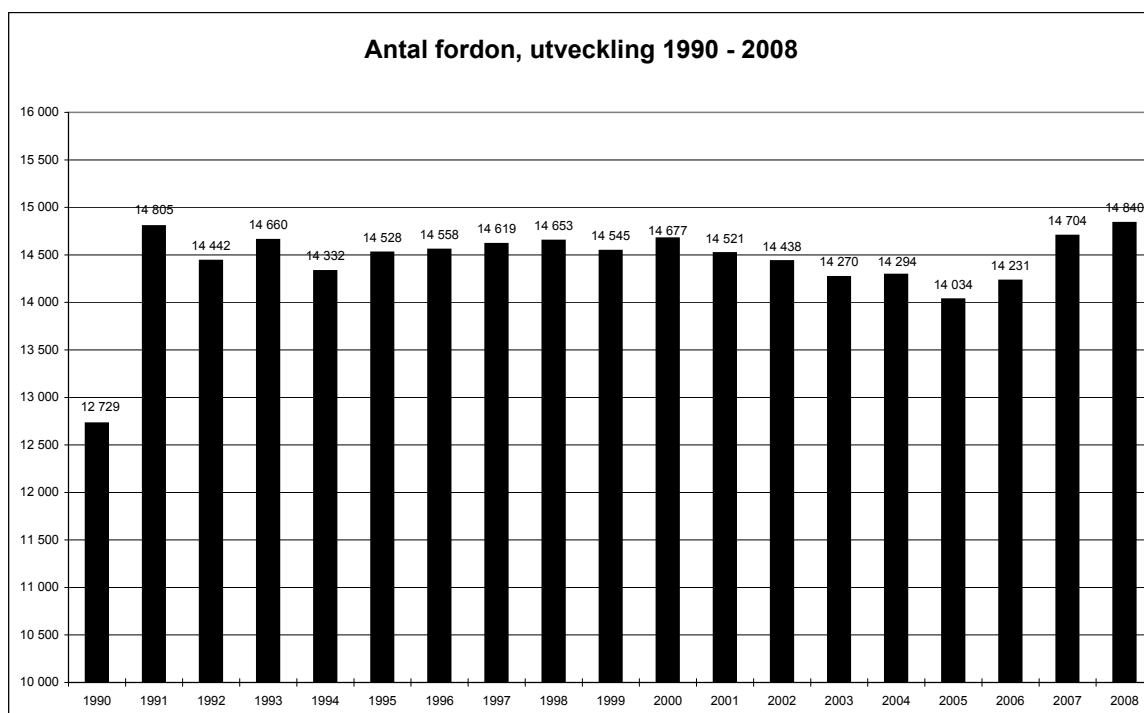
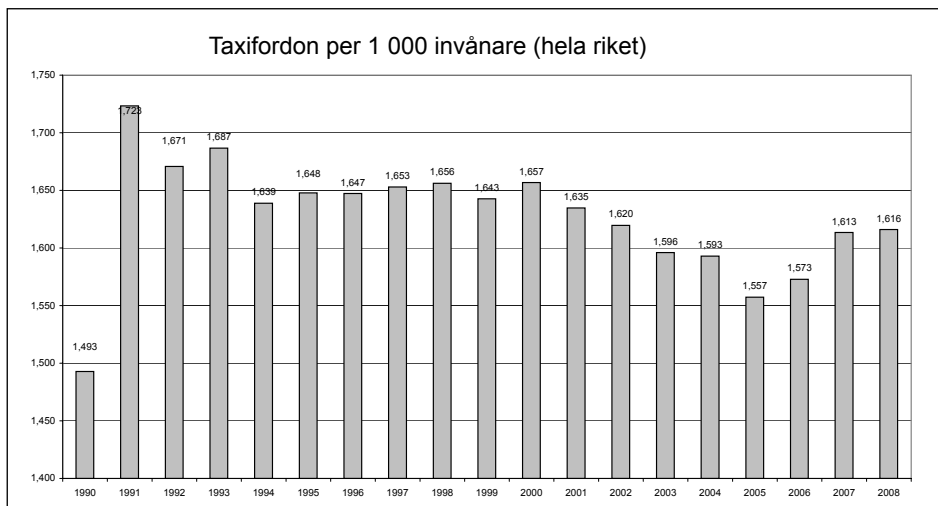


Diagram 5 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)



Antalet taxifordon per 1.000 invånare har tidigare år sjunkit stadigt. För två år sedan kunde vi skönja en ökning som förstärktes förra året. I år är ökningen marginell. Det finns dock mycket stora regionala skillnader, som inte enbart kan förklaras av befolkningsunderlaget.

Diagram 6 (Källa: Vägverkets bilregister per den 31 mars 2008; Statistiska Centralbyrån (SCB), invånaruppgifter)

Tabell 4 redovisar antalet taxifordon per län i relation till befolkningstalet 1990 respektive 2007.

Med en koppling av antalet taxifordon till antalet invånare ges en bättre bild av taxis etableringssituation ("taxitätheten"). Till- sammans med lokal och regional hänsyn till trafik-, transport- och kundstruktur

kan frågan om en eventuell överetablering bättre analyseras och bedömas.

Vi avstår här från att kommentera och ange lämpliga nivåer. Vi redovisar statistiken med avsikt att låta läsaren göra egna bedömningar av tabellinnehållet i kombination med egna kunskaper och erfarenheter av olika delar av landet.

Län	Antal fordon				Fordon per 1000 invånare		
	1989/90	2007/08	Förändring i procent		1989/90	2007/08	Förändring i procent
AB	3 845	5 437	41,40 %		2,359	2,789	18,20 %
C	363	438	20,66 %		1,371	1,355	- 1,19 %
D	267	405	51,69 %		1,054	1,527	44,92 %
E	436	423	- 2,98 %		1,091	1,005	- 7,89 %
F	343	298	- 13,12 %		1,119	0,893	- 20,16 %
G	304	175	- 42,43 %		1,722	0,968	- 43,77 %
H	330	276	- 16,36 %		1,378	1,180	- 14,31 %
I	87	85	- 2,30 %		1,531	1,488	- 2,78 %
K	164	153	- 6,71 %		1,094	1,007	- 7,90 %
M	1 186	1 665	40,39 %		1,121	1,388	23,84 %
N	270	353	30,74 %		1,076	1,211	12,60 %
O	1 965	2 198	11,86 %		1,431	1,421	- 0,75 %
S	390	293	- 24,87 %		1,381	1,070	- 22,53 %
T	273	317	16,12 %		1,005	1,148	14,21 %
U	255	266	4,31 %		0,994	1,067	7,38 %
W	341	305	- 10,56 %		1,190	1,107	- 6,97 %
X	347	316	- 8,93 %		1,204	1,147	- 4,75 %
Y	348	334	- 4,02 %		1,336	1,372	2,69 %
Z	303	274	- 9,57 %		2,248	2,159	- 3,98 %
AC	463	416	- 10,15 %		1,851	1,615	- 12,75 %
BD	449	413	- 8,02 %		1,708	1,648	- 3,53 %
Total	12 729	14 840	16,58 %		1,493	1,616	8,26 %

Tabell 4 (Källa: Vägverkets bilregister per den 31 mars 2008; Statistiska Centralbyrån (SCB), invånaruppgifter)

Fordonsflottan

Av det totala fordonsbeståndet utgör drygt 87,5 procent taxifordon med registreringsdatum 2003 och senare.

Av nyinvesteringar med registreringsdatum 2003 och senare utgör andelen dieselfordon mer än 81 procent.

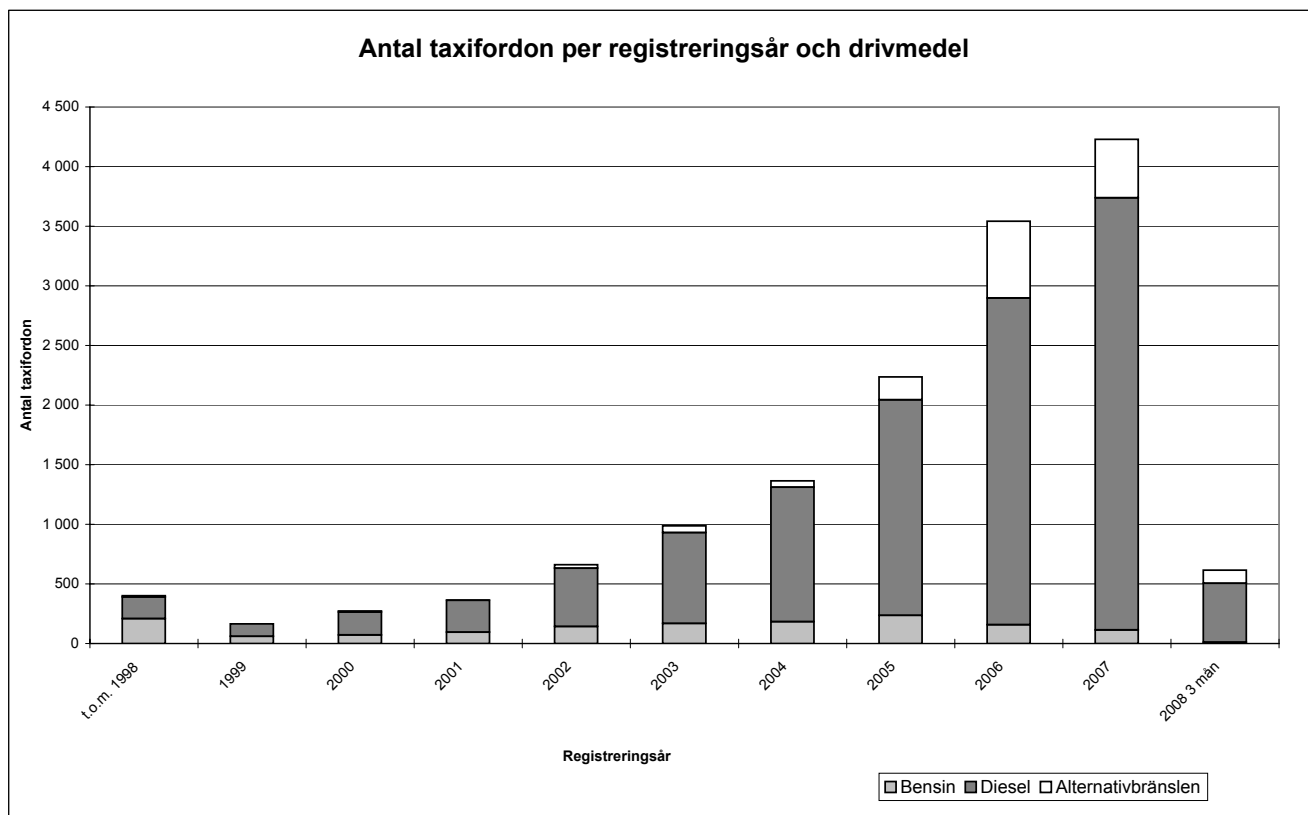
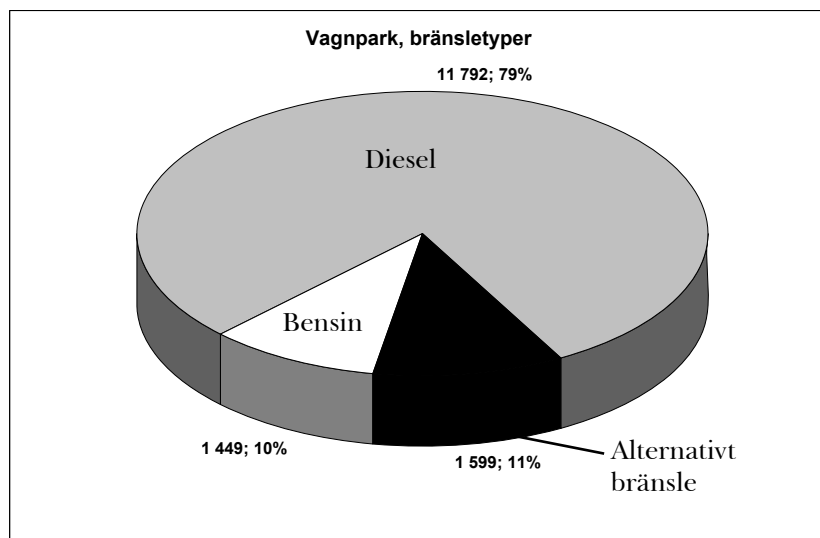


