

Sekretariatet
Anna Backlund
Tfn: 063 - 14 76 47
E-post: anna.backlund@regionjh.se

2017-01-10

RUN/683/2016

Sammanfattning remiss Taxi och samåkning SOU 2016:88

Sammanfattning

Nedan sammanfattas utredningens slutsatser. En redovisning av betänkandets innehållsmässiga struktur följs av en kort sammanfattning av utredningens viktigaste förslag och insikter.

Betänkandets struktur

I enlighet med direktivet lämnas författningsförslag angående följande punkter:

- En obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
- En ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil utan obligatoriskt taxameterkrav.
- Ändringar eller förtydliganden av de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Nedan beskrivs viktiga principer gällande taxameterdispens, alternativ kontrollutrustning till taxameter och gränslandet mellan taxi och

samåkning. Betänkandet följer ett schema i fyra delar; dispositionen presenteras i kapitel 2.4.

Utredningen har också valt att diskutera ”gränslandet” mellan taxi och samåkning även om vi begränsar författningsförslagen till de frågor som omfattas av direktiven. Under utredningstiden har flera affärsinnovationer kommit till och flera frågor har uppkommit.

Många av frågorna berör ett gränsland mellan taxi och samåkning, där till exempel icke-professionella förare är intresserade av att erbjuda taxi, eller åtminstone taxiliknande tjänster, med sina privata bilar. En annan tydlig trend är utvecklingen av integrerade mobilitetstjänster, det vill säga att man kan boka och/eller betala för flera transporttjänster (till exempel kollektivtrafik, taxi, och samåkning) på ett enda ställe.

Överväganden och förslag om taxameterdispens och en ny kategori för personbefordran

Utredningen föreslår att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. Vidare föreslår utredningen att det ska införas en ny slags kontrollutrustning, *särskild utrustning för taxifordon*, och att fordon som har en sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter. Fordonen måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralerna ska ha som grundläggande uppgift att ta emot beställningar och betalningar för taxitjänster samt att förmedla transportuppdrag till taxiföretag. Dessutom ska beställningscentralerna på ett sätt som är likartat

redovisningscentralernas samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver för sina kontroller.

Taxametern har funnits sedan 1800-talets slut¹ och har varit ett viktigt instrument för att räkna ut priset för en taxiresa men även för att generera kontrolldata. Själva taxametern har utvecklats hand i hand med regler och förordningar om taximarknaden. Efter 1990-talets omreglering av taximarknaden som gjorde Sverige till en av världens mest liberaliserade taximarknader blev taxametern ett allt viktigare redskap för att säkerställa att priset räknades på korrekt sätt, att kunden fick nödvändig information om priset och att de ekonomiska transaktionerna kunde sparas som underlag för inbetalning av skatt.

Under senare år har nya affärsidéer som bygger på informations-, kommunikations- och inte minst lokaliseringsteknik skapat nya sätt att räkna ut pris, betala för en taxiresa och förse kunden med nödvändig information. Det är inte förvånande att Sverige har blivit ett attraktivt land för nya taxitjänster eftersom landet erbjuder en kombination av ett välutvecklat nätverk för kommunikationsteknik, en liberaliserad taximarknad med låga etableringskostnader och en kundbas som är välbekant med "smartphones". Kort sagt finns det nu en möjlighet att matcha tjänsteutövaren och kunden till en mycket låg transaktionskostnad vilket även kan utnyttjas av privatpersoner för samåkning.

Nästan varje vecka lanseras en ny mobilitetstjänst; många i gränslandet mellan samåkning bland privatpersoner och professionella taxitjänster. Framöver väntas kombinationer av tjänster och digitala marknader där en

stor mängd tjänster och produkter kan bytas, lånas, säljas eller bortskänkas. Regler för taximarknaden måste därför tydliggöras och anpassas till nya möjligheter för att säkerställa sund konkurrens och rätt inbetalning av skatter.

