Uber Sweden AB

YTTRANDE 2017-03-13

Dnr N2016/07415/MRT

Näringsdepartementet

103 03 Stockholm

Remissyttrande över betänkande från Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning – Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

Uber Sweden AB (i fortsättningen Uber) har ombetts att yttra sig över taxiutredningens betänkande. Våra övergripande synpunkter redogörs för inledningsvis medan synpunkter på utredningens olika förslag återfinns numrerade enligt utredningens kapitelindelning.

Övergripande synpunkter

Uber hade höga förväntningar på vad utredningen skulle komma att föreslå men tyvärr är förslagen en besvikelse. Regeländringarna är för små och sker alldeles för långsamt. Utredningen främjar inte ny teknik och smarta innovationer. I stället ställs överdrivna krav på kontrollfunktioner som är ineffektiva, onödigt dyra och komplicerade. Utredningens förslag lämnar flera frågetecken: den specifika tekniska lösningen är inte klar, ej heller vem som ska utveckla den eller till vilken kostnad, inte heller hur stora interna utvecklingskostnader beställningscentraler kommer att få. Sverige riskerar att halka efter i utvecklingen av framtidens mobilitetstjänster.

Uber förespråkar att det i stället införs en – för dagens taxitrafik – ny typ av yrkesmässig personbefordran. Denna kategori skulle kunna benämnas beställningstaxi och ha potential att nyttja befintliga fordon, som står stilla i genomsnitt 96 procent av tiden, betydligt bättre. Denna kategori skulle kunna ha ett eget regelverk anpassat för moderna personbefordranstjänster. Villkoren för en sådan licensierad beställningstaxi bör vara:

1. Tillståndspliktiga beställningscentraler som hanterar beställningar, betalningar, kontroll av förares lämplighet i stället för taxiförarlegitimation, samt underlättar tillsyn och skattekontroll. Eventuellt krav på trafiktillstånd bör även läggas på beställningscentralen.
2. Alla resor beställs i förväg och förmedlas via en beställningscentral efter att priset har bestämts i förväg, antingen genom en taxebaserad prisuppskattning eller ett fast pris. Alla transaktioner hanteras av beställningscentralen. Det ökar tryggheten för både resenärer och förare, och är ett effektivt sätt att hantera frågor kring fusk.
3. Beställningscentraler, som automatiskt och digitalt håller koll på vem som kör och vem som åker exempelvis med hjälp av GPS, beräknar priset samt förmedlar information om

aktivitetstid på plattformen. En hög kontrollstandard men med teknikkrav som är kostnadseffektiva, ändamålsenliga och framtidssäkra. För detta behövs ingen särskild kontrollutrustning, fastmonterad i bilarna. I stället kan alla för ändamålet lämpliga fordon enkelt registreras för att köra andra mot betalning.

4. En registrering av beställningstaxi i nationella fordonsregistret som ger polisen möjlighet att kontrollera fordonets användningsområde snarare än att förlita sig på gula taxiskyltar. När beställningstaxi saknar taxiskyltar, särskilda registreringsskyltar och annan taximärkning kan dessa inte särskiljas från privata fordon, vilket gör det osannolikt att dessa bilar skulle bli invinkade som taxi av personer på gatan. Myndigheterna skulle vid behov kunna utföra kontroller av förare där beställningscentralerna är behjälpliga.

Ett reviderat regelverk för beställningstaxi, baserat på ovanstående utgångspunkter, bör kunna träda i kraft betydligt tidigare än i maj 2020. Helst bör detta ske så fort som möjligt i syfte att öka användandet av mobilitetstjänster för att underlätta att fler personer färdas i färre bilar.

