



TIMBRO

En taxi på varje garageuppfart

Gustaf Palmér

TIMBRO · December 2017

Om författaren

GUSTAF PALMÉR har en magisterexamen i analys av ekonomi och organisation från Uppsala universitet.

© Författaren och Timbro 2017
www.timbro.se
info@timbro.se

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
HUR SER DET UT I DAG?	6
KRAV FÖR ATT FÅ KÖRA TAXI I SVERIGE	7
DIGITALA TAXI- OCH SAMÅKNINGSFÖRETAG I SVERIGE	9
INNOVATION SLÅR DEN TRADITIONELLA TAXIMARKNADEN	11
DIGITALA PLATTFORMAR MINSKAR TRANSAKTIONSKOSTNADER	12
VARFÖR DETTA MOTSTÅND?	13
DIGITALA FÖRMEDLADE TAXI- OCH SAMÅKNINGSTJÄNSTER ÖKAR TILLGÄNGLIGHETEN	14
FÄRRE BILAR OCH MINDRE TRÄNGSEL	16
MINDRE PENDLINGSTID GER ÖKAD TILLVÄXT	17
TAXI, ETT EFFEKTIVT SÄTT ATT SKAPA ENKLA JOBB	18
VAD GÖR ANDRA LÄNDER?	19
BEHOVET AV MODERNISERING	21
REFORMFÖRSLAG	22
Våga göra något och våga förändra!	22
Slopa taxiförarlegitimationen, taxameter och trafiktillstånd	22
Låt plattformarna lagra data	22
En taxi behöver inte vara full med dekal	23
Gör som i Estland – samarbeta med bolagen kring redovisning	23
REFERENSER	24

SAMMANFATTNING

Höga priser, långa väntetider, svarta pengar och chaufförer som riskerar att utsättas för våld. Det är några av de allvarliga problem som har präglat taximarknaden historiskt. I takt med att utvecklingen har gått framåt har flera av problemen kunnat lösas via digitala plattformar.

Tyvärr är svensk lagstiftning inte anpassad för en modern taximarknad. Befintliga aktörer vill behålla sin särställning på marknaden och arbetar för att behålla taxametrar och andra höga inträdesbarriärer. Lagstiftarna har varken kunskaper eller intresse av att hålla emot särintressepolitiken.

Ibland sägs det att taximarknaden i Sverige är avreglerad. Den här rapporten visar att den tvärtom är mycket hårt reglerad – till nytta för insiders på marknaden. Det handlar om taxilicenser men också om hårda teknikkrav. De hämmar näringslivet och den digitala utvecklingen, och riskerar även att leda till lägre säkerhet i branschen, mindre konkurrens och högre priser.

Det finns en stor samhällsvinst – både från miljö-, jobb- och tillväxtsynpunkt – som kan realiseras om bilar kan användas mer effektivt. Taxibranschen är också viktig för många nyanlända, så reformer här innebär att trösklarna in på arbetsmarknaden sänks. I dag är kötiderna långa och kostnaderna höga för att få en taxilicens. Det tar många månader och kostar mer än 100 000 kronor.

Flera andra länder, bland annat Finland och Estland, har förenklat och förändrat sina regler för att tillåta en modern taximarknad. Mer liberal lagstiftning skulle innebära bättre tillgänglighet, mindre trängsel och bättre fungerande arbetsmarknad. Men i stället arbetar regeringen för att skydda de aktörer som redan finns på marknaden – med Taxiförbundet som starkaste lobbyorganisation. Det är skadligt för samhället.

Ett steg i rätt riktning är att avskaffa många av kraven för privatskjuts, taxi och samåkningstjänster. Kraven för taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd och taxameter kan tas bort. Det skulle främja nya entreprenörer och öppna för fler former av taxitrafik. De kontroller som görs bör vara efterhandskontroller och utformas så konkurrensneutralt som möjligt.

INLEDNING

Delningsekonomi är när människor delar med sig av privata tillgångar eller erbjuder tjänster, antingen gratis eller mot en avgift. Det som är gemensamt för denna typ av ekonomi är att digitala plattformar, ofta mobilapplikationer, förmedlar olika former av tjänster som kopplar samman tjänsteutövare med konsumenter.¹ Delningsekonomi är ett fenomen som växer både globalt och nationellt.²

Ett exempel på en delningstjänst är Uber. Uber kopplar ihop en tjänsteutövare (förare) med en beställare (passagerare) genom sin plattform, vilket blir taxidelningstjänst där föraren använder sin privata bil. I applikationen finns all data att tillgå redan innan avfärd: registreringsnummer, förarens identitet, passagerarens identitet, bilspecifikationer samt genomsnittsbetyg för både föraren och passageraren. Redan när tjänsten beställs finns också prisinformation och väntetid tillgänglig och passageraren kan följa bilens rörelse i realtid. Betalningen är även kopplad direkt till ett kreditkort vilket gör att inga kontanter behövs.³

Majoriteten av delningsekonomin i Europa består av taxi- och samåkningstjänster. År 2015 utgjorde denna sektor 50 procent av den totala marknaden inom den europeiska delningsekonomin, med intäkter på 1,65 miljarder euro. Redan år 2025 spår man att intäkterna kommer att vara 35 miljarder euro.⁴ EU-kommissionens rapport *Europeisk agenda för delningsekonomin* konstaterar att delningsekonomin avsevärt kommer att bidra till både sysselsättning och tillväxt inom unionen. De digitala företagen gör att enskilda individer kan erbjuda privata tillgångar eller nya tjänster vilket skapar nya sysselsättningsmöjligheter, flexibla arbetsformer och nya inkomstkällor. Tjänsterna ger också konsumenterna positiva fördelar, eftersom de kan erbjudas till en lägre kostnad.⁵

Även i Sverige har nya taxitjänster vuxit snabbt. Genom att de bygger på en liknande teknik löser de många av de problem som taximarknaden tidigare haft inom exempelvis säkerhet, pris och kvalitet. Men utvecklingen bromsas av den organiserade taxibranschen som har lagt stort fokus på att motverka utvecklingen⁶ i kombination med ett svalt intresse och låg drivkraft från politiskt håll.

Den här rapporten beskriver varför taxitjänster som förmedlas via digitala plattformar har haft en positiv effekt på den svenska taximarknaden. Studier visar nämligen att denna nya form av ekonomi kan bidra till fler enkla jobb, bättre trafikflöden, mindre trängsel och minskade utsläpp. Dessutom kan den öka säkerheten för både kunder och förare. Vi har kort sagt mycket att förlora på att inte avreglera marknaden.

¹ English Oxford living dictionaries (2017).

² Hamari, Sjöklint & Ukkonen (2016).

³ Uber (2016a).

⁴ PWC (2016).

⁵ Europeiska kommissionen (2016), sid 4.

⁶ Bouquet & Renault (2014).

HUR SER DET UT I DAG?

Taximarknaden i Sverige beskrivs som avreglerad. Innan år 1990 omfattades marknaden av långtgående regler där en viss taxi bara fick plocka upp kunder i specifika områden, där det fanns ett maximipris som sattes av myndigheter och en kommenderingsplan som reglerade hur många taxibilar som fick finnas på en plats en viss tid av dygnet.⁷ 1990 års lagändringar gjorde att taxibilar fick etablera sig fritt samtidigt som maximipriset togs bort, vilket resulterade i att utbudet av taxibilar ökade.

Men den svenska marknaden är inte avreglerad, för med 1990 års regeländringar kom flera nya regler med krav på att alla taxibilar skulle ha en registrerad taxameter och mer synlig information för kunden, genom prisinformation och dekal krav på bilen. Kombinerat med de rigorösa licensieringskrav som ställs på såväl taxichaufförer som de fordon som ska brukas inom taxitrafik, vore det fel att benämna den svenska taximarknaden som avreglerad. Resultatet med 1990 års regeländringar blev att man löste vissa problem men samtidigt introducerade nya problem som ökad otrygghet för kunder, skattemanipulation, och taxametern fick en central roll som betalnings- och priskalkyleringsverktyg.⁸ Den som i dag vill köra taxi behöver även ha en taxiförarlegitimation som består av både teoretiska och praktiska prov.⁹

Den som vill köra sin privata bil måste även ha ett särskilt taxitrafiktillstånd¹⁰, bilen ska även vara speciellt registrerad och utrustad med specifika registreringsskyltar av gul färg¹¹ och andra former av dekaler.¹² Den svenska taxi- och samåkningsmarknaden består i dag av 17 000 taxibilar¹³, av dessa företräder Svenska Taxiförbundet 9 000 bilar, eller 53 procent. Svenska Taxiförbundets uppgift är ”att arbeta aktivt för att öka taxinäringens anseende och attraktionskraft och att bevaka branschens intressen genom att föra dess talan i dialog med myndigheter och politiker”. Bland de frågor som förbundet driver är ”Konkurrens på lika villkor och ett ökat miljö- och trafiksäkerhetsarbete i branschen” två exempel.¹⁴

⁷ Lind & Wigren (1993), sid 519.