Samma kontrollstandard till mindre kostnader med alternativ till taxameter

Kontrollutrustning, däribland taxametrar, måste uppfylla vissa funktionskrav som definieras av myndigheter. Ju flera funktioner som måste uppfyllas med ett och samma kontrollinstrument desto svårare blir det att skapa innovationer som bättre och billigare möter kraven eftersom hela instrumentet måste certifieras på nytt när delarna byts ut eller kopplas samman på ett annat sätt. I utredningens arbete har det framkommit att potentialen för ny teknik att radikalt minska kostnader för nödvändiga kontroller är stor och att innovationer kan komma snabbt. Det gör det ännu viktigare att kravspecifikationerna för kontrollinstrumenten är tydliga och få. Parametrar av betydelse är kontrollutrustningens tillförlitlighet, effektivitet, kostnad och användbarhet. Det är även viktigt att specificera teknikneutrala funktionskrav och att vara flexibel nog i kravspecifikationen så att den framtida teknikutvecklingen främjas.

Dagens taxameter har genomgått en utveckling som är nästan precis den omvända; som svar på fler och fler funktionskrav från både lagstiftaren och från taxibolagen har taxametern blivit mer komplex och relativt dyr. Att taxametern måste vara fast plomberad i bilen gör den dyr i drift. Om en ny taxameter köps, om delar byts ut, eller om bilen byts måste ett taxiföretag bekosta både demontering och montering av ny utrustning.

Taxametern är dessutom möjlig att manipulera. En risk med taxametern är att föraren inte använder den på ett korrekt sätt, antingen medvetet eller på grund av missförstånd eller okunskap. Registrering av köruppdrag sker inte per automatik utan förutsätter att föraren korrekt registrerar exempelvis att han eller hon har ett pågående köruppdrag samt om priset ska vara löpande eller fast. Flera synpunkter har inkommit till utredningen, av representanter för taxiföretag och polisen men även från enskilda förare, om att förekomsten av avstängda taxametrar ökar.

Nya aktörer på taximarknaden som sköter beställningar och betalningar via mobilapplikationer anser att de kan erbjuda korrekt kontrollinformation utan att behöva en fastplomberad teknisk utrustning i bilen. I dagsläget finns det ingen möjlighet för en beställningscentral eller ett taxibolag att kontrollera alla fordonens rörelser om fordonet inte är kopplat till mobilapplikationen. Utredningen ser därför ett fortsatt behov för kontrollutrustning i bilen, vilken är fysiskt eller (vilket är att föredra) elektroniskt plomberad.

Det kan finnas möjligheter i framtiden att även tillåta överföring och lagring av all kontrollinformation utan en fast enhet i bilen. I det fallet behövs fortfarande sensorutrustning för att registrera information, som till exempel GPS kompletterad med en GYROsensor.

Det är därför utredningens bedömning att potentialen för alternativ till taxametern som skapar information som är minst lika effektiv, tillförlitlig och oavvislig är stor.

Utredningen konstaterar att:

Det finns transparenta och av kunden accepterade alternativa sätt att räkna ut ett pris för en taxiresa och kommunicera priset med kunden.

Det finns alternativa sätt att lagra information om finansiella transaktioner som inte behöver vara kopplade till en teknisk utrustning som beräknar priset.

Andra viktiga uppgifter om exempelvis vilotider kan också kontrolleras på alternativa sätt.

Utredningen föreslår därför att fokus ska vara på att ha en tillförlitlig kontrollutrustning i stället för en teknisk utrustning som beräknar priset vilken även har kontrollfunktioner. Utredningen ser vidare inget skäl att behålla möjligheter till dispens från taxameterkravet om alternativa kontrollmöjligheter tillåts.

Den tiondel av taxifordonen som har taxameterdispens för sina fordon i dag och väljer att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter uppskattas få en merkostnad på mellan 0,4 och 0,8 procent av omsättningen. Utredningen gör bedömningen att värdet av bättre kontroll av hela taxibranschen väger tyngre än merkostnaden som taxiföretag som har taxifordon med dispens drabbas av. Att ta bort dispensmöjligheter minskar även obalansen mellan de aktörer som nu har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet, som annars ökar betydligt när systemet med redovisningscentraler har införts.

Anslutning till en tillståndspliktig beställningscentral

Om en alternativ kontrollutrustning tillåts behövs även bestämmelser om hur nödvändig kontrollinformation för Skatteverket, polismän och bilinspektörer ska samlas in, lagras och lämnas ut. Införandet av reglerna om anslutning till en redovisningscentral för taxifordon med taxameter innebär att det blir rimligt att kräva en motsvarande funktion för taxibilar med alternativ kontrollutrustning.