Mot denna bakgrund avstyrker Uber utredningens förslag till författningsreglering av det som utredningen kallar *taxifordon utan taxameterutrustning*. Det finns ingen anledning att kräva att specialutrustning ska installeras i fordonet tillsammans med en färgad registreringsskylt samt ställa onödigt komplicerade kontroll- och informationskrav. Kravet på sådan kontrollutrustning är negativt av flera anledningar:

- Funktion: Utrustningen kommer inte i grunden att förbättra regel- och skattekontroll. Taxametern fungerar endast som kontrollinstrument när den används. Samma sak skulle gälla för det nya instrumentet. Den traditionella taxibranschen har plågats av ett omfattande skatteundandragande genom körningar utan påslagen taxameter. Det finns en överhängande risk att samma situation skulle uppstå med ett nytt kontrollinstrument som bygger vidare på historiska svagheter.
- Kostnad: Detta system skulle kräva utveckling av den faktiska kontrollutrustningen specifikt för den svenska marknaden samt orsaka därtill hörande utvecklingskostnader för beställningscentraler för att kunna ansluta sig.
- Tid: Ett svagt och omodernt kontrollsystem ska implementeras i maj 2020 – detta är alldeles för sent om Sverige ska vara ledande inom mobilitet.

Uber förordar ett förslag om ny kategori beställningstaxi via beställningscentraler och anser att beställningscentralerna ska ansvara för att förare och partners är lämpliga för att leverera kvalitativa personbefordranstjänster.

Uber avstyrker därutöver förslaget till ny reglering av samåkning då det omöjliggör utvecklingen av nya samåkningstjänster. Slutligen bedömer Uber att en ny lagstiftning skulle kunna träda i kraft betydligt tidigare eftersom teknologin redan existerar i dag.

Uber uppmanar regeringen att arbeta om utredningens förslag och istället utforma ett regelverk med ändamålsenliga regler för en distinkt ny typ av yrkesmässig personbefordran – beställningstaxi. En sådan ny kategori av taxitjänst skulle förbättra resmöjligheterna i såväl staden som på landsbygden, minska behovet för privatpersoner att äga en bil, bidra till att främja innovation av nya tjänster och öka utbudet av enkla jobb och deltidsarbete.

Specifika synpunkter kapitelvis

Kap 3 Historik och aktuellt

På sidan 127, säger utredningen att den anser att taxiförarlegitimation och andra kontrollfunktioner är nödvändiga för taxibranschen. Uber avvisar detta för beställningstaxi och hävdar istället att taxiförarlegitimation och andra kontrollfunktioner kan behandlas bättre på andra sätt. Som vi förklarar i vårt mer detaljerade svar nedan, kan regel- och skattekontroll, konsumentskydd och arbetsmiljö underlättas bättre i en plattformsbaserad kategori beställningstaxi.

Kap 4 Marknadsöverblick taxi

I Sverige finns det idag endast 16 000 taxibilar samtidigt som det finns 4,7 miljoner fordon i trafik - fordon som står stilla 96–97 procent av tiden där många tar upp dyrbart utrymme i städerna. Om smarta, framtidssäkra regleringar kan möjliggöra för svenskar att dela både bilar och resor kan det påtvingade bilbehovet minska, med stora samhällsekonomiska vinster som följd. Uber vänder sig mot den bild som utredningen målar upp av en överetablering av taxi i storstäderna. Snarare märks ett underskott i tillgängliga, prisvärda mobilitetstjänster över hela landet – inte just i storstadsområden. Genom att titta snävt på marknaden för taxitjänster i Sverige missar utredningen den bredare marknaden för mobilitet i städer och de många underutnyttjade fordon och undersysselsatta personer med körkort. Med rimliga villkor för att bedriva effektivare, moderna beställningstaxitjänster, och därmed konkurrenskraftiga priser, skulle antalet beställningstaxifordon kunna öka betydligt och behovet av att äga en egen bil minska.

Kap 7 Tekniska möjligheter att kontrollera taxi

Uber konstaterar att taxametern är en uppfinning från 1890-talet som även är namnursprunget till taxi. Från början tillhandahöll taxametern en lösning på informationsasymmetri och skapade därigenom ett transparent sätt för både förare och passagerare att bestämma priset på en resa. Senare skulle taxametern även få i uppdrag att tillhandahålla kontrolluppgifter till Transportstyrelsen och Skatteverket så att rätt skatt betalas och reglerna efterlevs.