⁸ Ibid, sid 519–520.

⁹ <<http://www.trafikverket.se/korkort/yrkesforarprov/taxiforarlegitimation/>>.

¹⁰ <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/>>.

¹¹ <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Fordon-i-taxitrafik/>>.

¹² <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Prisinformation/>>.

¹³ Svenska Taxiförbundet (2015), sid 16.

¹⁴ <<http://www.taxiforbundet.se/om-oss.aspx>>.

KRAV FÖR ATT FÅ KÖRA TAXI I SVERIGE

För att bli taxichaufför i Sverige behövs en taxiförarlegitimation. För att få legitimationen måste man klara ett teoretiskt prov och ett körprov. Först tillkommer en kostnad för utbildningsmaterial som varierar mellan 995 och 1 730 kronor.¹⁵ Materialet används för att studera till tre prov som utförs av Trafikverket, kostnaden för proven är 325 kronor styck (400 kronor efter klockan 18 eller på helgdagar).

I delproven ska föraren kunna läsa och använda en karta som hjälpmedel, inneha kunskap om körekonomi, miljö, säkerhet, trevligt bemötande, känna till olika former av sjukdomar och funktionsnedsättning, ha fordonskännedom och kunna lagar inom taxilagstiftningen och trafiklagstiftningen.¹⁶ Ett problem med taxiförarlegitimationen är att de flesta delarna redan provas när den sökande tar körkortet vilket innebär att många moment för att få taxilicens bara är en repetitiv prövning från en licens den sökande redan har blivit godkänd för.¹⁷

När proven är avklarade tillkommer en kostnad på 800 kronor för ett särskilt körprov. Om den som ansöker inte äger en bil som uppfyller Trafikverkets krav för uppkörning tillkommer en extrakostnad på 400 kronor.¹⁸ Efter att delproven är klara lämnas en ansökan till Transportstyrelsen. Den som ansöker måste ha fyllt 21 år och haft körkort i två års tid. För att få ansökan godkänd behövs ett läkarintyg där kostnaden varierar mellan 200 och 1 000 kronor.¹⁹ Till sist kommer en ansökningsavgift på 1 200 kronor och en tillverkningskostnad av legitimationen på 150 kronor.²⁰ Totalt kostar en taxiförarlegitimation mellan 5 000 och 6 000²¹ kronor. Samtidigt är väntetiden även väldigt lång då den som vill skaffa en taxiförarlegitimation behöver vänta i minst tre till fyra månader för att få utföra det obligatoriska körprovet.²²

Om en person vill använda sin egen bil för att köra taxi krävs ett taxitrafiktillstånd. Innan man kan skicka en ansökan om taxitrafiktillstånd till Transportstyrelsen måste den som ansöker göra fyra teoretiska prov hos Trafikverket. Även dessa prov kostar 325 kronor styck (400 kronor efter klockan 18 eller på helgdagar) och består av juridik, ekonomisk ledning av ett företag, trafiksäkerhet och tekniska normer.²³ Den som ansöker ska kunna redogöra hur man ingår avtal och känna till arbetsgivarens skyldigheter angående sjuklön och rehabilitering, samt kunna reglerna kring bokföringslagen, känna till en balans- och resultaträkning och hur den tolkas, känna till olika former av personförsäkringar som kan förekomma inom transportföretag.

Den som ansöker ska även kunna tillämpa lagen och förordningen om transport av farligt gods, hur vägtransporter påverkar miljön utifrån luftföroreningar, bränsleförbrukning och buller. Utöver dessa ämnen ska den som söker även kunna olika former av trafiksäkerhet, där föraren ska kunna föreskrifter om första hjälpen och krisstöd, förarens betydelse för det egna trafiksäkerhetsarbetet, känna till sambandet mellan hastighet, bältesanvändning och risken för personskada, veta hur alkohol, droger och läkemedel påverkar körförmågan och risken för olyckor samt känna till hur trötthet kan påverka trafiksäkerheten.²⁴

¹⁵ <<http://www.taxiforbundet.se/utbildning/taxifoerare/taxifoerarlegitimation.aspx>>.

¹⁶ <<http://www.taxiforbundet.se/utbildning/taxifoerare/taxifoerarlegitimation/kunskapskrav.aspx>>.

¹⁷ <<http://www.trafikverket.se/korkort/korkortsprov/personbil-och-latt-lastbil/Har-du-koll-pa-vad-du-ska-kunna-vid-korprov-B/>>.

¹⁸ <<http://www.trafikverket.se/korkort/yrkesforarprov/taxiforarlegitimation/>>.

¹⁹ <<https://www.taximagasinet.se/taxiforarlegitimation-krav-och-kostnader/>>.

²⁰ <<http://www.taxiforbundet.se/taxi-som-yrke/taxifoerare/fraagor-och-svar.aspx>>.

²¹ <<https://www.taximagasinet.se/taxiforarlegitimation-krav-och-kostnader/>>.

²² Telefonsamtal med Trafikverket 2017-07-13, klockan 14:35.

²³ <<http://www.trafikverket.se/korkort/yrkesforarprov/yrkeskunnande-trafiktillstand-taxi/>>.

²⁴ <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Kunskapskrav/Kunskapsomraden/>>.

För att få ett taxitrafiktillstånd måste den som söker ha 100 000 kronor i kapitalreserver för det första fordonet och 50 000 kronor för varje extra fordon utöver det. Den sista delen av prövningen är om den sökande har gott anseende, där Transportstyrelsen tar hänsyn till den sökandes vilja och förmåga att: *fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse*. För att tillgodose att dessa krav är uppfyllda hämtar Transportstyrelsen information från brotts- och belastningsregister samt Kronofogden.²⁵ En tydlig problematik med taxiförarlegitimationen och trafiktillståndet är att de är breda licenser för att kunna utföra allt från taxi- och samåkningstjänster till upphandlade transporttjänster. Den som bara vill utföra taxi- eller samåkningstjänst i mindre skala måste ändå klara av de kunskapskrav som krävs för transporttjänster inom skoltaxi, sjuktransport eller färdtjänst.²⁶

²⁵ <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Krav-for-att-fa-trafiktillstand/>>.

²⁶ <<https://www.verksam.se/starta/vad-galler-i-din-bransch/taxi/sjuktransporter-fardtjanst-och-skoltaxi>>.

DIGITALA TAXI- OCH SAMÅKNINGSFÖRETAG I SVERIGE

I Sverige finns det flera olika digitala plattformar som förmedlar taxi- och samåkningstjänster. Etableringen är störst inom storstäder och ett skäl är de många licensieringskrav som företagen möter i Sverige.²⁷ Uber är ett av de största företagen. I Sverige är företaget verksamt i Stockholm, Göteborg och Malmö. Genom Uber kan privatpersoner koppla upp sin bil till Uber applikationen för att sedan ta emot och förmedla körningar. I dagsläget krävs det, förutom det givna körkortskravet, att personen är minst 21 år, innehar taxiförarlegitimation, taxitrafiktillstånd (om tjänsteutövaren vill använda sin egen bil) samt en bakgrundskontroll.²⁸

Under en kort period erbjöd Uber en tjänst som hette UberPOP, som var ett exempel på en samåkningstjänst som inte krävde de licensieringskrav som gäller i Sverige. Privatpersoner kunde direkt använda sin privata bil och köra, så snart Uber utfört en bakgrundskontroll och en internutbildning. Resultatet blev att UberPOP kunde tillhandahålla en väldigt uppskattad tjänst²⁹ som var 40–60 procent billigare än traditionell taxi.³⁰ I stället för att främja dessa tjänster blev det politiska resultatet dock det motsatta, där flera UberPOP-förare blivit fällda och tjänsten klassas numera som svarttaxi.³¹

Mytaxi är en annan en app-baserad tjänst som lanserades i Sverige år 2016.³² Via deras tjänst kopplas taxichaufförer och passagerare ihop. Precis som på andra digitala plattformar kan passageraren följa framkörningen i realtid och ett kreditkort kan kopplas till applikationen för att enklare sköta betalningen.³³ Som förare är man inte ansluten till en central utan resorna förmedlas direkt till föraren, som behöver ha både taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd.³⁴

Ytterligare en aktör som verkar inom samma bransch är Heetch. I Sverige verkar Heetch inom Stockholmsregionen och är nischad för att tillhandahålla ett transportalternativ under tidpunkter då andra alternativ har underkapacitet. Heetch är bara tillgängligt mellan 20:00 och 06:00 och 80 procent av deras kundsegment är människor under 25 år.³⁵ I liknelse med Uber har Heetch en egen screeningprocess av deras blivande förare. En förare får inte förekomma i brottsregistret, måste ha haft körkort i minst 6 månader och ha en giltig försäkring samt registreringsbevis.³⁶

En annan form av taxilösning är Bzzt som lanserades i Göteborg 2016 och kom till Stockholm våren 2017. Bzzt är små eldrivna taxipoddar som beställs via deras app. Eftersom Bzzt är en moped krävs ingen taxiförarlegitimation eller taxitrafiktillstånd som taxibilar har krav på³⁷ och de kan erbjuda en prisnivå som är betydligt lägre än vanlig taxi. Andra anledningar till det låga priset är i likhet med andra digitala plattformar ett tekniskt system som effektivt fördelar körningar och kalkylerar rutter och upphämtningen av kunder. Mobilapplikationen sköter

²⁷ Detta är den största anledningen till att vi inte ser en större etablering i landet, enligt intervjuer med Heetch och Uber.