Diagram 7 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)



Fordon för alternativa bränslen ökar kraftigt. Främst gäller det bilar som kan köras på etanol (E85) och naturgas.

De alternativa drivmedel som förekommer i registret är:

- biogas 4 (4) st.
- bensin/el 202 (58) st.
- bensin/etanol 714 (440) st.
- bensin/naturgas 678 (644) st.
- diesel/etanol 1 (0) st.

(Förra årets uppgifter inom parentes.)

Diagram 8 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister per den 31 mars 2008)

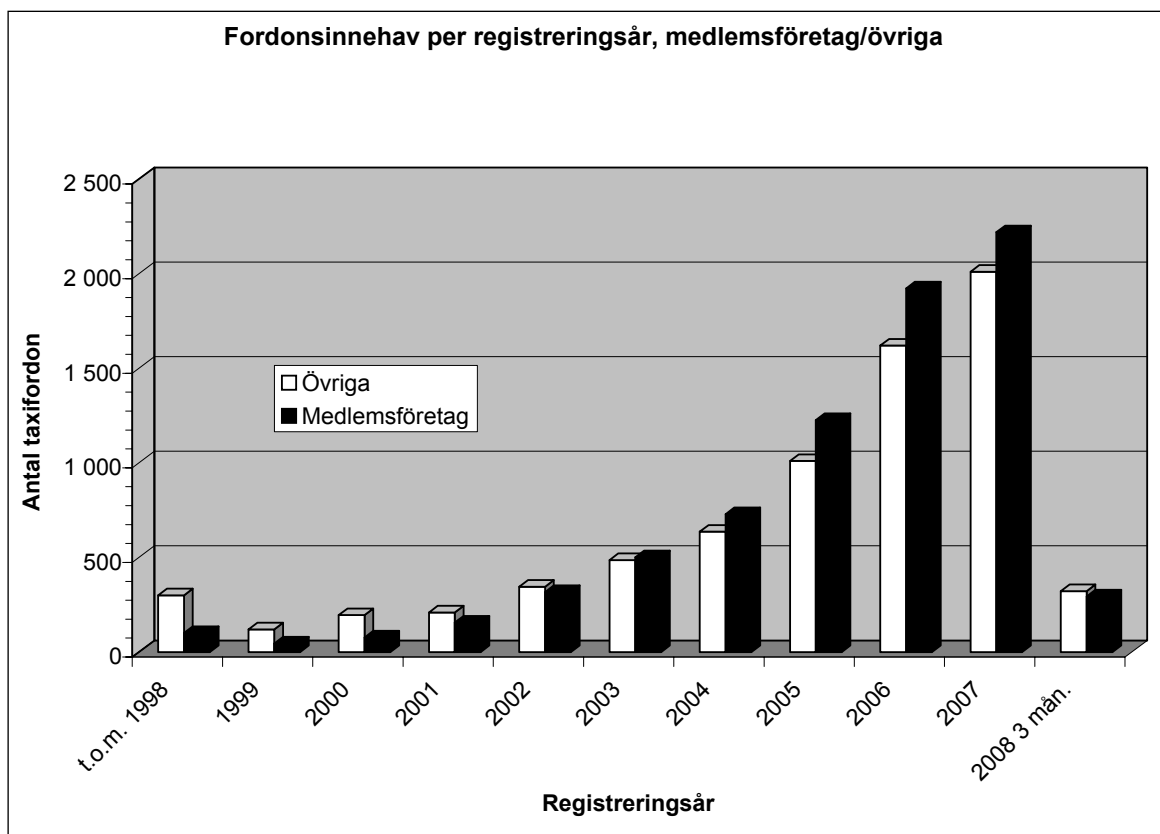


Diagram 9 (Källa: Vägverkets bilregister per den 31 mars 2008; Svenska Taxiförbundets medlemsregister)

Tabell 5 och 6 visar fördelningen av taxifordon mellan olika fabrikat respektive färger. Marknadsandelarna för olika bilmärken

visar att Mercedes tappar och att Volvo är den i särklass vanligaste taxibilen.

		0804	0704	0603	0503	0403	0303	0203	0103	0004	9904	9804
Fabrikat	Totalt	Procentandel										
Volvo	4 835	32,6 %	33,8 %	33,1 %	32,4 %	32,7 %	33,3 %	32,8 %	33,4 %	33,5 %	33,5 %	34,8 %
Mercedes	2 162	14,6 %	16,2 %	18,6 %	21,7 %	23,7 %	25,7 %	25,9 %	24,7 %	22,6 %	20,4 %	18,2 %
Vw	1 782	12,0 %	11,9 %	11,6 %	12,2 %	13,3 %	14,6 %	16,3 %	17,4 %	18,6 %	20,8 %	19,3 %
SAAB	1 406	9,5 %	9,1 %	7,7 %	6,5 %	4,2 %	1,9 %	1,2 %	1,0 %	1,0 %	0,9 %	1,0 %
Ford	1 229	8,3 %	7,2 %	6,9 %	6,0 %	5,6 %	5,1 %	4,7 %	4,6 %	4,7 %	4,7 %	4,5 %
Opel	877	5,9 %	4,6 %	3,9 %	3,0 %	2,0 %	1,7 %	1,8 %	2,1 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %
Renault	512	3,5 %	3,4 %	3,6 %	3,6 %	3,4 %	3,0 %	2,8 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,4 %
Toyota	417	2,8 %	2,5 %	2,8 %	3,0 %	3,1 %	2,5 %	2,1 %	1,8 %	1,6 %	1,6 %	1,7 %
Chrysler	253	1,7 %	1,3 %	1,2 %	1,3 %	1,0 %	1,2 %	1,1 %	1,1 %	1,0 %	0,8 %	0,9 %
Hyundai	215	1,4 %	1,2 %	0,9 %	1,0 %	1,2 %	1,4 %	1,7 %	2,1 %	2,5 %	3,1 %	4,0 %
Citroen	207	1,4 %	1,5 %	1,7 %	1,9 %	2,1 %	2,1 %	2,1 %	2,1 %	2,6 %	2,8 %	2,9 %
Peugeot	174	1,2 %	1,9 %	2,5 %	2,9 %	3,3 %	2,6 %	2,5 %	2,1 %	2,0 %	2,1 %	2,5 %
Övriga	771	5,2 %	5,3 %	5,4 %	4,6 %	4,5 %	4,9 %	5,2 %	5,1 %	5,3 %	4,5 %	5,2 %
Summa	14 840	100 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 5 (Källa: Vägverkets bilregister per den 31 mars 2008)

Den vanligaste färgen på en taxibil är svart, följd av grå som har passerat blå som tidigare var vanligast. De dominerande färgerna är svart, grå, blå och vit som till-

sammans utgör drygt 90 procent av hela fordonsflottan. Observera att registret inte tar någon hänsyn till eventuell foliering av bilarna, något som blir allt vanligare.

Taxibilarnas färgfördelning										
		0803	0703	0603	0503	0403	0303	0203	0103	0004
Färg	Totalt	Procentandel								
Svart	3 826	25,78 %	24,47 %	23,27 %	22,59 %	22,76 %	22,2 %	21,7 %	20,2 %	18,3 %
Grå	3 405	22,94 %	21,26 %	19,67 %	18,28 %	17,05 %	16,1 %	14,9 %	13,5 %	13,3 %
Blå	3 165	21,33 %	23,67 %	25,58 %	26,98 %	26,98 %	25,5 %	24,0 %	23,2 %	23,2 %
Vit	3 116	21,00 %	20,97 %	21,85 %	22,11 %	22,42 %	23,9 %	25,1 %	26,7 %	27,9 %
Gul	417	2,81 %	2,17 %	1,24 %	0,86 %	0,87 %	0,9 %	1,0 %	1,2 %	1,4 %
Röd	372	2,51 %	3,03 %	3,33 %	4,05 %	4,46 %	5,3 %	6,4 %	7,3 %	4,6 %
Grön	222	1,50 %	1,93 %	2,30 %	2,75 %	3,11 %	3,7 %	4,6 %	5,2 %	5,7 %
Brun	167	1,13 %	1,18 %	1,29 %	1,30 %	1,39 %	1,4 %	1,2 %	0,0 %	0,0 %
Övriga	150	1,01 %	1,31 %	1,47 %	1,08 %	0,96 %	1,0 %	1,1 %	2,7 %	5,6 %
Summa	14 840	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 6 (Källa: Vägverkets bilregister per den 31 mars 2008)

Konkurssituationen

Utvecklingen av antalet konkurser i taxiföretag framgår av diagram 10. Ökningen i början av nittio-talet kan ses som en effekt av övergången till marknadsstyrning och

den överetablering som blev följd. Efter en nergång under tio år verkar det nu ha stabiliserat sig runt 70 konkurser om året.