Trots taxameterkrav har taxibranschen under lång tid plågats av omfattande fusk. När utredningen nu öppnar för viss taxitrafik utan taxameter så utgår den från de historiska svagheterna i befintliga kontrollsystem i stället för att utgå ifrån den nya teknikens möjligheter. Utredningen hamnar fel därför att utredaren utgår från att allt som tekniskt går att kontrollera också ska kontrolleras i stället för att utgå från vad som oundgängligen behöver kontrolleras för en ny kategori. Utgångspunkten förefaller ha varit att den analoga taxametern ska ersättas av en digital.

Utredningen hamnar också fel därför att den fokuserar på att kontrollera fordonet snarare än föraren och drar därför slutsatsen att det fortsatt behöver finnas en fastmonterad, plomberad kontrollutrustning för att kunna kontrollera taxiverksamheten.

Uber utgår i stället från föraren. Kontrollen av att det är rätt förare i rätt fordon sker genom de förbeställningsuppgifter som passageraren får inför resan. Passageraren får information om att endast kliva in i ett fordon med registreringsskylt och modell som matchar bokningsinformationen och föraren kör inte en passagerare som inte uppger rätt bokningsinformation.

Ytterligare ett viktigt argument till varför fastmonterad kontrollutrustning inte krävs är att i) bara mil i yrkestrafik behöver mätas för att säkerställa skattekontrollen, ii) resor kan inte göras utanför plattformen.

Genom framväxten av en beställningstaximarknad där priset beräknas via en överenskommen taxestruktur eller genom ett fast pris i samband med resans bokning är alla transaktioner registrerade och spårbara vilket underlättar skattekontroll.

Kap 8 Förslag om nya villkor för taxi

Uber anser att det är en brist att utredningen till övervägande del utgått från befintlig reglering för traditionell taxitrafik och utifrån dessa föreslagit vissa modifieringar för så kallade *taxifordon utan taxameterutrustning*. Utredningen borde i stället ha utgått från de förutsättningar och behov av reglering som finns för moderna beställningstaxitjänster och därefter utformat separat lagstiftning för en ny kategori av yrkesmässig personbefordran, exempelvis kallad beställningstaxi. Mot denna bakgrund anser Uber att utredningens förslag borde givits en annan utformning.

Ubers konkreta synpunkter på utredningens olika förslag ska tolkas utifrån denna grundläggande invändning mot utredningens förslag.

8.1 Taxameterundantag

Om en ny kategori beställningstaxi inte införs anser Uber att det ska vara enklare att skaffa taxameterundantag – t.ex. om plattformen endast genererar bokningar via ett digitalt förhandsbokningssystem som hanterar bokningar, underlättar transaktioner mellan föraren och passageraren och registrerar resor, som hos Uber.

Men under förutsättning att lagstiftningen ger utrymme att bedriva taxiverksamhet utan taxameter (dvs. beställningstaxi så som beskrivits ovan) så har Uber inga synpunkter på om möjligheten till undantag tas bort för traditionell taxitrafik.

8.2 Nya villkor för taxi för en mer effektiv skattekontroll

Uber tillstyrker att det bör vara beställningscentralerna som blir tillståndspliktiga. Uber tillstyrker utredningens förslag om beställningscentralernas uppgift att ta emot beställningar och betalningar samt koppla ihop förare och passagerare. Uber stöder principen i utredningens förslag att det bör vara beställningscentralernas uppgift att samla in, lagra och lagenligt lämna ut uppgifter till myndigheter på begäran.

Uber avstyrker utredningens förslag om särskild utrustning för taxifordon. Uber avstyrker även utredningens förslag om att de uppgifter som beställningscentralerna samlar in måste ske med hjälp av den särskilda utrustningen för taxifordon som föreslås av utredningen.