²⁸ <<https://www.dagenssamhalle.se/debatt/uber-taxiutredningen-utgar-fran-en-gammal-vaerld-31866>>.

²⁹ <<https://www.svd.se/uberpap-lagger-ner-i-sverige>>

³⁰ <<https://www.uber.com/sv-SE/blog/gothenburg/vi-lanserar-uberpap/>>.

³¹ <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/uberpap-ar-olaga-taxitrafik/>>.

³² <<http://www.breakit.se/artikel/4167/daimler-agda-mytaxi-har-lanserats-i-stockholm>>.

³³ <<https://se.mytaxi.com/passagerare.html>>.

³⁴ <<https://se.mytaxi.com/taxichauff%C3%B6rer-faq.html>>.

³⁵ Bilaga från Heetch.

³⁶ <<https://www.heetch.com/se/safety/>>.

³⁷ <<https://mitti.se/nyheter/taxi-stan-elektrisk/>>.

även kundbokningarna vilket resulterar i att företaget inte behöver betala för en beställningscentral.³⁸

I Sverige är det tämligen få digitala plattformar som förmedlar olika former av taxitjänster men en global utblick visar tydligt den ökade trenden av dessa tjänster. Globalt sett finns exempelvis: Lyft, Didi Dache, Hailo, GrabTaxi, Gett, Cabify med flera.³⁹ Det finns många anledningar till att de nya app-baserade företagen är mer framgångsrika än traditionella taxitjänster. En av anledningarna är de ratingsystem som skapar ett incitament för både passagerare och förare att vara tillmötesgående, skötsamma och trevliga.⁴⁰ Ratingsystemen utgår från att både förare och passagerare utvärderas vilket leder till ökad tillförlitlighet och förtroende för den som utför tjänsten⁴¹, samtidigt som låga ratings kan leda till att man avaktiveras från tjänsten.⁴²

Taxiförarlegitimationen, taxitrafiktillstånd och bakgrundskontroller används i dag för att införskaffa information och säkra kvalitetskrav på en person som vill köra taxi. Dock finns det inte längre samma anledning att ha dessa funktioner eftersom den nya tekniken löser dessa informationsproblem. I stället för att ha en dyr och byråkratisk process löser nätverk problemen.⁴³ Hur de digitala plattformarna skiljer sig från traditionella taxitjänster illustreras av forskarna Bouquet och Renault (2014) genom ett exempel från taximarknaden i Paris. När man bokar en traditionell taxi gör man detta genom att antingen vinka in en bil eller ringa en central och sedan vänta på gatan. I taxin har föraren inte samma incitament att bete sig artigt eller se till att resan blir trivsamt och smidigt, eftersom föraren antagligen aldrig kommer träffa passageraren igen. När tjänsten är förmedlad bestämmer en taxameter resans pris och betalningen sker antingen kontant eller via kreditkort.⁴⁴

En tjänst förmedlad via en digital plattform bygger på ett samspel mellan både passagerare och förare. När en passagerare bokar en resa med en digital plattform sker detta via en mobiltelefon och all viktig information finns i applikationen. Föraren är allt som oftast trevlig och hjälpsam, eftersom föraren vet att denne kommer bli utvärderad efter att tjänsten är utförd. När resan är färdig sker betalningen automatiskt eftersom passageraren redan kopplat sitt betalkort till applikationen, där priset är beräknat beroende på distansen.⁴⁵

En anledning till att marknadsaktörer kan sköta screening- och urvalsprocesser bättre än myndigheter är att de är närmare kunderna än myndigheterna. Affärsmodellen bygger på nätverk och om det inte skulle fungera skulle företagen inte stå sig.⁴⁶

I dag har alla digitala plattformar egna krav på sina förare, vilket är resultatet av att de måste tillgodose ett välfungerande och säkert nätverk. Även om myndigheter kräver licens och gör egna provningar har alla aktörer egna riktlinjer för att tillgodose säkerhet för förare och passagerare. Dessa funktioner skulle bestå även om man avreglerade, eftersom det är en viktig del av deras affärsmodell.⁴⁷ Det blir ett tydligt argument för att betygsättningssystem och företags egna screening- och urvalsprocesser är mer effektiva än ett system som styrs av en myndighet.⁴⁸

³⁸ <<https://www.bzzt.se/faq>>

³⁹ <<https://beebom.com/apps-like-uber/>>.

⁴⁰ Bouquet & Renault (2014).

⁴¹ Niemietz & Zuluaga (2016), sid 15.

⁴² <<https://help.lyft.com/hc/en-us/articles/213586008-Driver-and-passenger-ratings>>.

⁴³ Bouquet & Renault (2014).

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Malhotra & Van Alstyne (2014).

⁴⁷ Se exempelvis förarkrav från Uber, Heetch, Bzzt eller internationella företag som Lyft eller Taxify.

⁴⁸ Malhotra & Van Alstyne (2014).

INNOVATION SLÅR DEN TRADITIONELLA TAXIMARKNADEN

En kritik som riktas mot de företag som ansluter parter som vill köpa och utföra tjänster mot en ersättning är att det inte är en form av delning.⁴⁹ Samtidigt är den viktigaste aspekten av delning att man mer effektivt använder underutnyttjade resurser⁵⁰, som att utnyttja bilar som annars hade stått oanvända. Av de 4 700 000 bilar som finns i Sverige⁵¹ används de enbart 4 procent av dygnet; vilket är en stor ekonomisk förlust för samhället.⁵² Samtidigt får bara särskilda taxibilar, 17 000 stycken, utföra taxitjänster.⁵³ Här spelar digitala plattformar en viktig roll eftersom ett delningskoncept möjliggör att vi mer effektivt kan utnyttja de resurser som finns i Sverige i dag.

Ett problem med taxibranschen är att det är vanligt med kontanthantering, vilket leder till svartarbete genom manipulation av taxameter.⁵⁴ Samtidigt präglas taximarknaden av en anonymitet mellan förare och passagerare. Anonymitet från förarens sida innebär att man via licensiering och olika former av myndigheter försöker tillgodose krav på föraren. Samtidigt kvarstår problemet med passagerarnas anonymitet, vilket ökar risken för att taxichaufförer utsätts för våldsbrott. En studie visar att en av fem chaufförer i Sverige har utsatts för hot och en av tio har utsatts för våld.⁵⁵

Anonymitet är något som de nya app-baserade företagen löser. Eftersom både förare och passagerare är uppkopplade till plattformens nätverk, kan resan följas i realtid. Kritiken mot de nya taxi- och samåkningstjänsterna kommer från äldre taxiföretag som argumenterar att säkerheten är bristfällig i jämförelse med traditionella taxitjänster. Det finns inga bevis på att en digitalt förmedlad tjänst skulle vara mer farlig än traditionell taxi. I stället finns det tydliga argument som stödjer att det är säkrare att åka med en tjänst som är förmedlad genom dessa applikationer. Ett av de största argumenten är att delningstjänster omfattar kontantfria transaktioner med självidentifierade kunder, vilket minskar risken för två problem; risken för våldsbrott och manipulation av färddata.⁵⁶ Samtidigt är det enklare att följa upp ifall ett brott begås, i och med att företagen har all data kring passagerare och förare.⁵⁷

⁴⁹ SOU 2017:26, sid 62–63.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ <<http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>>.

⁵² Morgan Stanley (2016).

⁵³ Svenska Taxiförbundet (2015), sid 16.

⁵⁴ SOU 2016:86, sid 182.

⁵⁵ <http://shop.tya.se/pdf/folder_hot_o_vald_taxi2010.pdf s.1>.

⁵⁶ Feeney (2015), sid 1.

⁵⁷ Ibid, sid 3.