Utredningens bedömning är dessutom att en alternativ kontrollutrustning skulle minska förekomsten av felaktigheter i kontrollinformation som uppstår, medvetet eller omedvetet, på grund av att föraren inte använder taxametern på ett korrekt sätt. Utredningen bedömer också att tryggheten för kunden att få korrekta prisuppgifter och betala på ett säkert sätt skulle öka om kontakten sker direkt med en beställningscentral. Ett system som säkrar att körningar påbörjas endast när kontrollinformation kan samlas in på ett korrekt sätt, skulle vara till stor hjälp för Skatteverket, polisen och inte minst för kunderna.

Utredningen föreslår därför att taxifordon som inte använder taxameter, och därmed inte är skyldiga att vara anslutna till en redovisningscentral, i stället ska vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler. Beställningscentralerna kommer att ha ansvar för att samla in, lagra och lämna ut kontrollinformation som liknar redovisningscentralernas. Kunderna måste beställa körningar via en sådan beställningscentral och beställningscentralen måste lämna en fast prisuppgift innan resan påbörjas. Betalningen sker också via beställningscentralen; betalningar direkt till föraren i bilen får inte förekomma.

Utredningens analys av teknik som kan fungera som alternativ till taxameterutrustningen visar att det i dagsläget troligtvis kom mer att behövas både utrustning i bilen och utrustning hos beställningscentralen.

Utrustningen hos beställningscentralen bör vara certifierad så att samma säkerhetsnivå kan uppnås för en redovisningscentral och en beställningscentral. Utredningen föreslår vidare att Transportstyrelsen får föreskriva om att den särskilda utrustningen för taxifordon ska certifieras.

Överväganden och förslag om samåkning

Samåkning, där resans kostnader delas mellan personer med samma resmål eller samma resväg, bör inte definieras som taxitrafik även om personerna i fråga inte är bekanta med varandra. Utredningens uppdrag har som utgångspunkt att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter bör vara tillåten.

Digitaliseringen och utvecklingen av ny teknik har nu skapat nya förutsättningar för personer som inte känner varandra att gemensamt använda bilar, exempelvis för att samåka. Det saknas dock i dag en legaldefinition av samåkning och samåkning som erbjuds till obekanta skulle enligt gällande rätt kunna anses vara taxitrafik.

Att man samåker i större utsträckning kan vara mycket positivt för en hållbar samhällsutveckling. Även om det är svårt att uppskatta exakta effekter har samåkning, där två eller flera delar på resans kostnad, potentialen att öka tillgänglighet och rörlighet för resenärer utan att vägutrymmet eller miljöbelastningen behöver ökas.

Digitala plattformar som förmedlar samåkning kan både i storstaden och på landsbygden erbjuda en effektiv matchning av resenärer för både kortare och längre resor. Potentialen att förbättra rörligheten och tillgängligheten till arbetet, fritidsaktiviteter, skolor och sjukhus är särskilt positiv eftersom den ökar den sociala delaktigheten för en växande andel av Sveriges befolkning, nämligen de utan körkort eller tillgång till bil (se kapitel 14).

En tydlig gränsdragning mellan samåkning och taxitrafik

Gränsen mellan samåkning och taxitrafik är i dag oklar. När samåkning arrangeras inom familjen, vänkretsen eller på arbetsplatsen kan samåkningen inte enligt gällande rätt utgöra taxitrafik i lagens mening. Samma sak gäller när samåkning arrangeras *med* plattformar, för resor till och från arbetsplatser och skolor. Betalning får ske för samåkningen och det finns ingen gräns för hur stor betalningen får vara. Däremot kan samåkning som arrangeras *med* plattformar för *alla andra resmål* än arbete och skola anses utgöra taxitrafik.

Den som kör sådana samåkningsresor kan därmed behöva ha taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation enligt dagens lagstiftning. Dagens regler främjar inte samåkning i tillräcklig utsträckning. Om gränsen mellan taxi och samåkning tydliggörs kan tveksamheten om lagligheten undanröjas. Detta skulle även kunna medföra fler plattformar eller kommunala initiativ för samåkning.