Uber ser gärna en ny lagstiftning som tydliggör beställningscentralernas ansvar för beställningar, betalningar, kontroll av förarnas lämplighet och säkerställa möjlighet till tillsyn och skattekontroll.

Ny teknik möjliggör en mer effektiv och ändamålsenlig tillsyn och skattekontroll samt förbättrat konsumentskydd jämfört med många av dagens regleringar. T.ex. resor med Uber kan enbart bokas via Ubers app och kunderna kan alltså inte stanna en bil på Ubers plattform genom att vinka in den från gatan utan bilen måste förbeställas.

Uppgifter om förare och resenärer loggas och uppgifterna sparas under en viss tidsperiod för att

säkerställa att polis och andra myndigheter får tillgång till specifik information. En fördel med detta är att alla uppgifter som behövs för myndigheternas kontroll finns i systemet om myndigheten lagenligt så begär. Genom att ta emot beställningar och ansluta förare och passagerare kan uppgifter om körningarna sparas. Beställningscentralernas roll är därför viktig för att skapa transparens. Som vi ser det skulle en ny kategori av yrkesmässig personbefordran, rätt utformad, innebära bättre tillsynsmöjligheter gällande skatte- och regelefterlevnad än traditionell taxameterkontrollerad taxitrafik. Samtidigt skulle stora effektivitetsvinster kunna uppnås genom att öka utnyttjandegraden av befintlig fordonsflotta.

Uber anser inte att beställningstaxifordon bör tvingas till att ha särskild utrustning fastmonterad i bilen. I stället anser Uber att ansvaret för tillräckliga åtgärder för att möjliggöra skattekontroll bör läggas på beställningscentralen som förmedlar uppdraget och inte genom en licensiering av enskilda förare, fordon och åkerier.

Uber anser även att krav bör ställas på att alla resor alltid ska beställas i förväg och kunna betalas i efterhand. Alla transaktioner hanteras av beställningscentralen. Det ökar tryggheten för både resenärer och förare, och är ett effektivt sätt att hantera frågor kring fusk.

8.4 Beställningscentralen ska samla in och lagra uppgifter

Uber tillstyrker utredningens förslag om att beställningscentralerna ska samla in och lagra uppgifter om taxiföretag och taxiförare som behövs för att Skatteverket, Polismyndigheten eller bilinspektör ska kunna fullgöra sina respektive kontroller.

Polisen och andra rättsvårdande myndigheter bör ha lagenlig möjlighet att utifrån ett rimligt samhällsintresse också få tillgång till uppgifter om resor på en plattform. Uber anser att ett ansvar för tillräckliga åtgärder för att möjliggöra skattekontroll bör läggas på beställningscentralerna.

8.5 Informationssäkerhet och certifiering

Uber tillstyrker utredningens förslag om att insamlade uppgifter ska ske säkert.

Uber avstyrker däremot utredningens förslag om att den tekniska utrustningen som ska användas av beställningscentralerna måste vara certifierad.

Uber anser att det bör vara beställningscentralens uppgift att vidta tillräckliga åtgärder för att säkerställa att de uppgifter som samlas in är säkra och tillförlitliga. Genom certifiering skapas ett stelbent regelverk för tekniska lösningar. Uber anser att en sådan detaljstyrning hindrar teknisk innovation. I stället bör krav ställas på beställningscentralerna angående vilka uppgifter som ska tillgängliggöras för myndigheterna. Beställningscentralerna bör själva säkerställa att de uppgifter som de samlar och tillhandahåller till myndigheter och liknande är säkra och tillförlitliga.

8.6 Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka uppgifter beställningscentralen ska samla in, på vilket sätt det ska ske samt hur de ska lämnas ut

Uber tillstyrker utredningens förslag om att Transportstyrelsen bör bemyndigas att föreskriva om vilka uppgifter som ska samlas in av beställningscentralen.