DIGITALA PLATTFORMAR MINSKAR TRANSAKTIONSKOSTNADER

En annan positiv effekt är att antalet mellanhänder minskar, vilket sänker transaktionskostnaderna och gör fler utbyten möjliga.⁵⁸ På den traditionella taximarknaden finns inte samma information om förarens kompetens och historia, eller samma information om fordonet eller resans pris och det finns ofta ingen försäkran vad priset blir innan resans slut.⁵⁹ De nya företagen löser denna informationsasymmetri eftersom både förare och passagerare betygsätts och får ett betyg baserat på tidigare utförda tjänster.⁶⁰

De nya transporttjänsterna hjälper till att öka tilliten. Tillit är något som är nödvändigt för att marknader ska fungera; vilket brukar tillämpas på marknader genom institutioner, reglering eller licensieringar. Genom teknologiska lösningar och marknadsinnovationer blir det möjligt att använda teknologi i stället för myndigheter för att mer effektivt legitimera och kvalitetssäkra aktörer som annars kräver långa och komplicerade processer av licensieringar och prövningar.⁶¹

Ett annat problem som digitala plattformar löser är *contract enforcement*, vilket innebär att det måste finnas principer för hur båda parter uppfyller sina krav när de utför tjänster. När det gäller taxi- och samåkningstjänster behövs enbart att föraren kör till destinationen via rutten som kartläggs och beräknas digitalt. Samtidigt kan kostnaderna kontrolleras av båda parterna via ett förutbestämt pris och eftersom betalningen sköts elektroniskt kan inte passagerare undvika betalning. All data lagras, vilket gör att om tvist skulle uppstå finns all information om rutt och pris tillgänglig, vilket gör att konflikter snabbare kan lösas.⁶²

⁵⁸ Niemietz & Zuluaga (2016), sid 32.

⁵⁹ Ibid, sid 33.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid, sid 34.

⁶² Niemietz & Zuluaga (2016), sid 35.

VARFÖR DETTA MOTSTÅND?

Digitala plattformar löser många av de problem som taximarknaden tidigare har haft. Samtidigt är de största motståndarna mot utvecklingen de äldre bolagen som lagt stor energi på att motverka etableringen av digitala affärsmodeller.⁶³ Fokus har varit att behålla sin egen särställning på marknaden i stället för att själva förnya sig. Även fast vissa traditionella taxibolag har introducerat egna mobilapplikationer för bokning och betalning har utvecklingen skett i en långsam takt och man har själv inte arbetat med att innovera.⁶⁴

Ett problem som digitala plattformar står inför är fokusen vid äldre kontrollsystem. Det kan illustreras med diskussionen om taxameter i Statens offentliga utredning (SOU 2016:86) *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*.⁶⁵ Taxametern uppfanns år 1890 och ska enligt lag finnas i alla taxibilar.⁶⁶ Sedan 1890 har taxametern utvecklats, men det ses fortfarande som det enda verktyg som på ett fullgott sätt kan kontrollera färdavstånd och pris. Taxametern medför många komplikationer, den är dyr att köpa in och kräver en årlig besiktningssavgift⁶⁷ och verktyget kan enkelt manipuleras.⁶⁸

Taxiutredningen lägger fram förslaget att alla som kör taxi ska anslutas till beställningscentraler som är tillståndspliktiga. Centralerna ska samla in, lagra och lämna uppgifter som Skatteverket behöver för att utföra kontroller. Samtidigt anser utredningen att den nya formen av kontrollutrustning ska uppvisa funktionskrav som definieras av myndigheter.⁶⁹ Idén är att på så sätt ska det bli svårare för aktörer att manipulera färddata då all information ska finnas centralt lagrad och tillgänglig för att Skatteverket enkelt ska kunna utföra kontroller.

Utredningen lägger stor vikt på kontrollutrustning och anser att även om taxameterkravet skulle försvinna, skulle den nya kontrollutrustningen fortfarande behöva vara fysiskt eller elektroniskt plomberad till en specifik bil. Samtidigt menar nya aktörer på marknaden att de kan ge myndigheten all kontrollinformation utan en taxameter i varje bil. Men utredningen anser att det inte finns möjlighet för beställningscentraler att kontrollera alla bilar om de inte är kopplade till samma typ av kontrollverktyg. Vilket enligt utredningen skulle innebära en konkurrensfördel för de företag som är app-baserad ifall man skulle tillåta andra typer av kontrollinformation. Därför kommer en taxameter vara ett krav för alla som vill köra taxi.⁷⁰

I frågan om samåkning anser utredningen att gränsen mellan samåkning och taxitrafik i dag är oklar, men man säger att samåkningstjänster mellan personer som känner varandra eller är bekanta med varandra inte ska definieras som taxitrafik. Samtidigt säger utredningen att samåkningstjänster där föraren får ekonomisk ersättning inte ska betraktas som samåkning utan som taxitrafik. Därför anser författarna att de som kör mot en ekonomisk ersättning, oavsett beloppet på ersättningen, måste ha taxiförarlegitimation och att fordon som används för samåkning ska ha tillstånds- eller anmälningsplikt. Utredningen menar att legitimation och andra kontrollfunktioner är nödvändiga för taxibranschen.⁷¹

⁶³ Bouquet & Renault (2014).

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Gäller dock inte för sjuktransporter, skoltransporter, färdtjänst och hyrbilar. Se SOU 2016:96, sid 194.

⁶⁶ <<https://www.svd.se/med-taxi-genom-historien>>.

⁶⁷ SOU 2016:86, sid 141.

⁶⁸ Ibid, sid 182–183.

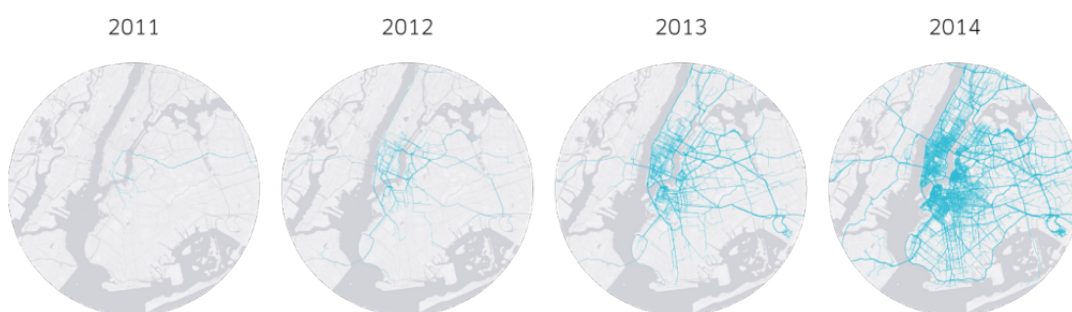
⁶⁹ Ibid, sid 32–33.

⁷⁰ SOU 2016:86, sid 34.

⁷¹ Ibid, sid 37–38.

DIGITALA FÖRMEDLADE TAXI- OCH SAMÅKNINGS-TJÄNSTER ÖKAR TILLGÄNGLIGHETEN

Taxi- och samåkningstjänster som förmedlas via delningsplattformar har under de senaste åren visat att det finns många positiva effekter på tillgänglighet och trafiksäkerhet. En av de aktörer som i dag har mycket information gällande antal åkningar och rörelse inom städer är Uber. De visar att ökningen av antalet bilar som är kopplade till delningsplattformar leder till att digitala transporttjänster kan förmedlas i områden där kollektivtrafik och andra färdmedel annars inte sträcker sig. Detta illustreras bland annat i New York City och London.⁷²



*Ökningen av antalet bilar som är kopplade till Uber i New York, tidsperioden 2011–2014.*⁷³



*Ökningen av antalet bilar som är kopplade till Uber i London, tidsperioden 2012–2015.*⁷⁴

⁷² <<https://medium.com/uber-under-the-hood/serving-the-whole-city-fde24bob8685>>.

⁷³ <<https://medium.com/uber-under-the-hood/serving-the-whole-city-fde24bob8685>>

⁷⁴ <<https://medium.com/uber-under-the-hood/serving-the-whole-city-fde24bob8685>>.