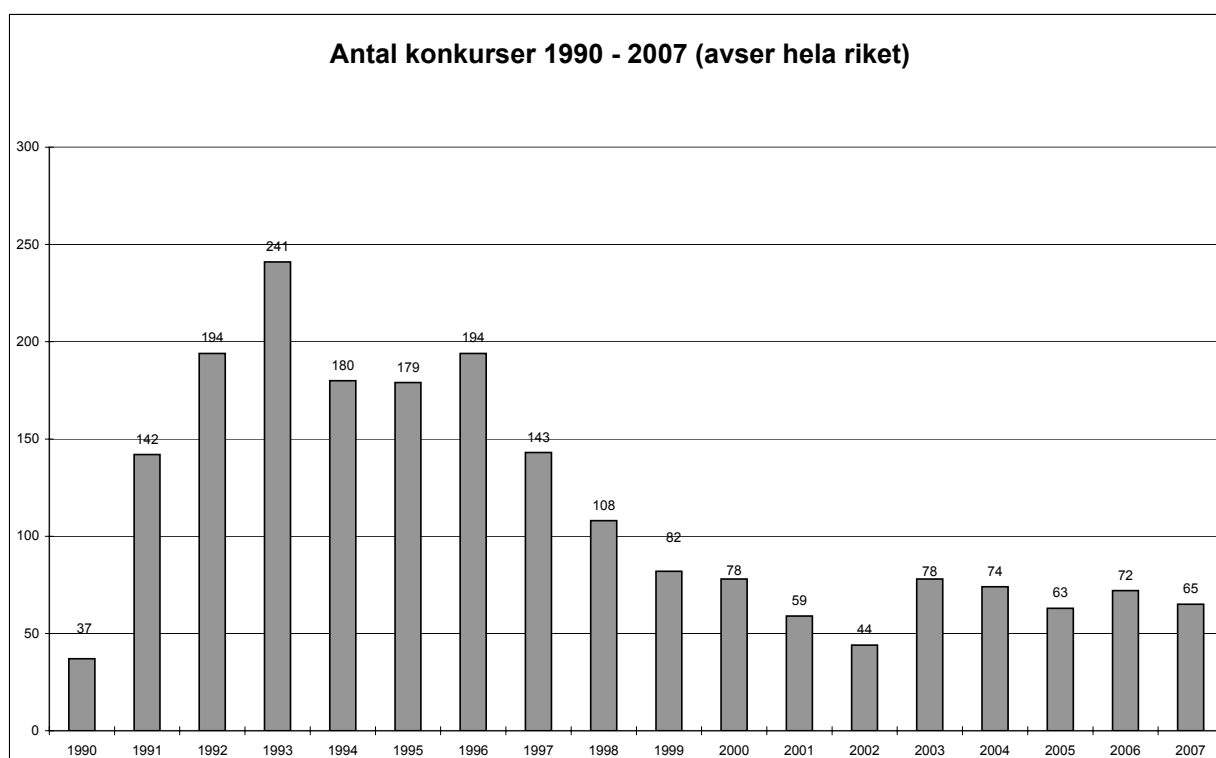


Diagram 10 (Källa: Statistiska Centralbyrån (SCB))

Taxiförarlegitimationen

Vägverkets teoretiska prov består av de fyra delproven lokalkännedom*/, kartkunskap, lagstiftning samt säkerhet och beteende. Till det kommer det återinförda körprovet.

I tabell 7 redovisas utfallet för respektive delprov och region under 2007. Vi redovisar också en jämförelse över godkännandegraden för respektive delprov mellan 2006 och 2007.

Körprovet infördes den 1 april 2007, vilket är orsaken till att det finns betydligt färre såväl avlagda som godkända körprov jämfört med de teoretiska proven.

Det är sammanlagt 2.026 personer som avlagt körprovet under året. Av dessa klarade sig 43 procent vid första provtillfället. Det är en något lägre andel jämfört med för tio år sedan innan körprovet togs bort.

Totalt har 1.405 personer klarat ett godkänt körprov (oavsett antal försök), vilket innebär att 70 procent av de som försökt har blivit godkända.

*/ Anm. Endast för de förare som ska köra i Stockholms län krävs prov i lokalkännedom. Provet kan dock genomföras på vilket förarprovskontor som helst.

Avser perioden 2007-01-01 - 2007-12-31		Jämförelse godkända			
Vv-Region	Provbenämning	Totalt	Antal godkända	% 2007	% 2006
Stockholm	Lokalkännedom	2 598	1 028	39,6 %	49,8 %
	Kartkunskap	2 045	1 021	49,9 %	52,2 %
	Lagstiftning	1 920	1 021	53,2 %	54,9 %
	Säkerhet och beteende	2 048	1 050	51,3 %	54,3 %
	Körprov	958	335	35,0 %	--
Mälardalen	Lokalkännedom	48	20	41,7 %	38,2 %
	Kartkunskap	792	441	55,7 %	46,0 %
	Lagstiftning	724	379	52,3 %	57,3 %
	Säkerhet och beteende	712	400	56,2 %	64,1 %
	Körprov	379	116	30,6 %	--
Sydöst	Lokalkännedom	24	8	33,3 %	33,3 %
	Kartkunskap	872	477	54,3 %	51,1 %
	Lagstiftning	820	477	58,2 %	53,8 %
	Säkerhet och beteende	720	498	69,2 %	68,1 %
	Körprov	355	140	39,4 %	--
Skåne	Lokalkännedom	11	1	9,1 %	11,1 %
	Kartkunskap	885	528	59,7 %	57,8 %
	Lagstiftning	773	505	65,3 %	63,5 %
	Säkerhet och beteende	820	536	65,4 %	68,6 %
	Körprov	473	181	38,3 %	--
Väst	Lokalkännedom	8	4	50,0 %	55,6 %
	Kartkunskap	1 647	989	60,0 %	60,6 %
	Lagstiftning	1 670	1 030	61,7 %	61,3 %
	Säkerhet och beteende	1 500	1 084	72,3 %	68,4 %
	Körprov	623	356	57,1 %	--
Mitt	Lokalkännedom	6	3	50,0 %	46,2 %
	Kartkunskap	632	404	63,9 %	58,1 %
	Lagstiftning	651	399	61,3 %	58,3 %
	Säkerhet och beteende	512	434	84,8 %	78,2 %
	Körprov	270	146	54,1 %	--
Norr	Lokalkännedom	3	2	66,7 %	66,7 %
	Kartkunskap	523	370	70,7 %	65,8 %
	Lagstiftning	575	369	64,2 %	58,6 %
	Säkerhet och beteende	466	388	83,3 %	80,5 %
	Körprov	212	130	61,3 %	--
Totalt för hela landet	Lokalkännedom	2 698	1 066	39,5 %	39,8 %
	Kartkunskap	7 402	4 230	57,1 %	55,1 %
	Lagstiftning	7 133	4 180	58,6 %	57,8 %
	Säkerhet och beteende	6 778	4 390	64,8 %	64,2 %
	Körprov	3 270	1 404	42,9 %	--

Tabell 7 (Källa: Vägverket, april 2008)

Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundets vision

I konkurrens på lika villkor ska taxi vara den mest säkra, effektiva och miljöanpassade delen av den kollektiva trafiken.

Svenska Taxiförbundets verksamhetsidé

Svenska Taxiförbundet ska i samverkan med medlemmar och omvärld fortlöpande förbättra förutsättningarna för branschen och förstärka den professionella företagarrollen hos medlemmarna med hjälp av överlägsen kunskap, kompetens och kvalitet.

Svenska Taxiförbundets övergripande mål

Medlemskap i Svenska Taxiförbundet skall ge ett påtagligt mervärde genom att förbundet vid varje tidpunkt med en ur branschperspektivet tydlig och kompromisslös hållning arbetar för

- att konkurrensen inom branschen sker på lika villkor
- att taxinäringens anseende och attraktionskraft ökar
- att medlemsföretagens tjänster och arbetstillfällen efterfrågas
- att medlemmarnas kommersiella förutsättningar och förarnas säkerhet förbättras
- att medlemmarnas verksamhet bedrivs med ständiga förbättringar avseende miljö och trafiksäkerhet.

Förbundsstyrelsen

Förbundsstyrelsens ledamöter utses vart tredje år av kongressen. Kongressen i Uppsala 2006 utsåg följande ledamöter.

Förbundsordförande **Lennart Hamnered**, ingår i arbetsutskottet.

Vice ordförande **Gunnar Welander**, ingår i arbetsutskottet, taxiföretagare i Taxi Stockholm 150000 AB,

Styrelseledamot **Karin Bachstätter**, verkställande direktör i Beställningscentralen i Kronoberg AB.

Styrelseledamot **Pierre Cederberg**, taxiföretagare i Taxi Göteborg Ek. För.

Styrelseledamot **Anders Fernlund**, styrelseordförande i Taxi 020 AB.

Styrelseledamot **Thomas Lagergren**, ingår i arbetsutskottet, taxiföretagare och ordförande i Taxi Helsingborg AB.

Styrelseledamot **Per-Åke Pettersson**, verkställande direktör i Östersunds Taxi i Jämtland AB.

Förbundets organisation

Förbundet är organiserat med ett centralt förbundskansli och fem regionansvariga med egna kontor ute i landet. Organisationen blir på detta sätt direktverkande med kontakt dels ut mot de anslutna taxiföretagarna och beställningscentralerna, dels i nätverk mot lokala och regionala myndigheter, politiker och organisationer. Service och rådgivning ombesörjs av Förbundets kansli i Stockholm eller av någon av de fem regionansvariga.

Förbundskansliet

Thomas Winskog, förbundsdirektör och leder arbetet på förbundskansliet.

Lennart Hamnered, arbetande förbundsordförande.

Anders Berge, jurist, ansvarar för konkurrens-, konsument- och upphandlingsfrågor, miljö- och transportkvalitetsledningssystemet Säker Grön Taxi samt vissa andra juridiska frågor.

Ann Dárdai, ansvarar för Förbundets ekonomiska redovisning.