Utredningen har valt att dra en strikt gräns mellan taxi och samåkning som i korthet innebär att:

- Samåkning mellan bekanta även i fortsättningen bör vara oreglerad.
- Samåkning mellan obekanta, som delar resmål eller resväg och kostnader, bör inte definieras som taxitrafik och ska kunna ske till vilket resmål som helst.
- Bilinnehavaren och/eller föraren bör inte få göra en ekonomisk vinst vid samåkning.

Beträffande vilka kostnader som ska kunna delas föreslår utredningen att det bör vara kostnader av två slag, nämligen bilkostnader och kostnader för att erbjuda samåkning till obekanta. De belopp som skattemässigt får dras av för resor i samband med arbete bör utgöra schabloner för bilkostnaderna. De beloppen är för närvarande 18:50 kr/mil för den som har egen bil. För en anställd som har skattepliktig bilförmån gäller 6:50 kr/mil för diesel och 9:50 kr/mil för övriga drivmedel. Dessutom bör andra kostnader för resan som exempelvis trängselskatt, vägavgifter, färjeavgifter och parkeringsavgifter kunna delas. Avseende korttidshyrda bilar bör själva hyrkostnaden och kostnaderna för drivmedel kunna delas mellan de som samåker. Utöver kostnader för bilen kan det tillkomma kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta, exempelvis för att använda en samåkningsplattform. Sådana kostnader kan vara provisioner, avgift för förmedling av en resa, avgifter för att utnyttja plattformen, korttidshyra av bil, sms-avgifter med mera. Vilka övriga kostnader som kan falla in under kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta bör få avgöras i rättstillämpningen.

Bör plattformar som förmedlar samåkning kontrolleras?

Samåkning enligt utredningens definition ovan drar en strikt gräns mellan taxitrafik och samåkning. Eftersom taxitrafik och samåkning inte är likartade bör inte förslaget medföra någon osund konkurrens i förhållande till taximarknaden.

Risk för ökad olaglig taxitrafik som marknadsförs som samåkning

Det finns dock en risk att samåkningsplattformarna utnyttjas av individer som vill utföra olaglig taxitrafik. Här har utredningen gjort bedömningen att aktuella straff- och kontrollbestämmelser även fortsättningsvis kan tillämpas om misstankar finns om olaglig taxitrafik. Förare som kör utan taxiförarlegitimation och de som förmedlar olaglig taxitrafik kommer att kunna kontrolleras och straffas med stöd av aktuella bestämmelser.

Utredningens förslag ställer dock ökade krav på polisens utredningsverksamhet eftersom polisen måste visa att betalningen har överstigit de föreslagna tillåtna ersättningsnivåerna .

För att minska risken att samåkningsplattformar utnyttjas för olaglig taxitrafik har utredningen övervägt ett förslag om tillståndseller anmälningsplikt för förmedlare av samåkning mellan obekanta. Tillståndet skulle kunna dras tillbaka och sanktioner utgå ifall vissa skyldigheter inte uppfylls. Här gör utredningen bedömningen att samåkningsplattformar endast kan fungera som mellanhänder och därför inte betraktas som leverantörer av transporttjänster. Enligt EU-rätten finns det hinder mot att föreskriva om tillståndskrav eller motsvarande i sådana situationer. Förmedlare som endast hjälper användare, exempelvis genom att erbjuda betalsystem, försäkringar, service eller ger

möjlighet för användarna att betygsätta varandra, bör enligt EU-kommissionen inte betraktas som leverantörer.

Utredningen understryker att debatten lär fortsätta i såväl Sverige som i EU om samåkningsplattformar kan betraktas som leverantörer av transporttjänster. Men oavsett om befintliga samåkningsplattformar är att betrakta som mellanhänder eller leverantörer skulle ett tillstånds- eller anmälningsförfarande i vart fall kunna föreslås för leverantörer.