Företagen ökar tillgängligheten och rörelsen i städer, vilket gör att dessa tjänster inte bara blir konkurrenter utan också komplement eller substitut till andra former av transport. Boston är ett exempel på en stad där det är svårt att få en taxitjänst om man inte befinner sig centralt, där 1 av 3 resor som beställs inom staden resulterar i att en taxibil inte dyker upp, men med Uber är risken mycket mindre, 1 på 20. Uber förmedlar också en större andel resor i förorter än traditionella taxibolag. I vissa stadsdelar är antalet resor förmedlade av traditionella taxibolag så lågt som 52 procent⁷⁵ samtidigt som medelvärdet på förmedlade taxiresor inom hela staden ligger på cirka 78 procent. I jämförelse är den stadsdel där Uber förmedlar lägst antal resor 88 procent och medelvärdet i hela staden ligger på cirka 96 procent.⁷⁶

När tjänsterna blir ett komplement till kollektivtrafik resulterar det i att pendlare får ytterligare ett sätt att transportera sig. En annan tjänst som finns tillgänglig i vissa städer är tjänsten UberPOOL som sammankopplar passagerare som ska åt samma håll. UberPOOL är ett sätt för passagerare att dela på kostnaden för taxiresan med andra personer som reser med Uber, vilket möjliggör att människor kan utnyttja samåkningstjänster i stället för att själva äga en bil, till ett pris som är betydligt lägre⁷⁷ än både Ubers vanliga tjänster och traditionella taxitjänster.⁷⁸

Förutom Uber har Heetch statistik om vilka som använder deras tjänster och hur de uppfattar säkerheten. Eftersom Heetch inte varit verksamma i Sverige någon längre tid finns mycket av statistiken från Paris, där företaget grundades. Av Heetchs resor förmedlas 70 procent till förorter där utbudet av andra transportalternativ oftast är otillräckligt. 80 procent av de som reser med Heetch är 18–25 år gamla och 30 procent av resenärerna gör en till två resor per kväll, oftast till och från innerstaden. I en enkätundersökning som utförts av Heetch svarar 95 procent av de 15 841 tillfrågade att de anser att deras natt blir säkrare med Heetch.⁷⁹

⁷⁵ Med detta menas att en taxi kommer efter beställning och att beställaren når sitt slutmål. Något som är vanligt förekommande på många taximarknader. Att en kund tar en annan taxibil eftersom kunden inte orkar vänta, eller att taxibilen plockar upp någon på vägen i stället för att köra till upphämtningsplatsen.

⁷⁷ <<https://newsroom.uber.com/singapore/uberpool-your-questions-answered/>>.

⁷⁸ <<https://www.uber.com/blog/5-benefits-of-carpooling-using-uberpool/>>.

⁷⁹ Bilaga från Heetch.

FÄRRE BILAR OCH MINDRE TRÄNGSEL

Bilpooler, taxi och delningsplattformar stod år 2015 för 4 procent av andelen resta kilometer men kan år 2030 stå för så mycket som 26 procent.⁸⁰ Eftersom bilar är en av de resurser som många personer äger men sällan utnyttjar finns här en potentiell klimatnytta av ganska omfattande mått. Produktionen av en medelstor bil uppgår till cirka 17 ton koldioxid vilket innebär att hälften av en bils koldioxidutsläpp sker under produktionen av bilen.⁸¹ I dag står bilar i snitt stilla 96 procent⁸² av dygnet, vilket är en underutnyttjad resurs.

En avreglering av marknaden kan också leda till att fler personer utnyttjar sina privata bilar för att utföra en digital beställningstjänst eller väljer att inte köpa en ny bil vilket resulterar i en positiv påverkan på miljön och ekonomin.

Att analysera effekterna av en avreglering av taximarknaden är svårt, men det går att ta fram data från bilpooler, taxi- och samåkningstjänster och priselasticiteter för att göra prognoser. En ekonomisk analys som utförts av Copenhagen Economics visar att delning kan ha en markant skillnad på hur vi transporterar oss i framtiden. När fler transportalternativ blir möjliga kan bilägandet och bilköerna minska.⁸³

Utan taxilicens skulle privatpersoner kunna använda sina egna bilar för att erbjuda en resa. Om man beräknar priselasticiteten för efterfrågan på taxitjänster skulle en prissänkning på 40–60 procent resultera i att den dagliga efterfrågan på taxitjänster skulle öka från 135 000 till 216 000 resor.⁸⁴ Ökningen beror på flera saker. Dels skulle nya resor som inte var av intresse tidigare blir möjliga tack vare lägre pris eller att platsen man vill besöka, som en avlägsen skog för svampplockning, saknar kollektivtrafikförbindelser.

Beräkningar visar att av de 81 000 nya resor som skulle göras varje dag skulle 27 000 vara en utökning av marknaden, det vill säga resor som annars inte skulle ha gjorts men som möjliggörs genom lägre priser, ökad flexibilitet och tillgänglighet.⁸⁵ Samtidigt skulle de resterande 54 000 färderna vara passagerare som väljer att åka med delningstjänster i stället för andra transportalternativ.⁸⁶

Empiriska studier som är utförda på bilpooler och digitala plattformar visar att medborgare reducerar antalet bilar de äger om de blir medlemmar i en bilpool eller om andra transportalternativ finns tillgängliga. I Stockholm, Göteborg och Malmö visar studien att antalet privata bilar skulle reduceras från 23 till 9 bilar i de fall då andra alternativ finns tillgängliga. 100 tillgängliga bilar för samåkningstjänster eller bilpooler skulle potentiellt sänka antalet privatägda bilar mellan 900 till 2 300 bilar, eftersom människor antingen skulle kunna välja mellan att sälja sin egen bil eller inte köpa en ny.⁸⁷ I Stockholmsområdet är prognosen att bilägandet skulle minska eftersom människor kommer att växla till mer effektiva transportmedel, som taxi. Resultatet blir ett färre antal bilar som gör fler resor per dag. I dagsläget finns det inte några indikationer på att digitala plattformar skulle slå ut de äldre taxiföretagen.⁸⁸

⁸⁰ Morgan Stanley (2016).

⁸¹ <<https://www.theguardian.com/environment/green-living-blog/2010/sep/23/carbon-footprint-new-car>>.

⁸² Morgan Stanley (2016).

⁸³ Stefansdotter, von Utfall Danielsson, Kastberg Nielsen & Rytter Sunesen (2015), sid 22

⁸⁴ Ibid, sid 14–15.

⁸⁵ Ibid, sid 14–15.

⁸⁶ Ibid, sid 15–16.

⁸⁷ Stefansdotter, von Utfall Danielsson, Kastberg Nielsen & Rytter Sunesen (2015), sid 22

⁸⁸ Ibid, sid 16–17.

MINDRE PENDLINGSTID GER ÖKAD TILLVÄXT

En ökad andel transporter med bilar som används mer effektivt leder till att trafiken på vägarna minskar. I snitt skulle färre bilar röra sig på vägarna i Stockholm oavsett tidpunkt på dagen. Minskad trängsel leder till att man reducerar tiden som invånare spenderar i trafikköer, vilket har stora positiva effekter på ekonomin.⁸⁹

I dag utsätts en 30 minuters biltur i centrala Stockholm för cirka 9 minuters förseningar vilket innebär att trängseltid står för 31 procent av resan. Samtidigt skulle en ökad andel taxi reducera trängseln med cirka 8 procent; vilket skulle spara mycket tid för pendlare. I dagsläget lägger en bilpendlare varje år 87 timmar på att stå i kö. Med en minskning på 8 procent skulle dessa pendlare spara in 7 timmar per år, nästan en hel arbetsdag. Minskad trängsel skulle resultera i att människor kan lägga sin tid på andra saker, som arbete, familj eller nöje.⁹⁰

Enligt Transportstyrelsen har tid ett standardiserat värde, vilket innebär att en timme har ett visst monetärt värde beroende på hur man disponerar sin tid. Ett exempel är affärsrelaterad tid vilket har ett högt monetärt värde per timme. I Sverige är det standardiserade värdet för tid värderat till mellan 59 och 291 kronor i timmen och i Stockholm är ungefär hälften av alla resor affärsrelaterade. Med dessa siffror uppskattas det att invånare i Stockholm skulle spara upp till 3 miljoner timmar per år vilket hade resulterat i ett årligt värde på 600 miljoner kronor (vilket skulle spara lika mycket som Förbifart Stockholm, utan kostnaden på 30 miljarder kronor).⁹¹

⁸⁹ Ibid, sid 29.

⁹⁰ Ibid, sid 29–30.

⁹¹ Ibid, sid 30–31.

TAXI, ETT EFFEKTIVT SÄTT ATT SKAPA ENKLA JOBB

En av styrkorna med sänkta inträdeskrav på en marknad är att de minskar svartarbetet och ger en ökad flexibilitet för de som utför tjänsterna. Exempelvis kan en person som kör för en delningsplattform själv välja vilka timmar som han eller hon vill jobba, oavsett tid på dygnet.⁹² Flexibiliteten gynnar många olika grupper som traditionellt har svårare att få ett arbete: studenter, pensionärer eller människor som i dag är arbetslösa. Att kunna utföra tjänster via dessa plattformar är ett enkelt sätt att få en fot in på arbetsmarknaden eller tjäna en extrainkomst.

I Sverige finns det i dag 407 000 arbetslösa vilket motsvarar ett arbetslöshetstal på 7,4 procent. Av dessa utgör ungdomar i åldern 15–24 år 173 000 av de arbetslösa.⁹³

Resultatet av en avreglerad taximarknad skulle bli att fler har möjligheten att erbjuda en taxi- eller samåkningstjänst som förmedlas via en digital plattform. De underliggande kraven är enbart ett körkort, minimiålder och en bil. Vilket möjliggör ett enkelt sätt att få en inkomst, med låga inträdeshinder till marknaden, speciellt för människor som saknar en konkurrenskraftig utbildning eller i dag står långt ifrån arbetsmarknaden.