Maria Jemdahl, kontorist, arbetar som "kontorsspindel" och ansvarar för medlemsregistret samt kontorsväxeln och de praktiska frågorna på kansliet.

Maria Themptander, miljösamordnare och utbildningsplanerare.

Regionerna

Region Norr

Norrbottnens, Västerbottnens, Jämtlands och Västernorrlands län

Hans Weinehall

V:a Varmvattnet 44, 922 67 Tavelnsjö

Telefon: 090 602 00

Mobil: 0705 86 02 02

Region Mitt

Gävleborgs, Dalarnas, Västmanlands, Örebro, Uppsala och Södermanlands län

Per Åke Gustavsson

Lindås, Norra Dylta, 718 96 Dyltabruk

Telefon: 019 28 13 67

Mobil: 0705 28 13 67

Region Öst

Stockholms och Gotlands län

Ejert Seiboldt

Box 20147, 161 02 Bromma

Telefon: 08 566 21 692

Mobil: 0705 64 32 92

Region Väst

Västra Götalands, Värmlands, Hallands och Jönköpings län

Anders Andersson

Åkerssjövägen 10, 461 53 Trollhättan

Telefon: 0520 48 00 78

Mobil: 0705 48 00 78

Region Syd

Skåne, Blekinge, Kronobergs, Kalmar och Östergötlands län

Anders Böcker

Lagegatan 24, 262 71 Ängelholm

Telefon: 0431 41 06 60

Mobil: 0706 01 05 34

Samarbetsorganisation

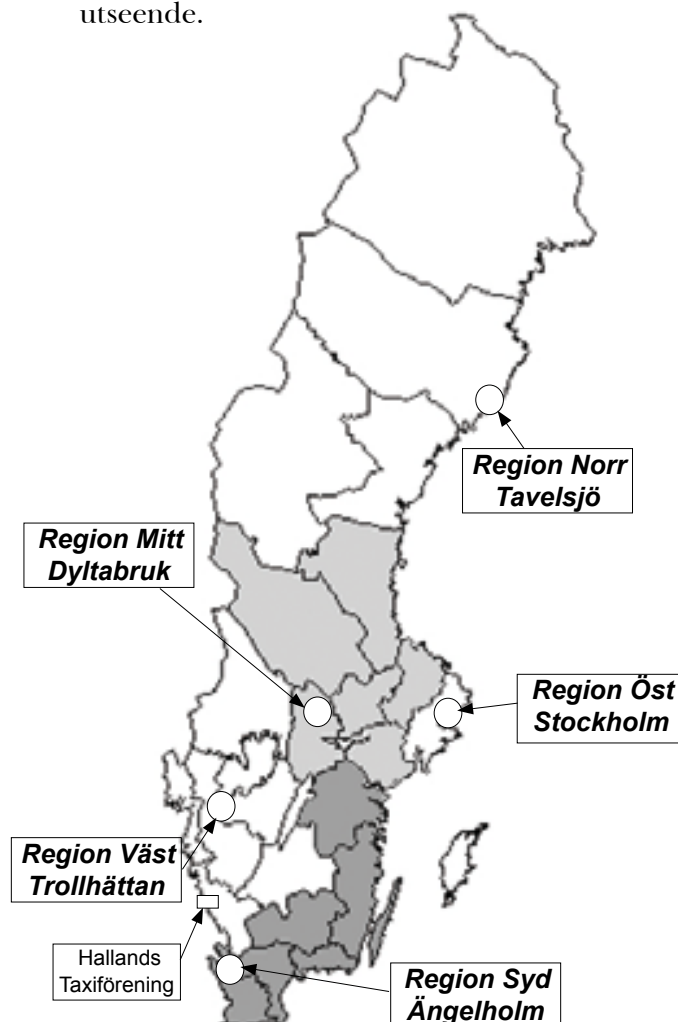
Till Svenska Taxiförbundet finns knutet en samarbetsorganisation med anställd tjänsteman:

- Hallands Taxiförening (Lars Erik Andersson)

Hallands Taxiförening upphör den 31 december 2008.

De tidigare samarbetsorganisationerna Gävle/Dala Taxiförening och Taxiservice i Jämtland/Härjedalen upphörde den 1 januari 2008 respektive den 1 april 2008.

Region- och samarbetsorganisationen har följande utseende.



Information

Förbundets information består av olika skrifter och tidningen Taxi idag. Ett elektroniskt Nyhetsbrev distribueras en gång per månad. Nyhetsbrevet finns även att hämta på Förbundets hemsida.

Information ges och utbyts givetvis även under TaxiForum, taxikonferenser och kongresser.

Hemsida

På www.taxiforbundet.se presenterar Förbundet information och nyheter om taxi-branschen.

Hemsidan har även en funktion för att direkt kunna meddela sig med Förbundet. Denna funktion är flitigt använd och mycket uppskattad.

Hemsidan besöks alltmer, antalet besök är ca 5 000 per vecka.

TaxiKaféet

Förbundet har sedan lång tid etablerat en elektronisk informationsplattform kallad TaxiKaféet. Fortlöpande publiceras nyttigheter för Förbundets medlemmar som t.ex. transportöravtal, konsortialavtal, självkostnads- och prissättningskalkyler. Där finns även ett diskussionsforum där medlemmarna kan ställa frågor, skapa debatt etc. Det mesta av den skriftliga information som Förbundet producerar publiceras på TaxiKaféet. TaxiKaféet nås via Förbundets hemsida genom en särskild inloggning. Helt fritt för medlemmar och anslutna taxiföretag.

E-postadresser

Såväl förbundsstyrelsen, kanslipersonalen som regionansvariga kan nås via e-post. Adressen är info@taxiforbundet.se eller om man vill nå en person direkt foramn.efternamn@taxiforbundet.se

Förbundets utbildning

I takt med att taxis beställningscentraler blir alltmer affärsmässiga i sitt agerande ställs också högre krav på de taxiföretagare som ansluts i fråga om utbildning, vandel, serviceförmåga etc. Från det att en person står inför beslutet att bli taxiförare och ska avlägga prov för taxiförarlegitimation, ska han eller hon erbjudas en utbildningslinje som i olika steg leder framåt i "taxikarriären". Målet är att skapa välutbildade taxiföretagare med hög kompetens och därmed högt anseende. Efter en period av eget företagande ska medlemmarna erbjudas fortbildningar som är väsentliga för företagandet och de olika rollerna i beställningscentralen.

Taxiförarlegitimationen

Förbundet tillhandahåller två typer av väl genomarbetade självstudiematerial för taxiförarlegitimation. Ett av dem är ett kompendium och det andra är ett material som läses in via Internet där innehållet är uppbyggt på korta instuderingsmoduler som kompletteras med övningsfrågor. Båda versionerna är provinriktade och uppdateras kontinuerligt.

Antalet sålda självstudiematerial under 2007 var drygt 800 st. Drygt en tredjedel av de självstudiematerialen Förbundet levererat har varit i tryckt form, resten var självstudiekurser via Internet.

Efter beslut av riksdagen införde Vägverket den 1 april 2007 ett körprov för taxiförarlegitimation. Detta innebar att beställningsfrekvensen av självstudiematerial för taxiförarlegitimation ökade markant under början av 2007 för att i slutet av mars plana ut till ett normalt flöde som sedan hållit i sig.

Sedan våren 2007 finns även en utbildningsdel för Lokalkännedom i Stockholms län. Denna bifogas alltid båda kursvarianterna, utan extra kostnad, där beställaren angivit en mottagaradress inom Stockholms län. Alla andra som beställer något av Förbundets självstudiematerial får också tillgång till lokalkännedomsdelen om de vill.

För att bistå medlemsföretagen med förarrekrytering annonserade Förbundet under

fem veckor om att vi tillhandahåller självstudiematerial för taxiförarlegitimation i samtliga upplagor av tidningen Metro. Vid varje annonstillfälle ökade beställningsfrekvensen och vi hoppas därmed ha kunnat öka rekryteringsunderlaget för våra medlemsföretag. Marknadsföringen fortsätter under 2008.

I förekommande fall arrangerar Förbundet kurser för taxiförarlegitimation. Det är beställningscentraler som enskilt eller flera tillsammans beställer kurser för blivande förare. Förbundet leder kurserna och anlitar sjukvårdskunniga som praktiskt visar på första hjälpen och passagerares olika behov av hjälp.

Kurser för blivande taxiföretagare (BLIV-kurs®)

För dem som vill in i branschen som egna företagare erbjuder Förbundet en kvalitativ utbildning. Förbundets BLIV-kurser skapar förutsättningar för deltagarna att bli professionella företagare. Kurserna anordnas som internat eller externat på olika orter över landet.

BLIV-kurserna har ett väl genomarbetat material och ett mycket gott renommé. Kursmaterialet uppdateras fortlöpande med det senaste som händer inom branschen. Deltagarna får med sig kunskaper inte enbart för provet, Förbundet ser proven som delmål, utan även för deras framtida verksamhet som duktiga företagare. Materialet finns kvar som uppslagsverk att gå tillbaka till när verksamheten så kräver.

Med anledning av ständigt sjunkande deltagarantal vid Förbundets BLIV-kurser introducerades under 2007 en förkortad version av BLIV-kursen till en 5-dagarskurs. Den första intensiva provkursen genomfördes under hösten med gott resultat. År 2007 planerade Förbundet för 4 st. lärarledda BLIV-kurser, varav en var 5-dagarskurs. Av dessa genomfördes tre, som tillsammans samlade 29 deltagare. BLIV-kurserna var förlagda till Hudiksvall samt Bromma utanför Stockholm.

BLIV-kursen finns även som distansutbildning via Internet. Kursinnehållet är uppdelat i ämnen utifrån de fyra prov som

görs hos Vägverket. Kursen bygger på egen inläsning med hjälp av dator och utsänt referensmaterial. I denna kursform byts lärarstödet ut mot coacher som besvarar frågor och stöttar deltagarna via utbildningsplattformen. Att genomföra kursen kräver studiedisciplin eftersom åtkomsten till utbildningen är tidsbegränsad.

Under 2007 hade vi 83 st. deltagare i BLIV-kursen via Internet. Fram till mitten av maj 2008 har 24 personer anmält sig.