Utredningen har även övervägt om det bör införas några skyldigheter för de som tillhandahåller plattformar för samåkning att motverka att plattformarna används för olaglig taxitrafik samt att vidta åtgärder för att främja personsäkerhet vid samåkningen. Utredningens uppfattning är att fördelarna med att främja en ökad samåkning i samhället överväger riskerna för att samåkningsplattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik. Utredningen finner att det i dagsläget inte bör införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar eller några skyldigheter för tillhandahållare av plattformarna att motverka olaglig taxitrafik och främja personsäkerheten.

Här har utredningen sammanvägt fördelar av att möjligtvis minska förekomsten av olaglig taxitrafik som förmedlas via samåkningsplattformar, med nackdelar av ett regelverk som kan få en avhållande effekt för förmedlare som vill starta en samåkningsplattform, eftersom det först måste utredas huruvida de är tillståndseller anmälningspliktiga. Det skulle inte minst kunna vara avhållande för privatpersoner eller föreningar som vill starta en samåkningsplattform och för lokala grupper eller initiativ eftersom de kanske inte har de

ekonomiska medel som krävs eller möjlighet att sköta den administration det skulle kunna föranleda. Om utvecklingen skulle visa på problem i detta avseende är det utredningens uppfattning att krav på förmedlare kan övervägas på nytt.

Utredningen har även utrett frågan om det finns behov av ytterligare lagstiftning för att motverka att sociala medier utnyttjas för olaglig taxitrafik. Utredningen gör bedömningen att sociala medier kan vara att betrakta som informationssamhällets tjänster⁶ och därmed inte enligt e-handelsdirektivet skyldiga att generellt övervaka den information som överförs och lagras och inte heller att aktivt leta efter olaglig verksamhet på plattformarna. De har dock en skyldighet att utan dröjsmål informera myndigheter om olaglig verksamhet som de upptäcker.

Frågan om tillstånds- eller anmälningsplikt kan bli aktuell framöver

De konsekvenser utredningens förslag om regler för samåkning kan få för förekomsten av olaglig taxitrafik är i dagsläget högst oklara och svåra att förutse. Frågan om tillstånds- eller anmälningsplikt kopplad till sanktioner kan dock bli aktuell framöver allteftersom marknaden mognar och eventuella bestämmelser inom exempelvis EU tydliggörs. Visserligen underlättar samåkningsplattformar matchning av kunder och förare som vill undvika skatt eller kostnader associerade med att utöva taxitrafik av samåkningsplattformar. Samtidigt har flera av de större internationella och svenska plattformarna infört system där förare och resenärer betygsätter varandra, något som är vanligt förekommande inom delningsekonomi. De som inte följer reglerna för samåkning utan till exempel kräver en högre ersättning (via plattformen eller i bilen) kommer

med stor sannolikhet att få ett lägre betyg av medresenärerna. Plattformarna har också starka incitament att utesluta de som vill använda plattformens tjänster i syfte att utföra olaglig taxitrafik eftersom plattformens trovärdighet sänks bland kunderna. Eftersom utredningens förslag om samåkning tillåter delning av faktiska transaktionskostnader (som förmedlingsavgifter) tjänar inte en plattform ekonomisk på att förmedla olagliga taxiresor.

Personsäkerhet och integritetsfrågor

Utredningen har även behandlat frågan om det bör införas ytterligare bestämmelser i syfte att främja personsäkerhet vid samåkning. Till exempel skulle förmedlare vara skyldiga att kontrollera användarnas identitet och förarnas behörighet att köra bil, eller tillhandahålla tekniska lösningar som möjliggör för de som samåker att lokaliseras i realtid.

Utredningen finner inte stöd för att det bör införas fler bestämmelser om ansvar för plattformar där samåkning kan ställas till allmänhetens förfogande än de som redan gäller om skydd av personuppgifter. Ur integritetssynpunkt bör behandlingen av personuppgifter ske endast om det är nödvändigt och det kan bli kostsamt för förmedlare att tillhandahålla tekniska lösningar och genomföra kontroller.

Sådana kostnader skulle kunna verka hämmande för förekomsten av samåkningsplattformar samtidigt som de endast tillför en marginell ökning av personsäkerheten.

Gränslandet mellan taxi och samåkning

På transportmarknaderna världen över har det vuxit fram en rad olika typer av tjänster för gemensam användning av bil och taxiliknande tjänster. Detta får till följd att befintliga regelverk utmanas och att nya frågor skapas för lagstiftaren att ta ställning till.