En utökning av delningsbaserade tjänster har potential att skapa fler jobb i Sverige. En växling från att själv äga och köra en bil, till fler utförda taxiresor skulle kunna ge 3 000 nya jobb enbart i Stockholmsområdet. Av de som kommer att söka jobben kommer många vara personer som kommer från strukturell arbetslöshet.⁹⁴ Samtidigt kan man även se att cirka 1 000 extra heltidsjobb kan skapas på lång sikt, där den totala summan av nya jobb enbart i Stockholmsregionen kommer uppgå till 4 000.⁹⁵

⁹² <<https://www.uber.com/sv-SE/drive/>>.

⁹³ SCB (2017).

⁹⁴ Stefansdotter, von Utfall Danielsson, Kastberg Nielsen & Rytter Sunesen (2015), sid 33.

⁹⁵ Med heltidsjobb menas en total arbetstid på 40 timmar vilket kan kombineras med att flera exempelvis kör 4 timmar i veckan, som sedan sammanslås till 40 timmar.

VAD GÖR ANDRA LÄNDER?

”Vi ser att det rör på sig snabbare i både Baltikum och i andra nordiska länder jämfört med Sverige.” Uttalandet kommer från grundarna av Taxify, som är en av många samåknings- och taxitjänster. Företaget grundades år 2013 och är i dag verksam i tretton olika länder, mestadels i nordöstra Europa men också i Holland och Mexiko. I och med att företaget har etablerat verksamhet i Finland ansåg de att Sverige skulle vara ett naturligt steg att etablera sig i. Efter att Taxify analyserat det rättsliga läget i Sverige kom de dock fram till att det vore för riskabelt att etablera sig här och att läget inte skulle ändras inom en överskådlig tid.⁹⁶

Den 2 juni 2016 släppte EU-kommissionen en europeisk agenda för delningsekonomi. Den ger en rättslig vägledning till myndigheter och marknadsaktörer för att länder ska kunna dra nytta av de digitala affärsmodellerna.⁹⁷ Vägledningen anger att digitala tjänsteleverantörer bara bör ha licenser i fall där det är absolut nödvändigt för att uppnå ett mål av allmänt intresse, förbud ska bara användas som en sista utväg. Kommissionen säger också att tillstånd och licenser inte ska vara ett krav för delningsplattformar som fungerar som en mellanhand mellan konsumenter och tjänsteutövare. I skattefrågor säger EU att företag ska se till att inkomstskatt, bolagsskatt och moms betalas men att nationella myndigheter ska arbeta för att förtydliga tillämpningen och göra det lättare för företagen att tillgodose denna information.⁹⁸

I europeisk och global kontext finns det flera länder som anpassat sin lagstiftning för att dra nytta av de positiva effekter delningsekonomin för med sig.⁹⁹ Estland är ett av de länder som gått längst i att främja de positiva effekterna av plattformsbaserade färd- och delningstjänster och att avreglera onödiga inträdeshinder och licenser.

År 2016 höll Estlands ekonomi- och infrastrukturminister Kristen Michal en presentation om delningsekonomi på EU:s konkurrensrcåd. I anförandet beskrev Michal den stora potentialen i delningsekonomin och hur EU och dess medlemsländer måste arbeta med lagstiftning som främjar de positiva effekterna som delningsekonomin bär med sig. En av de nyckelpunkter som Michal lyfter fram är att vi i dag ser trender i europeiska länder där preferenser och vanor ändras. I takt med digitaliseringen och nya sätt att erbjuda och köpa tjänster finns det en stor ekonomisk potential att främja denna nya innovation.¹⁰⁰

Två månader senare, i mars 2016, la Estlands parlament fram en proposition som specificerar de regler som ska tillämpas på taxi- och samåkningstjänster. I detta förslag säger parlamentsledamot Kalle Palling att ”Technology allows us to make use of existing resources in smart, flexible ways. Regulations should be just as smart and flexible – focused on outcomes, like safety or consumer protection, rather than means by which those outcomes are achieved”.¹⁰¹

I lagförslaget finns vissa krav på transparens och säkerhet. Bland annat måste digitala färd- och delningstjänster visa hur resepriser kalkylerats, tillgodose passagerare med elektroniska kvitton och visa förarens bild och registreringskylt innan passageraren hoppar in i bilen. Samtidigt tas inträdeshinder för taxichaufförer bort genom att repetitiva regler ändras. Bland annat tar man bort och ändrar i de procedurer som omfattar träning och taxiförarlegitimationer.

⁹⁶ <<http://www.breakit.se/artikel/4601/uber-utmanaren-taxify-domer-ut-svensk-byrakrati-lansering-pa-is>>.

⁹⁷ Europeiska kommissionen (2016).

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ På grund av rapportens omfattning kommer enbart Estland, Finland och Belgien att behandlas. För fler exempel se bland annat Österrike, Australien, Filippinerna eller vissa delstater i USA som exempelvis Colorado eller Washington.

¹⁰⁰ <<http://www.baltic-course.com/eng/analytics/?doc=115999>>.

¹⁰¹ <<https://medium.com/uber-under-the-hood/estonia-leads-the-way-on-regulated-ridesharing-28686a2fc50>>.

Dessa regeländringar görs under premissen att enbart taxibilar med rätt licensiering får plocka upp folk på gatan medan tjänsteutövare på digitala plattformar endast får köra folk som förbokats en tjänst. Resultatet blir att personer som vill utföra tjänster på en digital plattform får lägre trösklar till att utföra dessa tjänster, där onödiga förarkrav tas bort. Förutom förändringar i lagar och inträdeshinder har det estländska skatteverket tillsammans med Uber arbetat fram ett nytt elektroniskt skattesystem som möjliggör för chaufförer som använder digitala plattformar att deklarerar sin inkomst via applikationen, genom enbart ett knapptryck.¹⁰²

I juni 2017 röstades lagförslaget igenom i Estland, vilket resulterade i att tidigare krav på professionell träning av taxichaufförer lämnas till de taxibolag som förmedlar dessa tjänster. Lagen medför även en ändring som omfattar digitala plattformar, där kravet för taxameter är borttaget om tjänsten är beställd och priset är beräknat online. Även statliga prissättningar och minimipris är borttagna för digitala transporttjänster. Dock kvarstår kravet på taxameter om taxin beställs genom en beställningscentral eller om man plockar upp passagerare på gatan.¹⁰³

Estland framför sig själva som det mest digitalt sammanbundna landet i EU och har under 2017 fortsatt att arbeta för att främja en lösning som gynnar både de digitalt baserade företagen och de som utför tjänster genom dessa företag. Arbetet efter att lagförslaget röstades igenom har nu fokuserat på socialt skydd för de som är verksamma tjänsteutövare. Man har bland annat infört separata bankkonton för entreprenörskap, där utövare enkelt kan få in sin lön. Samtidigt när denna utövare uppnår ett visst tak kommer personen automatiskt att få hälsoförsäkringar och annat socialt skydd, utan att ha skrivit ett kontrakt.¹⁰⁴

Denna fråga har sedan länge varit aktuell inom detta ämne där man länge har dividerat fram och tillbaka ifall de som är tjänsteutövare är en form av egenföretagare eller anställda av företagen. Än en gång visar Estland framfötterna och löser en av dessa frågor, med detta förslag blir lösningen så att den som utför tjänster som ett extrajobb eller deltidssyssla inte uppnår brytningsgränsen. Samtidigt är de som kommer över brytningsgränsen berättigade till det sociala skydd som företag är skyldiga att ge till sina anställda, som till exempel tjänsteutövare som kör för en plattform på heltid.

Även Finland har tillämpat kommissionens vägledning för att modernisera lagstiftningen för att delningsekonomin ska kunna fungera bättre. Denna vägledning är även i linje med den reform av trafik- och transportmarknaden som Finland arbetar med. I denna reform arbetar det finska kommunikationsministeriet med att möjliggöra person- och godstransporter utan tillstånd. Lagstiftningen ämnar ge rum åt innovationer och nya affärsverksamheter, samtidigt som den inte ska ställa lika stränga krav på de som erbjuder tjänster i liten skala. Den nya transportbalken ska arbeta för att främja uppkomsten av nya tjänster, underlätta tillträde till marknaden och avveckla reglering som begränsar konkurrens samtidigt som den offentliga styrningen ska minskas.¹⁰⁵

Även i Belgien har steg tagits för att ge bättre förutsättningar till tjänsteutövare på digitala plattformar. De som arbetar deltid på digitala plattformar kommer att upp till 5 100 € ha en sänkt inkomstskatt till 10 procent och slippa administrativa förfaranden.¹⁰⁶ Samtidigt blir förmedlarna ansvariga för att både skatteavdrag och kontrolluppgifter skickas in till skattemyndigheterna för att reglerna ska vara tillämpliga.¹⁰⁷

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ <<http://news.err.ee/602458/riigikogu-passes-uber-law-to-regulate-rideshare-services>>.