Styrelse- och aktieägarkurser

I Svenska Taxiförbundets verksamhetsidé ingår att utveckla det professionella taxiföretagandet hos medlemmarna. Därför erbjuds medlemmar och anslutna transportörer kvalitativ fortbildning som skapar förutsättningar för deltagarna att utvecklas som styrelseledamöter och företagare. Kurserna anordnas oftast som endagsutbildningar. Denna kurs finns även som tvådagarskurs, med ett stort inslag av ekonomi och analysarbete.

Kurserna vänder sig till såväl styrelseledamöter, aktieägare och transportörer som personal i företagsledande ställning. Utvärderingarna av kurserna visar att de är mycket uppskattade.

Styrelse- och aktieägarkurser har med mycket stor framgång arrangerats i samband med Förbundets regionala träffar, TaxiForum. Under hösten 2007 genomfördes efter önskemål från medlemmarna en extrainsatt kurs som snabbt fulltecknades.

Trafiksäkerhetsutbildning

Tillsammans med Vägverket har Svenska Taxiförbundet tagit fram ett verktyg för trafiksäkerhetsarbetet i beställningscentralerna – Trafiksäkra taxiresor. Målet med utbildningen är att stötta medlemsföretagen i sitt arbete att upprätthålla det interna trafiksäkerhetsarbetet och höja yrkesstatusen samt i förlängningen uppnå Nollvisionen.

Utbildningspaketet är fullödigt och omfattar ett handledarmaterial med instruktioner, manus, övningshäfte och prov. Efter godkänt prov utdelas ett diplom. Till och med maj 2008 har 80 företag beställt pake-

tet och 335 personer har fått sina diplom utfärdade.

Egenkontroll för bättre kvalitet och stärkt varumärke

Under hösten 2007 startade ytterligare ett gemensamt projekt mellan Vägverket och Svenska Taxiförbundet – Egenkontroll för bättre kvalitet och stärkt varumärke.

Genom egenkontroll får taxiförare en möjlighet att inför varje arbetspass garantera att regler och lagar uppfylls och att föraren är väl rustad att genomföra sitt arbete med en kvalitet som överensstämmer med företagets varumärke. Egenkontrollen blir ett kvitto som kan ligga till grund för redovisning mot kund. Särskilt viktigt kan detta vara vid upphandling av transporter med större kunder, exempelvis trafikhuvudmän och företag. Under våren 2008 pågår försök med egenkontroll hos ett antal taxiföretag i västra Sverige. Försöket utvärderas efter sommaren och systemet kommer sedan att vara tillgängligt för Förbundets samtliga medlemmar.

Svenska Taxiförbundets samarbete

Här redovisas ett axplock av det samarbete som Förbundet bedriver med andra parter.

Sund Kommunikation

Sund Kommunikation (SK) är det Public Affairsföretag som Förbundet har avtal med för omvärldsbearbetning. SK erbjuder en bred kompetens inom området PR och massmediebevakning kombinerat med den lilla byråns närhet och kundfokus. Projektledare är Emelie Löthgren, assisterad av Klas Nilsson.

Svenska Mässkonsult AB

För att utveckla Taximässan till en återkommande viktig händelse för den nordiska taxinäringen har Förbundet etablerat ett samarbete med Svenska Mässkonsult AB. Företaget är mässarrangör med stor erfarenhet av att projektera och genomföra fackmässor av olika slag. Målet med samarbetet är att Taximässan ska bli den naturliga mötesplatsen för den nordiska taxibranschens operatörer och leverantörer.

Miljöledarna Ciconia AB

Ciconia anlitas för att dra upp de praktiska riktlinjerna för den från Förbundet fristående miljörevisionen i projektet Säker Grön Taxi. Ciconia är certifierade enligt ISO 9002 och 14001. Ciconia och miljörevisorn Johan Eklund certifierar Svenska Taxiförbundet.

Biltrafikens Arbetsgivareförbund

I styrelsen för Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA) sitter för närvarande Katarina Lagergren von Schéele (taxiföretagare i Taxi Stockholm 150000 AB), som suppleant återfinns förbundsordförande Lennart Hamnered. I avtalsdelegationen för taxi ingår Staffan Eklund (Koppartaxi AB, Falun), Thomas Lagergren (Taxi Helsingborg AB), Torsten Öberg (Taxi Motala AB), Pierre Cederberg (Taxi Göteborg Ek. För.) och Thomas Jansson (Taxi Stockholm 150000 AB).

Samarbetet mellan BA och Förbundet är värdefullt inte minst med tanke på att arbetsgivarfrågor skiljs ut från branschfrågor. BA är även samarbetspartner avseende Förbundets attitydundersökning. Representer från BA undervisar på Förbundets BLIV-kurser.

BA ingår i TransportGruppen, som ingår i Svenskt Näringsliv.

TYA

Tillsammans med TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) bedriver Förbundet ett gemensamt projekt kring konflikt- och krishantering för taxiförare. Även på utbildningssidan sker en samverkan. TYA är även samarbetspartner avseende Förbundets attitydundersökning.

Sveriges Åkeriföretag och Bussbranschens Riksförbund

Det är en självklarhet att det sker återkommande samverkan mellan de olika branschorganisationerna. Särskilt viktigt är detta vid myndighetspåverkan etc.

Svenska Lokaltrafikföreningen

Förbundet har ett väl fungerande samarbete med SLTF. Ett samarbete som har förstärkts i samband med utvecklingen av kollektivtrafiken och Partnersamverkan.

Sveriges Kommuner och Landsting

Förbundet har fortlöpande samverkan och erfarenhetsutbyte med Sveriges Kommuner och Landsting.

Nordiska Taxiförbunden

Utbyte av erfarenheter pågår fortlöpande mellan de nordiska taxiförbunden i Sverige, Norge, Danmark, Finland och Island. Dessutom anordnas varje år Nordiskt Taxiråd, där värdskapet växlar mellan länderna. Finland stod som värd 2007 och nu står Norge i tur 2008.

IQ

Sedan 2006 har Svenska Taxiförbundet tillsammans med Bussbranschens Riksförbund startat ett samarbetsprojekt med IQ AB (dotterbolag till Systembolaget AB) om alkohol i skolskjutsar.

Många företag, föreningar och organisationer runt om i landet genomför konkreta projekt för att minska eller förebygga alkoholrelaterade problem. Det är de här projekten IQ vill lyfta fram. IQ tror nämligen på att visa upp goda exempel som fungerar, istället för att bara informera om riskerna. Tanken är att exemplen ska inspirera fler att göra något bra, vilket förhoppningsvis skapar ännu fler goda exempel, som inspirerar ännu fler och så vidare. På det sättet kan vi steg för steg få de växande alkoholproblemen att minska igen.

Idag medverkar fler än 50 taxibeställningscentraler som IQ-projekt. Det första taxiföretaget som anslöt sig som IQ-projekt var Taxiservice i Bergs Kommun.

IRU

Förbundet är medlem i IRU (International Road Transport Union). Härigenom erhålls, förutom branschfakta, en kanal in i EU-administrationen. Denna kanal blir allt viktigare för svensk taxinäring med det allt djupare europeiska samarbetet.

AB Svensk Bilprovning

Svenska Taxiförbundet är delägare (3 procent) i Bilprovningen. Samarbetet och informationsutbytet med Bilprovningen är viktigt för taxibranschen med tanke på utvecklingen av miljö och trafiksäkerhet. Sedan april 2007 är förbundsdirektör Thomas Winskog styrelseledamot i Bilprovningen.

Övriga samarbetsorgan

Svenska Taxiförbundet har även ett gott och nära samarbete med ett flertal andra organisationer som Vägverket, Skolverket, Arbetsmiljöverket, Svenska Transportarbetareförbundet och Transportforskningskommittén (TFK), Stationskommitténs Samarbetskommitté och Svetax Invest AB.

Medlemskap

Svenska Taxiförbundet är medlem i bl.a. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) och Nätverket för Trafik och Miljön.

Taxibranschens leverantörer

Ett betydande samarbete har också etablerats genom de kontakter som knyts mellan Förbundets medlemmar och leverantörerna till branschen vid Förbundets TaxiForum, konferenser och kongresser. Leverantörsintresset har ökat kontinuerligt sedan några år tillbaka då de erbjöds en mer aktiv del i evenemanget.

Medlemmar

Medlemsläget

Den procentuella andelen medlemsföretag är stabil. Antalet taxifordon har ökat med 136 och antalet tillståndshavare har minskat med 16 st. Det innebär att den strukturförändring som inleddes för några år sedan med större och större taxiföretag, fortsätter och förstärks. Andelen förbundsmedlemmar är nu 65,24 procent.

Diagram 12 beskriver medlemsutvecklingen mellan 1990 och 2008. Från och med 1996 utgörs underlaget av aktiva tillståndshavare. Procentangivelserna i diagrammet visar anslutningsgraden av medlemmar.

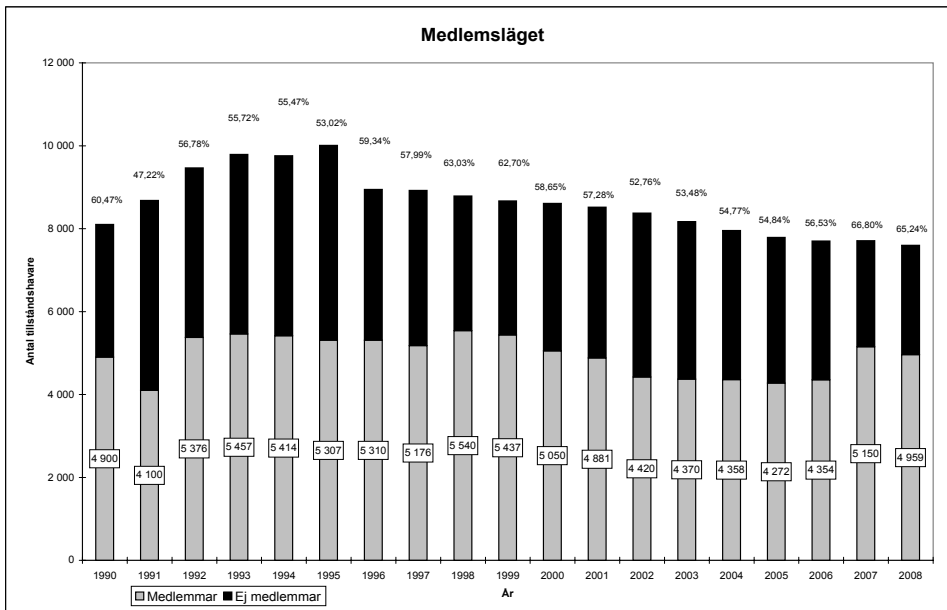


Diagram 12 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister och Förbundets medlemsregister per den 31 mars 2008)

Anslutningsgraden i Norrland är fortsatt hög (diagram 13) medan framför allt Gotlands, Värmlands och Örebro län är svaga områden.