Det har till utredningen framförts flera synpunkter från både företag och privatpersoner⁷ som anser att en bredare definition av samåkning bör tillämpas tillsammans med regler för redovisning av eventuella inkomster. Med andra ord anser vissa att det bör vara tillåtet att tjäna en begränsad inkomst genom att utnyttja sin privatbil i högre grad eller att kräva en högre ersättning av passageraren än marginalkostnaderna för resan. Det finns flera argument som talar för att det kan vara lämpligt att tillåta privatpersoner att utöka sina inkomster genom att utnyttja sina privatbilar och köra andra för en ersättning som överstiger faktiska marginalkostnader. Taxiliknande tjänster har haft en snabb tillväxt som en del av transportmarknaden i länder som tillåter taxiföretag utan taxitrafiktillstånd och utan krav på taxiförarlegitimation.

EU-kommissionen har uppskattat att transportsektorn utgör 18 procent av delningsekonomin och har tagit fram en agenda för den del av delningsekonomin som bedrivs med vinstsyfte. Skatteverket bedömer att transportsektorn kommer att tillhöra ett av de största tillväxtområdena inom delningsekonomin. Delningsekonomin kan skapa nya arbetstillfällen, har potential att ge stora positiva nettoeffekter på skatteintäkterna och kan bidra till nationella och internationella hållbarhetsmål.

Delningsekonomin kan även minska kostnaderna för privatpersoner och

bidra till en mer effektiv resursanvändning av bilar och transportinfrastruktur.

En betydelsefull faktor i den snabba tillväxten av taxiliknande tjänster är att kunden inte sällan upplever en mindre kostnad per resa. Vissa menar att den lägre kostnaden för kunderna beror på skatteundandragande (medvetet eller omedvetandet) medan andra hänvisar till en högre utnyttjandegrad när fler förare kan arbeta relativt få timmar var och till en låg kostnad för matchning med kunderna.

Den svenska taxibranschen har genom Svenska Taxiförbundet framfört att taxiliknande tjänster skapar en osund konkurrens på taximarknaden. I kapitel 3 och 10 redovisas exempel från andra länder där lagstiftning och reglering har skapats för att minska risken för skatteundandragande. I några fall tillåts privatpersoner tjäna upp till en viss inkomstgräns utan att behöva taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation, taxameter och/eller utan att behöva betala skatt eller moms.

Andra behöver betala skatter och avgifter men behöver inte ha taxitrafiktillstånd eller taxiförarlegitimation. I Sverige har det föreslagits att liknande regleringar skulle kunna ge möjligheter och fördelar utan att äventyra den svenska skattebasen.

Utredningen bedömer att det saknas anledning att införa en ny kategori personbefordran som drivs med vinstintresse men som regleras i mindre grad än traditionell taxi. Det skulle ha betydande negativa effekter på konkurrensförhållanden för den svenska taxibranschen om likartade taxitjänster erbjuds av både taxibolag som måste uppfylla krav om

taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation samt kontrolluppgifter och privatpersoner som inte har några sådana kostnader.

Även en ”partiell reglering” som ställer redovisningskrav, krav på att lagra viss kontrollinformation eller etablera inkomstgränser, skulle tvinga ett fåtal heltidstaxiförare att konkurrera med ett större antal som kör enstaka timmar till mycket lägre kostnader för regelefterlevnad. I både stora städer och inte minst i glesbygden kan effekten vara att tillgången till taxitjänster ökar under de mest lönsamma tiderna men minskar under mindre lönsamma timmar på dygnet.

Utredningens förslag om en särskild utrustning för taxifordon med koppling till en tillståndspliktig beställningscentral bidrar till målen om en högre utnyttjandegrad för taxibilar och fler arbetstillfällen utan att minska kontrollmöjligheter eller snedvrیدا konkurrensen.

Tekniska möjligheter att skapa alternativa kontrollutrustningar, inte minst de som kan vara elektroniskt plomberade, kommer att leda till sänkta inträdeskostnader för nya aktörer och innovativa tjänster på marknaden.