¹⁰⁴ <<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/estonian-minister-the-digital-economy-needs-more-social-europe/>>.

¹⁰⁵ <<https://www.lvm.fi/-/kommissionen-stoder-transportbalkens-riktlinjer-for-delningsekonomi>>.

¹⁰⁶ <http://digitalbelgium.be/wp-content/uploads/2017/07/compressed_Brochure_DB_FINAL.pdf>, sid 4.

¹⁰⁷ Skatteverket (2016), sid 52.

BEHOVET AV MODERNISERING

Taxi- och samåkningstjänster är i dag i stort behov av ett regelverk som är enkelt och transparent. I Sverige har mycket fokus varit att skydda de redan etablerade taxibolagen som redan tvingas betala kostsamma och dyra licenser. Dessa var en gång väsentliga för taximarknaden. I kombination med den teknologiska utvecklingen kan digitala plattformar dock tillgodose en högre kvalitet än de licenser som ska se till att marknaden är funktionell, transparent och säker. Med taxiförarlegitimationer, taxitrafiktillstånd och taxameter blir det också omöjligt för personer som vill använda sina egna bilar att erbjuda transporttjänster.

Taxi- och samåkning skulle ske till ett lägre pris och lägre inträdeshinder skulle resultera i att tjänsterna kan erbjudas i fler städer med lägre befolkningsantal. Miljön och arbetsmarknaden skulle gynnas och dessa tjänster kan komplettera den kollektivtrafik som erbjuds samtidigt som bilägandet skulle bytas ut mot andra alternativ. En avreglering skulle bidra till ökad tillgänglighet i städer, flexiblare och fler arbetstillfällen, minskad miljöpåverkan, säkrare taxi-tjänster och ett mer effektivt användande av underutnyttjade resurser.

REFORMFÖRSLAG

Estland och Finland är två länder som har välkomnat de nya formerna av transport på ett framgångsrikt sätt. Detta har gjorts genom att många av licenskraven och regelverken har ändrats. Vad bör man göra i Sverige?

VÅGA GÖRA NÅGOT OCH VÅGA FÖRÄNDRA!

Digitaliseringen och utvecklingen har gått i snabbt tempo. Resultatet har blivit att politikerna ofta sitter handfallna inför förändringar som är svåra att förstå sig på. Som påvisats i denna rapport finns det många positiva effekter av att främja digitalt förmedlade taxitjänster där människor kan använda sin egen bil. Från de nya aktörernas sida höjs även många röster om att de själva vill bli reglerade – för att kunna anpassa sig till marknaden och fortsätta erbjuda sina tjänster. I dag befinner sig Sverige i ett mellanland, där utvecklingen mot en ny lagstiftning inte kommer förrän om flera år, under tiden riskerar Sverige att gå miste om de positiva effekter som dessa aktörer medför. Det krävs ett tydligt politiskt arbete som främjar och hjälper dessa aktörer att kunna fortsätta etablera sig på den svenska marknaden.

SLOPA TAXIFÖRARLEGITIMATIONEN, TAXAMETER OCH TRAFIKTILLSTÅND

Digitala plattformar som förmedlar taxi- och samåkningstjänster där ett fast pris eller ett taxapris är bestämt i förväg där bil- och förarinformation finns tillgänglig innan avfärd bör inte omfattas av taxiförarlegitimation, krav på taxameter och taxitrafiktillstånd. Dispensen för licensieringar bör gälla för alla tjänster som går att förbeställa digitalt men inte i de fall då en taxibil plockar upp en passagerare på gatan.

Licenser hindrar människor från att transportera sig, vilket privatpersoner med körkort redan har visat sig kompetenta nog att göra helt utan vidare kontroll. Om det enda som skiljer sig mellan att köra någon privat eller mot ersättning, är ersättningen inte ett tillräckligt starkt argument för att licens ska krävas. Samtidigt finns det vissa exempel då specifika utbildningar kan vara viktiga. Exempel på dessa fall är upphandlade transporttjänster som skoltaxi, sjuktransport eller färdtjänst. Men i stället för att alla ska gå dessa utbildningar vore det mer logiskt att låta Transportstyrelsen utföra dem enbart för de som erbjuder dessa specifika och mer krävande tjänster, och låta privata aktörer själva få utbilda sina förare.

LÅT PLATTFORMARNA LAGRA DATA

De digitala plattformar som förmedlar taxi- och samåkningstjänster bör ha i uppgift att förmedla bokning och fördelning av resor och att lagra data gällande tjänsteutövares färddistans och ersättningar, färdpriser, antal körningar, och erbjuda elektroniska kvitton till passagerare som köper en tjänst via en digital plattform. Det underlättar kontrollinformation till myndigheter.

EN TAXI BEHÖVER INTE VARA FULL MED DEKALER

Bilar som används för taxi- och samåkningstjänster som förmedlas via en digital plattform bör inte omfattas av kraven på specifika taxiskyltar, registreringsplåtar och prisinformation.

Förutom licensieringskrav finns det även krav på att taxibilar bör vara utformade med specifika dekaleringar och prisinformation. I fall där tjänster är förbeställda via en digital plattform blir dessa krav ett onödigt hinder för privatpersoner som vill erbjuda sina privata bilar för en transporttjänst.

Den största anledningen till att dessa finns är i fall då en person hoppar in i en taxi på gatan. I fall då dessa tjänster beställs digitalt behövs inte dessa dekaleringar; eftersom all information redan finns tillgänglig i applikationen.

GÖR SOM I ESTLAND – SAMARBETA MED BOLAGEN KRING REDOVISNING

Skatteverket bör få i uppdrag att tillsammans med aktörer som erbjuder transporttjänster via en digital plattform utforma en teknisk lösning som möjliggör att de enkelt kan deklarerar sin inkomst. En kritik mot de nya taxiföretagen är hur beskattning och information ska hanteras och kontrolleras av myndigheter. Även här kan Estland ses som ett föregångsexempel där man utarbetat tekniska lösningar som underlättar för såväl digitala plattformar, tjänsteutövare och det estländska skatteverket att rapportera in sina uppgifter. Man bör även samarbeta med Transportstyrelsen och Polismyndigheten genom att upprätthålla register för bilar som utför dessa tjänster; det skulle underlätta för polisens kontrollarbete.

REFERENSER

- An, Srikanth (2017), 12 ride hailing apps like Uber across the world. *Beebom*, 31 januari, hämtad 2017-07-10, <<https://beebom.com/apps-like-uber/>>.
- The Baltic Course* (2016), Estonia supports expansion of sharing economy. 29 januari, hämtad 2017-11-03, <<http://www.baltic-course.com/eng/analytics/?doc=115999>>.
- Berners-Lee, Mike & Clark, Duncan (2010), What's the carbon footprint of ... a new car?". *The Guardian*, 23 september, hämtad 2017-06-29, <<https://www.theguardian.com/environment/green-living-blog/2010/sep/23/carbon-footprint-new-car>>.
- Bolagsverket, Sjuktransporter, färdtjänst och skoltaxi. Hämtad 2017-07-25, <<https://www.verksamst.se/starta/vad-galler-i-din-bransch/taxi/sjuktransporter-fardtjanst-och-skoltaxi>>.
- Bouquet, Cyril & Renault, Chloé (2014), *Taxis vs. Uber: a perfect example of resistance to change*. Rapport. Schweiz: IMD.
- Bzzt, Faq, hämtad 2017-07-12, <<https://www.bzzt.se/faq>>.
- Cavegn, Dario (2017), Riigikogu passes Uber law to regulate rideshare services. *ERR*, 16 juni, hämtad 2017-07-12, <<http://news.err.ee/602458/riigikogu-passes-uber-law-to-regulate-rideshare-services>>.
- Digital Belgium (2017), Status June 2017, hämtad 2017-07-10, <http://digitalbelgium.be/wp-content/uploads/2017/07/compressed_Brochure_DB_FINAL.pdf>.
- Ekström, Johanna (2016), Uber-utmanaren Taxify dömer ut svensk byråkarti : lansering på is. *Breakit*, 25 augusti, hämtad 2017-07-12, <<http://www.breakit.se/artikel/4601/uber-utmanaren-taxify-domer-ut-svensk-byrakarti-lansering-pa-is>>.
- English Oxford living dictionaries* (2017), "Sharing economy". Hämtad 2017-06-12, <https://en.oxforddictionaries.com/definition/sharing_economy>.
- Europeiska kommissionen (2016), Europeisk agenda för delningsekonomin. Pressmeddelande, 2 juni, hämtad 2017-06-21, <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_sv.htm>.
- Feeney, Matthew (2015), *Is ridesharing safe?*. Rapport. Washington, DC: Cato Institute.
- Finska kommunikationsministeriet (2016), Kommissionen stöder transportbalkens riktlinjer för delningsekonomi. Pressmeddelande, 6 juni, hämtad 2017-07-12, <<https://www.lvm.fi/-/kommissionen-stoder-transportbalkens-riktlinjer-for-delningsekonomi>>.
- Hamari, J, Sjöklint, M & Ukkonen, A (2016), The sharing economy : why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67, 9.
- Hedevåg, Martin (2017), Uber : taxitutredningen utgår från en gammal värld. *Dagens Samhälle*, 27 februari, hämtad 2017-07-11, <<https://www.dagenssamhalle.se/debatt/uber-taxi-utredningen-utgar-fran-en-gammal-vaerld-31866>>.
- Heetch, Säkerhet. Hämtad 2017-06-19, <<https://www.heetch.com/se/safety/>>.
- Kendrick, Cory (2015), Serving the whole city. *Medium*, 16 november, hämtad 2017-07-04, <<https://medium.com/uber-under-the-hood/serving-the-whole-city-fde24b0b8685>>.
- de Lange, Jonas (2017), Daimler-ägda Mytaxi har lanserats i Stockholm. *Breakit*, 27 juni, hämtad 2017-06-26, <<http://www.breakit.se/artikel/4167/daimler-agda-mytaxi-har-lanse-rats-i-stockholm>>.
- Lejdelin, Erik (2017), Nya taxin i stan : elektrisk tuk-tuk. *Mitt i Stockholm*, 20 januari, hämtad 2017-07-12, <<https://mitti.se/nyheter/taxin-stan-elektrisk/>>.