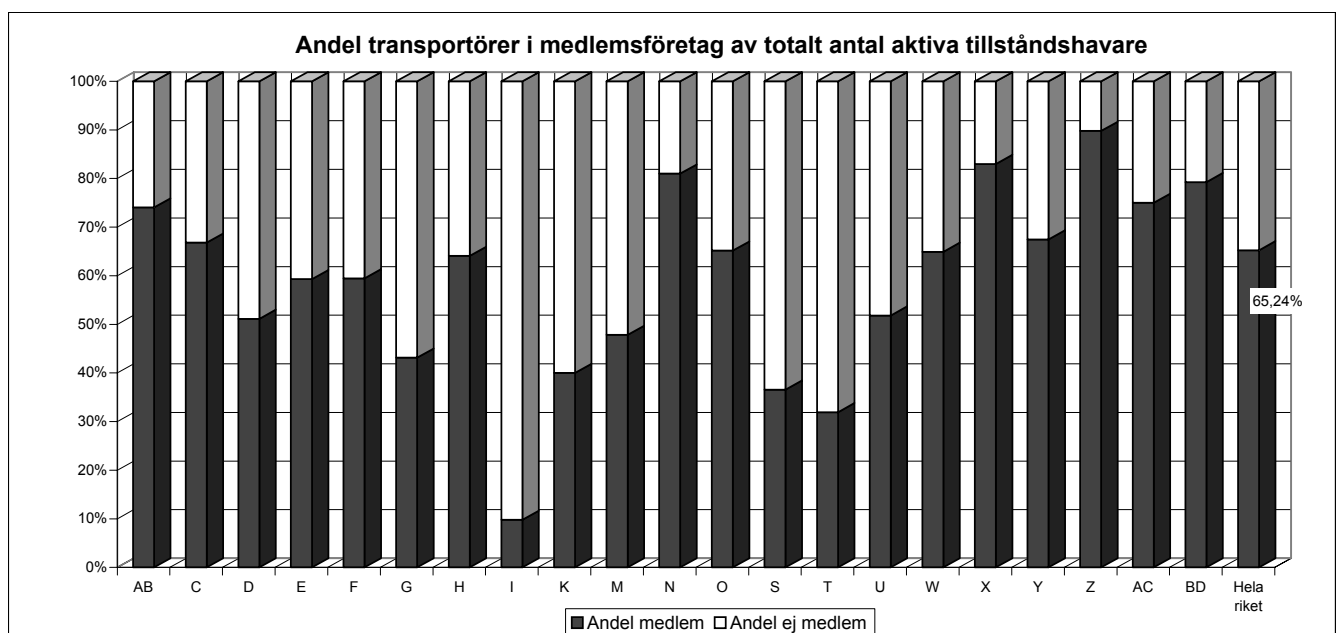


Diagram 13 (Källa: Vägverkets Yrkestrafikregister och Förbundets medlemsregister per den 31 mars 2008)

Anslutna Beställningscentraler 2008-06-01

Samtliga uppgifter om beställningscentralerna är tagna ur medlemsregistret den 1 juni 2008. Om någon uppgift inte stämmer beror detta på att det skett en uppgiftsändring efter detta datum eller att medlemmen inte lämnat in ändringsuppgift.

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
AB - Stockholms län		
Ekerö Bilarna AB	08 560 33 390 08 560 34 104	info@ekerotaxi.se www.ekerotaxi.se
Kerstins Taxi & Buss AB	08 530 43 210 08 530 43 215	kerstin@kerstinstaxi.nu www.kerstinstaxi.nu
Norrtälje Taxi AB	0176 108 00 0176 168 17	norrtalje.taxi@telia.com
Roslagstaxi AB	0176 123 45 0176 20 77 71	roslagstaxi@telia.com
Södertälje Taxi AB	08 554 20 500 08 550 18 580	info@sodertaljetaxi.se www.sodertaljetaxi.se
Taxi 020 AB	08 632 90 10 08 632 08 78	info@taxi020.se www.taxi020.se
Taxi Kurir i Stockholm AB	08 744 94 00 08 744 94 01	bengt.erkki@sto.taxikurir.se www.taxikurir.se
Taxi Nynäs AB	08 520 11 111 08 520 15 572	info@taxinynas.se www.taxinynas.se
Taxi Stockholm 150000 AB (publ.)	08 728 26 00 08 612 69 10	kund@taxistockholm.se www.taxistockholm.se
Top Cab AB	08 505 51 000 08 33 88 02	info@topcab.com www.topcab.com
Värmdö Taxi AB	08 574 60 830 08 574 60 845	info@varmdotaxi.se www.varmdotaxi.se
C - Uppsala län		
Bålsta Taxi AB	0171 500 49 0171 554 20	info@balstataxi.se www.balstataxi.se
Knivstabygdens Taxi HB	018 34 92 00 018 34 90 99	knivstabygden@telia.com
Taxi Enköping AB	0171 44 00 00 0171 248 79	taxienkoping@telia.com www.taxienkoping.se
Taxi Kurir i Uppsala AB	018 66 90 90 018 66 90 80	info@ups.taxikurir.se www.taxikurir.se
Taxi Norra Uppland AB	0293 140 03 0293 143 34	taxi.norra@swipnet.se
Taxi Östra Uppland AB	0173 100 73 0173 107 57	ostra.roine@telia.com
Uppsala Taxi 100000 AB	018 480 82 00 018 23 78 75	100000@uppsalataxi.se www.uppsalataxi.se
Västupplands Taxi AB	0224 302 75 0224 343 47	vutab@telia.com
D - Södermanlands län		
Mariefreds Företagstaxi AB	0159 136 00	mftab@tele2.se
Svalbovikens Buss AB	016 831 42	hans.svalbovikens@tele2.se
Taxi Flen AB	0157 154 40 0157 515 73	kontoret@taxifflen.se www.taxifflen.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Taxi Nyköping/Oxelösund AB	0155 20 55 61 0155 21 10 22	0155-217500@taxinykoping-oxelosund.se www.taxinykoping-oxelosund.se
Taxi Strängnäs AB	0152 186 04 0152 101 80	kontoret@taxistrangnas.se www.taxistrangnas.se
Trosa Taxi Kompani AB	0156 101 01	johan.asp@taxi10000.se
<i>E - Östergötlands län</i>		
Finspångs Taxi AB	0122 160 00 0122 184 40	info@finspangstaxi.se www.finspangstaxi.se
Maggans Taxi & Bud	0141 23 32 35	info@magganstaxi.com
Mjölby Taxi AB	0142 144 18 0142 106 00	mj.taxi@telia.com
Söderköpings Taxi AB	0121 101 10 0121 213 41	stabab@tele2.se
Taxi i Mantorp AB	0142 280 80 0142 219 21	taximantorp@telia.com
Taxi i Åtvidaberg AB	0120 101 06 0120 141 39	info@taxiatvidaberg.se www.taxiatvidaberg.se
Taxi Motala AB	0141 23 86 61 0141 569 70	info@taximotala.se www.taximotala.se
Taxi Ydre AB	0381 601 70 0381 602 15	taxiydre@telia.com
Taxibil i Östergötland AB	013 31 60 00 013 31 60 26	johan.ankarstam@taxibil.se www.taxibil.se
Vikbolands Taxi 160 000 AB	011 16 00 00 011 16 00 89	info@taxi160000.se www.taxi160000.se
<i>F - Jönköpings län</i>		
Eksjöortens Taxi AB	0381 173 98 0381 106 64	eksjo.taxi@spray.se www.eksjotaxi.se
Gränna Taxi Buss AB	0390 419 90 0390 120 69	granna.taxi@telia.com
Nässjö-Ortens Taxi AB	0380 135 00 0380 134 55	nassjotaxi@yahoo.se
Sävsjö Taxi AB	0382 612 00	savsjo.taxi@telia.com
Taxi Jönköping AB	036 34 40 15 036 34 40 24	walter.daag@taxijonkoping.se www.taxijonkoping.se
Taxi Touring Vetlanda AB	0383 191 00 0383 185 91	taxitouring@telia.com
Tranås Taxi HB	0140 101 00 0140 165 83	tranas.taxi@telia.com
Värnamo Taxi AB	0370 499 99 0370 475 95	varnamotaxi@telia.com
Västbo Taxi AB	0371 126 80 0371 51 15 51	taxi.westbo@telia.com www.mamut.com/westbotaxi

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
G - Kronobergs län		
Best.centralen i Kronoberg AB	0470 135 40 0470 70 94 32	vaxjo.taxi@telia.com www.vaxjotaxi.se
Braås Taxi AB	0474 301 80 0474 304 96	brataxi@telia.com
Fröjds Taxi AB	0478 103 00 0478 103 65	ingemar.lundh@frojdsmotor.se
Taxi 1 i Sunnerbo AB	0372 147 00 0372 154 70	taxi1@telia.com
Växjö Limousine & Taxi AB	0470 490 00 0470 246 73	dan@vaxjolimo.se
H - Kalmar län		
Borgholms Taxi HB	0485 104 75 0485 132 70	taxiborgholm@telia.com
Flexbuss AB	0481 548 02 0481 548 01	krister@flexbuss.se www.flexbuss.se
Hultsfreds Taxi AB	0495 102 22 0495 120 23	hultsfred.taxi@swipnet.se
Kalcab Kalmar Läns Taxiservice AB	0480 42 62 40 0480 42 62 49	anders.hoglund@kalcab.se
Nybroortens Förenade Taxi HB	0481 144 44 0481 175 21	info@forenadetaxi.nu www.forenadetaxi.nu
Oskarshamns Taxi AB	0491 105 55 0491 812 14	oskarshamn.taxi@telia.com www.oskarshamntaxi.se
Taxi Emma AB	0471 101 00 0471 100 18	emmataxi@swipnet.se
Taxi Kalmar AB	0480 44 44 44 0480 226 55	info@taxi-kalmar.se www.taxikalmar.se
Vimmerby Taxi AB	0492 120 20 0492 129 70	vimmerbytaxi@telia.com www.vimmerbytaxi.se
Västerviks Taxi AB	0490 373 00 0490 313 03	info@vastervikstaxi.se www.vastervikstaxi.se
I - Gotlands län		
Taxi Resor Thurgren AB	0498 313 90 0498 313 12	ulf.thurgren@gtl.taxikurir.se
K - Blekinge län		
Karlshamns Taxi AB	0454 150 65 0454 151 08	karlshamns.taxi@swipnet.se www.karlshamnstaxi.se
Olofströms Färdtjänst AB	0454 920 80 0454 999 99	boka.taxi@oktv.se
Ronneby Taxi Ek. För.	0457 127 20 0457 165 20	ronnebytaxi@telia.com www.ronnebytaxi.se
Sölvesborgs Taxiför. upa	0456 185 00 0456 136 90	larssbgtaxi@hotmail.com