En vision för framtiden

Utredningen anser att det inte är fördelaktigt i längden att försöka möta utmaningar och möjligheter som skapas med tillväxten av delningsekonomi genom att införa flera nya kategorier och regler för gränslandet som skapas mellan privata tjänsteutövare och yrkestrafik.

I själva verket kan man påstå att det redan finns två kategorier taxi; de med taxameter och de med dispens. Det har från flera håll framförts till

utredningen att ändringar av regler och bestämmelser är mycket kostsamma. Osäkerheten om en framtida reglering kan bland annat hindra innovationer eftersom taxiföretag inte vågar investera i ny teknik eller nya affärsidéer. Det kan därför verka motsträvande att föreslå att en ny kategori taxi skapas.

Utredningen föreslår egentligen inte en ny kategori utan utökade möjligheter att bedriva laglig taxiverksamhet till en lägre kostnad för regelefterlevnad. Om det stämmer kommer även taxiföretag som har bilar med taxameter övergå till utrustning och verksamhetssystem för kontroll av deras bilar som är mindre kostsamma. Allteftersom teknikinnovationer utvecklas som gör det möjligt för en bil och en förare att med säkerhet identifieras och lokaliseras digitalt kommer behov av skyltning, dekaler och andra särskilda utrustningar för taxibilar att minska. Det blir mer attraktivt att ibland använda sin privata bil som taxibil eftersom fordonen kan byta funktion utan att byta skepnad. Det blir även lätt för taxiföretag att anslutas till flera tillståndspliktiga beställningscentraler och på så sätt nå en större kundkrets. Utredningens förslag om regler för tillståndspliktiga beställningscentraler som liknar redovisningscentraler bör underlätta för de som vill söka tillstånd som redovisningscentral att även erbjuda tjänster som beställningscentral. Taxibranschen kan också komma att förändras drastiskt till följd av införandet av självkörande fordon. I ett självkörande fordon kan taxiförarlegitimationen förlora sin betydelse. Digitaliseringen av det svenska samhället kommer att möjliggöra helt nya affärsmodeller som kan leda till en omstrukturering av branschen.

Utredningen har föreslagit en strikt definition av samåkning men med en mycket låg regleringsgrad. En bred definition av taxi som även inbegriper taxiliknande tjänster inryms i definitionen av samåkning. Förslagets utformning underlättar för regeringen att föreslå flera anpassningar till nya samhällsförutsättningar och innovationer. Om regeringen exempelvis vill se över kraven för taxiförarlegitimation, taxitrafik tillstånd, besiktningskrav för taxibilar eller krav på taxiskyltar, blir det lättare om regler för insamling, lagring och utlämnande av nödvändig kontrollinformation finns på plats.

Alternativet, att betrakta privatpersoners erbjudande av taxiliknande tjänster som en separat kategori eller som en typ av samåkning med andra kontrollbehov, skulle skapa mer förvirring och orsaka flera regelförändringar.

Att privatpersoner kommer att vara delaktiga som tjänsteutövare, leverantörer och kunder inom delningsekonomin är dock säkert. Även flera företag och kommuner kan vara intresserade av att underlätta för privatpersoner att tillhandahålla, låna, byta, och hyra varor och tjänster inom flera sektorer, däribland samåkning. En individ kan komma att vara verksam i flera delar av delningsekonomin samtidigt. En viktig insikt som har uppstått under denna utredning är att det finns möjligheter att drastiskt minska kostnader för insamling, lagring och utlämnande av kontrollinformation. I en nära framtid blir det möjligt att minska kostnaderna för insamling av kontrollinformation

ytterligare om individer kan utnyttja samma utrustning för flera funktioner.

Sverige beskrivs ofta som ett föregångsland som kan vara världsledande inom nya marknader och tjänster. Informations- och kommunikationsteknik håller hög standard i så gott som hela landet, med förhållandevis stort intresse och hög acceptans för innovationer. I en snar framtid kommer flera andra länder, inte minst i Europa, att se över sin reglering av taximarknadens anpassning till nya samhällsförutsättningar.

Utredningens förslag kan ha en stor betydelse i sökandet efter både nationella och EU-gemensamma regler som behåller möjligheter till tillsyn och kontroll men som öppnar för nya tjänsteinnovationer, nya marknadsaktörer och ny teknik.