Lind, Hans & Wigren, Anders (1993), Varför blev "avregleringen" av taxi bara en halv framgång?. *Ekonomisk debatt*, årg 21, 6, 519–528.

Lyft, Driver and passenger ratings, hämtad 2017-07-14, <<https://help.lyft.com/hc/en-us/articles/213586008-Driver-and-passenger-ratings>>.

Malhotra, Arvind & Van Alstyne, Marshall (2014), The dark side of the sharing economy and how to lighten it. *Communications of the ACM*, 57(11), 24–27. DOI: 10.1145/2668893.

Morgan Stanley (2016), 9 Cities that could benefit from autonomous driving. Morgan Stanley research, 7 oktober. Hämtad 2017-06-15, <<https://www.morganstanley.com/ideas/car-of-future-is-autonomous-electric-shared-mobility>>.

Mytaxi, Passagerare. Hämtad 2017-07-12, <<https://se.mytaxi.com/passagerare.html>>.

Mytaxi, Taxichaufförer FAQ. Hämtad 2017-07-12, <<https://se.mytaxi.com/taxi-chauff%C3%B6rer-faq.html>>.

Niemietz, Kristian & Zuluaga, Diego (2016), *Hire authority*. Rapport. London: Institute of Economic Affairs.

PwC (2016), *Shared benefits : how the sharing economy is reshaping business across Europe*. Hämtad 2017-06-13, <<http://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/collisions/sharingeconomy/future-of-the-sharing-economy-in-europe-2016.html>>.

SCB (2017), *Arbetskraftsundersökningarna (AKU)*. Juni. Rapport. Stockholm: SCB.

Skatteverket (2016), *Delningsekonomi, kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet*. Rapport 131. Regleringsbrevsuppdrag, slutrapport. <<https://www.skatteverket.se/download/18.361dc8c15312eff6fd31f4b/1477898771480/Delningsekonomi+-+Skatteverktes+slutrapport+161031.pdf>>.

SOU 2016:86 *Taxi och samåkning : i dag, i morgon och i övermorgon : betänkande*. Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning.

SOU 2017:26 *Delningsekonomi : på användarnas villkor : betänkande*. Utredningen om användarna i delningsekonomin.

Stefansdotter, Amanda; von Utfall Danielsson, Carl; Kastberg Nielsen, Claus & Rytter Sunesen, Eva (2015): "Economic benefits of peerto-peer transport services", Copenhagen Economics.

Strapp, Catherine (2017), Estonian minister : the digital economy needs more social Europe. Euractiv, 31 augusti, hämtad 2017-11-02, <<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/estonian-minister-the-digital-economy-needs-more-social-europe/>>.

Svenska Dagbladet (2014), Med taxi genom historien. *Svenska Dagbladet*, 6 december, hämtad 2017-06-20, <<https://www.svd.se/med-taxi-genom-historien>>.

Svenska Dagbladet (2016), Taxitjänsten Uber POP lägger ner i Sverige. *Svenska Dagbladet*, 11 maj, hämtad 2017-07-10, <<https://www.svd.se/uberpap-lagger-ner-i-sverige>>.

Svenska Taxiförbundet (2015), 2015 : *branschläget : en rapport från svenska taxiförbundet*. Rapport. Stockholm: Svenska Taxiförbundet.

Svenska Taxiförbundet, Frågor och svar. Hämtad 2017-06-13, <<http://www.taxiforbundet.se/taxi-som-yrke/taxifoerare/fraagor-och-svar.aspx>>.

Svenska Taxiförbundet, Kunskapskrav för taxiförarlegitimation. Hämtad 2017-06-13, <<http://www.taxiforbundet.se/utbildning/taxifoerare/taxifoerarlegitimation/kunskapskrav.aspx>>.

Svenska Taxiförbundet, Om oss. Hämtad 2017-06-09, <http://www.taxiforbundet.se/om-oss.aspx>.

Svenska Taxiförbundet, Taxiförarlegitimation. Hämtad 2017-06-13, <<http://www.taxiforbundet.se/utbildning/taxifoerare/taxifoerarlegitimation.aspx>>.

Taximagasinet, Taxiförarlegitimation, krav och kostnader. Hämtad 2017-06-15, <<https://www.taximagasinet.se/taxiforarlegitimation-krav-och-kostnader/>>.

Trafikanalys (2017), Fordon på väg. Hämtad 2017-06-29, <<http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>>.

Trafikverket, Kunskapsprov. Hämtad 2017-07-28, <<http://www.trafikverket.se/korkort/korkortsprov/personbil-och-latt-lastbil/kunskapsprov-b/>>.

Trafikverket, Taxiförarlegitimation. Hämtad 2017-06-14, <<http://www.trafikverket.se/korkort/yrkesforarprov/taxiforarlegitimation/>>.

Trafikverket, Yrkeskunnande trafiktillstånd taxi. Hämtad 2017-06-13, <<http://www.trafikverket.se/korkort/yrkesforarprov/yrkeskunnande-trafiktillstand-taxi/>>.

Transportstyrelsen, Fordon i taxitrafik. Hämtad 2017-06-14, <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Fordon-i-taxitrafik/>>.

Transportstyrelsen, Krav för att få taxitrafiktillstånd. Hämtad 2017-06-20, <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Krav-for-att-fa-trafiktillstand/>>.

Transportstyrelsen, Kunskapsområden. Hämtad 2017-06-14, <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/Kunskapskrav/Kunskapsomraden/>>.

Transportstyrelsen, Prisinformation för taxiföretag. Hämtad 2017-07-25, <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Prisinformation/>>.

Transportstyrelsen, Taxitrafiktillstånd. Hämtad 2017-06-14, <<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/Trafiktillstand/>>.

Transportstyrelsen (2016), UberPOP är olaga taxitrafik. Hämtad 2017-07-10, <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/uberpap-ar-olaga-taxitrafik/>>.

Tya (2010), Hot och våld mot taxiförare. Folder 2, hämtad 2017-06-28, <http://shop.tya.se/pdf/folder_hot_o_vald_taxi2010.pdf>.

Uber, Arbete där du bestämmer. Hämtad 2017-06-26, <<https://www.uber.com/sv-SE/drive/>>.

Uber, Så här fungerar Uber. Hämtad 2017-07-10, <<https://www.uber.com/sv-SE/ride/how-uber-works/>>.

Uber (2014), Idag lanserar vi en testversion av UberPOP i Stockholm & Göteborg. Hämtad 2017-07-10, <<https://www.uber.com/sv-SE/blog/gothenburg/vi-lanserar-uberpap/>>.

Uber (2016), Hur fungerar Uber?. Hämtad 2017-07-10, <<https://help.uber.com/h/738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>>.

Uber blog (2016), UberPOOL: Your questions, answered. Hämtad 2017-07-04, <<https://newsroom.uber.com/singapore/uberpool-your-questions-answered/>>.

Uber blog (2016), 5 benefits of carpooling using UberPOOL. Hämtad 2017-07-04, <<https://www.uber.com/blog/5-benefits-of-carpooling-using-uberpool/>>.