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
M - Skåne län		
Airport Taxi i Malmö Ek. För.	040 840 00 040 36 74 42	info@airporttaxi.se www.airporttaxi.se
Bjuvs Buss & Taxi	0705 44 58 92	britta.lindberg@taxi.com
Dalby/Torna Taxi AB	046 20 30 50 046 20 30 51	info@dalbytaxi.nu www.dalbytaxi.nu
Företagstaxi i Kristianstad Ek. För.	044 20 82 58	info@taxi24.nu
Kiviks Taxi AB	0414 700 98 0414 708 76	ulf@kivikstaxi.nu www.kivikstaxi.nu
Klimat Taxi AB	046 30 73 07 046 30 73 53	info@klimattaxi.se
Malmö-Sturup Taxi Ideell Förening	040 50 01 23 040 50 04 74	richard.boka@bredband.net www.malmosturuptaxi.se
Palmstadens Taxi	0410 186 00 0410 449 94	afshin.k@telia.com
Perstorps Persontransport AB	0435 356 60 0435 310 30	ekebacken63@spray.se
Svedala Taxi AB	040 40 00 82 040 40 10 49	svedalataxi.ab@telia.com www.svedalataxi.com
Taxi 020 Skåne		frederick.scholander@taxi020.se
Taxi 72000 AB	0411 720 00 0411 724 46	72000@taxiystad.se
Taxi Eslöv AB	0413 150 00 0413 159 30	info@taxieslov.se
Taxi Frosta HB	0413 202 35 0413 248 47	taxifrostahoor@telia.com
Taxi Helsingborg AB	042 38 02 10 042 38 02 11	180200@taxihelsingborg.se www.taxihelsingborg.se
Taxi Hässleholm AB	0451 140 00 0451 411 33	taxi.hassleholm@euromail.se www.taxihassleholm.se
Taxi Kurir Helsingborg	042 15 28 87	sundetstaxi@home.se
Taxi Kurir i Malmö AB	040 680 81 80 040 18 73 83	tomas.andersson@mal.taxikurir.se www.taxikurir.se
Taxi Kurir Kristianstad	044 590 53 63	info@kid.taxikurir.se www.taxikurir.se/kristianstad
Taxi Kävlinge AB	046 71 02 68 046 71 14 00	rioltaxi@tele2.se
Taxi Landskrona AB	0418 160 00 0418 271 94	info@taxilandskrona.se www.taxilandskrona.se
Taxi Skåne AB	046 33 03 50 046 33 03 40	post@taxiskane.com www.taxiskane.com
Taxi Trelleborg AB	0410 150 70 0410 443 91	taxi.trelleborg@telia.com
Taxi Ängelholm AB	0431 171 70 0431 839 14	info@taxiengelholm.se www.taxiengelholm.se
Vejbystrand Taxi AB	0431 45 60 00 0431 45 60 01	vejbytaxi@telia.com www.vejbystrandstaxi.se
Vellinge Taxi AB	040 45 33 00 040 45 01 09	info@vellingetaxi.se www.vellingetaxi.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Åk Taxi	044 21 50 10 044 10 27 33	bokningen@aktaxi.nu www.aktaxi.nu
Åsbo Taxi AB	0435 104 05	info@asbotaxi.se
Östra Göinge Taxi AB	044 690 00 044 400 12	taximagnus@spray.se
N - Hallands län		
A S Transport AB		taxi.as@bostream.nu
Bua Taxi AB	0340 66 10 25	bua_taxi@swipnet.se www.buataxi.se
Sennans Taxi AB	035 661 11 035 663 86	bc@sennanstaxi.se www.sennanstaxi.se
Taxi Falkenberg AB	0346 144 00 0346 171 76	info@taxifalkenberg.se www.taxifalkenberg.se
Taxi Halmstad AB	035 16 08 00 035 21 59 80	taxi@halmstad.net www.taxi.halmstad.net
Taxi Hylte AB	0345 176 00 0345 107 15	info@taxihylte.se www.taxihylte.se
Taxi Kungsbacka AB	0300 58 00 07 0300 58 00 01	taxi@taxikungsbacka.se www.taxikungsbacka.se
Taxi Laholm AB	0430 713 10 0430 135 66	info@taxilaholm.se www.taxilaholm.se
Varbergs Taxi AB	0340 64 64 93 0340 67 99 21	info@varbergstaxi.se www.v arbergstaxi.se
O - Västra Götalands län		
AB Tanums Taxi	0525 643 44 0525 643 46	jerry@vaxelservice.se
Ale Taxi AB	0303 960 00 0520 802 20	
City Cab 170 170 HB	0737 38 21 26	info@citycab.se www.citycab.se
Grästorps Taxi BC HB	0514 102 42 0514 301 54	sparlunds.busstrafik@ grastorp.mail.telia.com
Göteborg Nya Limousine AB	031 51 59 10 031 779 07 13	
Göteborgs Buss AB	031 22 06 30 031 22 06 32	nisse@hima.se
Hjo Taxi BC AB	0503 104 14 0503 142 66	info@taxihjo.se www.taxihjo.se
Kinds Trafikservice AB	0325 130 00 0325 108 59	info@svenljungataxi.se
Lysekils Taxi AB	0523 141 01 0523 159 13	lysekils.taxi@telia.com
Mariestads Taxi AB	0501 180 80 0501 157 00	info@taximariestad.se www.taximariestad.se
Sotenäs Taxi KB	0523 323 80 0523 329 55	sotenas.taxi@telia.com
Sparlunds Buss & Taxi i Grästorp	0514 102 42 0514 301 54	sparlunds.busstrafik@grastorp.mail.telia.com
Taxi 020 Göteborg		frederick.scholander@taxi020.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Taxi Alingsås AB	0322 109 51 0322 104 04	taxi@taxialingsas.se www.taxialingsas.se
Taxi BC i Ulricehamns K:n AB	0321 53 33 33 0321 150 66	kontoret@taxiulricehamn.se www.taxiulricehamn.se
Taxi Borås AB	033 23 76 60 033 15 02 61	taxi.boras@swipnet.se www.taxiboras.se
Taxi Göteborg Ek. För.	031 65 15 00 031 22 06 88	info@taxigbg.se www.taxigbg.se
Taxi Herrljunga AB	0513 100 16 0513 217 70	taxi@herrljunga.net
Taxi Karlsborg AB	0505 102 70 0505 102 72	taxi@carlsborg.net
Taxi Kurir i Göteborg AB	031 27 21 20 031 16 86 81	magnus.klintback@got.taxikurir.se www.taxikurir.se
Taxi Kurir i Skövde	0500 45 95 54 0500 45 95 54	481919@telia.com
Taxi Lidan	0706 14 00 00	taxilidan@telia.com
Taxi Lidköping AB	0510 220 80 0510 677 26	info@taxilidkoping.se www.taxilidkoping.se
Taxi Lilla Edet AB	0520 65 75 00 0520 65 72 43	kontoret@taxilillaedet.se
Taxi Mark AB	0320 308 30 0320 308 39	taximark@telia.com
Taxi Skara AB	0511 107 23 0511 186 48	
Taxi Skövde BC AB	0500 44 66 44 0500 44 66 33	info@taxiskovde.se www.taxiskovde.se
Taxi Stenungsund AB	0303 77 15 15 0303 77 02 21	info@taxistenungsund.se www.taxistenungsund.se
Taxi Strömstad AB	0522 813 15 0522 813 29	sune.nyman@taxivast.se www.taxivast.se
Taxi Tidaholm AB	0502 144 43 0502 122 40	info@taxitidaholm.se
Taxi Trollhättan AB	0520 894 90 0520 802 20	lena@taxitrollhattan.se www.taxitrollhattan.se
Taxi Töreboda HB	0506 103 44 0506 162 22	
Taxi Väst AB	0522 813 15 0522 813 29	sune.nyman@taxivast.se www.taxivast.se
Taxi Åsaka AB	0511 100 80 0708 40 49 91	taxi.asaka@telia.com
Taxi Öckerö AB	031 96 80 50 031 96 60 50	ockero.taxi@telia.com
TaxiBuss Falköping AB	0515 71 11 60 0515 71 10 60	taxibuss@swipnet.se
Taxicentralen Falköping AB	0515 100 10 0515 817 33	tore.051538519@telia.com www.taxifalkoping.com
Tibro Taxi AB	0504 107 11 0504 100 82	bosse.welander@telia.com
Trollhättans Hyrverk AB	0520 47 99 60	info@trollhattanshyrverk.se www.trollhattanshyrverk.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Vårgårda Taxi AB	0322 62 30 80 0322 62 30 81	vargarda.taxi@telia.com
Östra Kinds Taxi AB	0325 770 10 0325 760 72	leif.osterlund@swipnet.se www.ostrakindstaxi.se
S - Värmlands län		
AB Grums Taxi	0555 616 70 0555 122 54	ab.grums.taxi@telia.com www.grumstaxi.se
Arvika-Eda Taxitransporter AB	0570 107 00 0570 188 76	arvikataxi@telia.com www.arvikataxi.com
Bönfors Robert	0573 130 00 0531 200 87	rbtaxi@msn.com
Fernlöf Kåre	0570 46 50 88	bokning@arvikabygdenstaxi.se
Johansen Sjur	0570 179 02 0570 179 02	
JPS Taxi i Säffle Ek. För.	0533 121 00 0533 127 82	taxiseffle@telia.com
Jösse Taxi AB	0705 18 43 78 0570 158 19	thomas.nolander@arvikabilvard.com
Miljötaxi i Karlstad AB		
Sunne Taxi AB	0565 102 07 0565 102 13	27311@telia.com
Taxi i Kristinehamn AB	0550 150 45 0550 41 13 21	info@taxikristinehamn.se www.taxikristinehamn.se
T - Örebro län		
Hällefors Taxi AB	0591 137 00 0591 134 00	leif-bergkvist@spray.se
Laxå Taxi AB	0584 41 18 78 0584 128 30	info@laxataxi.se
Nora Taxi Ek. För.	0587 105 40 0587 105 46	nora.taxi@telia.com
Rydén Ulf	0581 101 91	ryden.ulf@telia.com
Taxi Karlskoga Degerfors AB	0586 306 20 0586 582 04	taxikarlskogadegerfors@telia.com
Trygghets Taxi	019 17 99 39	georgegelo_2@hotmail.com
U - Västmanlands län		
Arboga Taxi AB	0589 61 01 04 0589 61 01 01	arboga.taxi@telia.com www.arbogataxi.site.ms
Express Center i Västerås AB		
Köping Taxi AB	0221 130 02 0221 715 17	www.kopingstaxi.se
Taxi 021 AB	021 81 00 15 021 81 00 05	info@taxi021.se
Taxi Exact AB	0220 173 00 0702 92 08 99	info@xlog.se www.taxilogistik.se
Taxi Fågersta AB	0223 102 40 0223 177 95	

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Taxi Kurir i Västerås	021 81 60 83 021 18 87 83	kent.lundstrom@vst.taxikurir.se www.taxikurir.se
Taxi Silverstaden Ek. För.	0224 123 45 0224 102 98	taxi.silverstaden@telia.com
Taxi Skinnskatteberg HB	0222 100 40 0222 106 25	info@taxiskinnberg.se www.taxiskinnberg.se
W - Dalarnas län		
Avesta Beställningstrafik AB	0226 804 00 0226 590 44	chrysler.38@swipnet.se
Borlänge Taxi Service AB	0243 156 50 0243 141 46	blgetaxi@telia.com www.blgetaxi.se
Granbo Trafik AB	0739 88 41 10 023 277 60	granbotrafik@telia.com
Kenth Haga Taxi AB	0705 55 71 14 0280 105 51	kesa@home.se
Koppartaxi AB	023 630 00 023 277 60	info@koppartaxi.se www.koppartaxi.se
Ludvika Taxi AB	0240 139 00 0240 139 08	ludvikataxi@telia.com
Ludvika Taxiservice AB	0703 37 15 78 0240 151 20	info.taxiservice@telia.com
Mora Taxi AB	0250 150 00 0250 714 00	info@morataxi.se www.morataxi.se
Orsa Trafik AB	0250 409 00 0250 435 76	ingemar@orsatrafik.se www.orsatrafik.se
Sälensfjällens Taxi AB	0280 204 00 0280 206 40	salenbuss@telia.com
Taxi Falun AB	023 189 00 023 642 64	taxifalun@swipnet.se
Taxi Sälen AB	0280 103 00 0280 123 00	beppe@taxisalen.se
Trafikcompagniet i Falun AB	0739 88 41 00	trafikcompagniet@swipnet.se
X - Gävleborgs län		
Alfta Taxi AB	0271 554 26 0271 554 26	
Arbrå Taxi HB	0278 408 70 0278 408 70	
Backens Taxi AB	0703 23 10 36 026 18 66 54	
Bollnäs Taxi AB	0278 131 35 0278 131 34	bollnastaxi@telia.com www.bollnastaxi.com
Delsbo Ek. Taxiför.	0653 102 50 0653 102 09	
Gävle Taxi 129000 AB	026 66 44 00 026 66 44 09	so.hiller@gavletaxi.se www.gavletaxi.se
Hamrånge Taxi AB	0297 101 74 0297 351 51	
Hudiksvalls Taxi AB	0650 310 80 0650 183 91	administration@hudiktaxi.se www.hudiktaxi.se
Nordanstigs Taxi AB	0652 209 20 0652 241 27	foretagservice@wtnord.net

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Ockelbo Taxi AB	0297 403 21 0297 422 06	ockelbo.taxi@globalnet.net
Söderhamns Taxi AB	0270 141 41 0270 134 80	info@soderhamntaxi.se www.soderhamntaxi.se
Taxi Ljusdal Ek. För.	0651 145 45 0651 145 45	
Taxi Stor & Liten i Gävle AB	026 10 70 03 026 10 10 15	info@taxi107000.com www.taxi107000.com
Y - Västernorrlands län		
Häverö Buss & Taxi	0690 600 00 0690 69 17 60	
Härnösand Taxi AB	0611 229 70 0611 221 10	info@taxiharnosand.se www.taxiharnosand.se
Höga Kusten Ådalen Taxi Ek. För.	0613 403 34 0613 406 08	michael.hogberg@telia.com
Jobo Taxi AB	0611 234 11 0611 234 11	jobotaxiab@telia.com
Meyer Ulf	0691 311 01 0691 312 00	311@telia.com www.taxifransta.nu
Taxi Direkt Ek. För.	0620 107 95 0620 126 24	td.taxi@home.se
Taxi Sollefteå AB	0621 109 00 0621 710 00	taxi.solleftea@swipnet.se
Taxi Sundsvall AB	060 19 90 99 060 19 90 19	info@taxisundsvall.se www.taxisundsvall.se
Taxikompaniet i Sollefteå Ek. För.	0703 11 92 25 0620 176 83	svartliden@telia.com
Örntaxi AB	0660 843 23 0660 837 80	info@orntaxi.se www.orntaxi.se
Z - Jämtlands län		
Great Lake Transport AB	063 13 45 45 063 412 87	kjell.fastesson@swipnet.se
Häggenås Taxi AB	0642 200 65 0642 200 37	rogerrubensson@hotmail.com
Högarna Taxi AB	0642 410 21 0642 510 22	katarina.holmqvist@telia.com
Norra Jämtlands Taxi AB	0670 100 63 0670 130 02	taxistromsund@telia.com
RJA Buss & Taxi i Gällö AB	0693 205 80 0693 201 11	gallobuss@hotmail.com
Taxi Glesbygd i Krokom AB	0640 100 11 0640 103 06	taxiglesbygd@telia.com www.taxiglesbygd.se
Taxi Härjedalen AB	0680 103 29 0680 71 12 44	info@taxiherjedalen.se www.taxiherjedalen.se
Taxi Ragunda AB	0696 211 35 0696 211 35	taxi.ragunda@swipnet.se
Taxi Västjämtland AB	0647 104 00 0647 61 17 17	taxi.vj@telia.com
Taxiservice i Bergs Kommun AB	0643 106 96 0643 105 48	allfundin@telia.com
Östersunds Taxi i Jämtland AB	063 19 90 10 063 19 90 04	info@taxiostersund.se www.taxiostersund.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
AC - Västerbottens län		
Eco Properties AB	090 360 00	info@ecotaxi.se www.ecotaxi.se
Lycksele Taxi AB	0950 661 11 0950 135 26	mrten.0950.37344@telia.com
MT Trafik AB	0953 210 00 0953 211 11	mttrafik@malabo.se
Nordmalingsbygdens Taxi AB	0930 100 93 0930 315 54	nordmalingtaxi@yahoo.se
Skellefteå Taxi AB	0910 532 22 0910 104 46	lars@skellefteataxi.se www.skellefteataxi.se
Storumans Inlandstrafik AB	0951 772 00 0951 301 77	storuman@inlandstrafik.se
Taxi Direkt i Västerbotten AB	090 13 20 33 090 13 05 05	sune@taxidirekt.se www.taxidirekt.se
Taxisamordning Robertsfors AB	0934 105 80 0934 105 81	taxisamrobertsfors@hotmail.com
Taxisamordning i Dorotea AB	0942 102 00 0942 511 65	taxi@ktv.dorotea.se
Taxisamordning i Sorsele AB	0952 537 10 0952 537 39	info@sorselebuss.se www.sorselebuss.se
Umeå Taxi AB	090 71 10 70 090 13 40 65	umeataxi@umeataxi.se www.umeataxi.se
Vilhelmina Taxi AB	0940 556 00 0940 551 33	taxi@vilhelmina.com www.taxi.vilhelmina.com
Vindelns Taxiservice AB	0933 107 00 0933 616 80	lindberg@hemmanet.nu
Vännäs Taxi AB	0935 390 70 0935 518 30	goran@timner.com
Åsele Taxi Samordning AB	0941 452 00 0941 664 50	aseletaxi@ktv.asele.se
BD - Norrbottens län		
Ahlbäcks Taxi AB	0926 770 78 0926 773 78	g.ahlback@telia.com
Arjeplogs Taxi AB	0961 303 50 0961 617 38	arjeplog.taxi@telia.com
Boden Taxi AB	0921 177 06 0921 170 00	info@bodentaxi.se www.bodentaxi.se
Gällivare Taxi AB	0970 667 33 0970 157 50	kontoret@gellivaretaxi.se www.gellivaretaxi.se
Haparanda Taxi AB	0922 105 00 0922 616 21	rogers.biluthyrning@telia.com www.taxi-haparanda.se
Kalix Taxi AB	0923 120 00 0923 158 51	info@kalixtaxi.se www.kalixtaxi.se
Luleå Taxi AB	0920 26 20 10 0920 22 72 09	styrelsen@luleataxi.se www.luleataxi.se
Matarengi Taxi AB	0927 770 00 0927 101 84	taxi@stad.overtornea.se
PDX i Luleå AB	0705 98 92 22	pdx@telia.com
Piteå Taxi AB	0911 124 05 0911 128 43	anders.lundgren@pitetaxi.se www.pitetaxi.se

Län / Beställningscentral	Telefon / Fax	E-post / Hemsida
Rånedalens Taxi AB	0924 100 00 0924 100 11	taxikerstin@telia.com
Sexans Taxi AB	0920 28 06 62 0920 28 06 69	info@sexanstaxi.se www.sexanstaxi.se
Taxi Arvidsjaur BC AB	0960 104 02 0960 104 24	tabcab@telia.com www.tabcab.com
Taxi Kiruna AB	0980 120 20 0980 165 73	taxikiruna@telia.com www.taxikiruna.se
Töyrö Carl	0978 105 00 0978 105 00	carl.t@globalnet.net
Ylivainio Karl-Johan	0978 320 06 0978 321 26	kalle@mejl.se
Älvsby Taxi AB	0929 134 81 0929 100 18	helena@alvsbytaxi.se www.alvsbytaxi.se