Uber avstyrker däremot utredningens förslag om att Transportstyrelsen ska bemyndigas att föreskriva om på vilket sätt uppgifterna ska samlas in.

Transportstyrelsen, eller annan av regeringen utsedd myndighet, bör bemyndigas att föreskriva vilka

uppgifter man vill att beställningscentralerna ska samla in. Hur detta sedan görs bör överlämnas till beställningscentralerna själva. Uber anser att beställningscentralerna själva kan avgöra hur de bäst samlar in denna information. Utredningens förslag riskerar att hämma innovativa lösningar genom att i förväg fastslå hur uppgifter ska samlas in. Om Transportstyrelsen, eller annan av regeringen utsedd myndighet, i stället fastslår vilka uppgifter som ska samlas in kan marknaden själv ta fram lösningar på hur detta ska göras på mest ändamålsenliga sätt med hänsyn till säkerhet, sekretess och personlig integritet.

8.7 Särskild utrustning för taxifordon samt anslutning till beställningscentral

Uber tillstyrker att den som driver taxiverksamhet med fordon som inte har taxameterutrustning ska ansluta fordonet till en eller flera beställningscentraler för taxitrafik. Uber tillstyrker även utredningens förslag om att taxiföretag ska anmäla till Transportstyrelsen vilken eller vilka beställningscentraler som ett taxifordon är anslutet till.

Uber delar inte utredningens bedömning att det behövs särskild utrustning monterad i taxifordonen och avstyrker författningsförslagen i denna del. Uber avstyrker därför att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på särskild utrustning för taxifordon, att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska utföra teknisk kontroll av särskild utrustning samt att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om att utrustningen ska vara certifierad.

Uber delar utredningens syn att beställningscentralerna, i likhet med redovisningscentralerna, ska ha ansvar för att samla in och lagra de uppgifter som behövs för en ändamålsenlig kontroll av verksamheten. Uber anser att dessa uppgifter redan idag är lika tillförlitliga och lätt åtkomliga via exempelvis Ubers appbaserade plattform som de taxameterbaserade systemen.

Uber delar inte utredningens bedömning om vilka uppgifter som behöver lagras för att tillgodose rimliga krav på tillsyn och skattekontroll. Som Uber tidigare framfört så hamnar utredningen fel eftersom den utgår från att kontrollera fordonets rörelser och inte de personbefordranstjänster som en förare utfört. Med fokus på att kontrollera fordonet snarare än föraren hamnar utredningen felaktigt i slutsatsen att det behöver finnas en fastmonterad, plomberad kontrollutrustning för att kunna kontrollera taxiverksamhet utan taxameter. Uber delar helt enkelt inte bedömningen att underlaget för kontroll försämras om utrustningen kan förflyttas från fordonet eller att tekniken ska plomberas eller krypteras så att den inte kan manipuleras. Ubers tekniska lösning kan inte manipuleras på detta sätt. Att beställningscentralernas kontrollinformation är tillförlitlig och säker kan säkerställas via tillsyn från relevant myndighet. Det vill säga en god kontrollstandard, men med teknikkrav som är kostnadseffektiva, ändamålsenliga och framtidssäkra.

Uber och andra plattformar utgår istället från föraren. Kontrollen av att det är rätt förare i rätt fordon sker genom de förbeställningsuppgifter som resenären får inför resan. För förare i en ny kategori enligt förslag ovan som kör på Ubers eller annans plattform finns det begränsade möjligheter att få körningar från gatan. Utan synlig taxiskylt, gula taxiregistreringsskyltar och information om taxipriser på bilen är det inte mer sannolikt att fordonet antas vara en traditionell taxi beställbar genom invinkning från gatan än en vanlig privatbil. Utan påslagen applikation får föraren inga körningar. Den mobila applikationen ger information om vem som kör, vem som åker samt körtider. Alla kontrolluppgifter som en analog taxameter redovisar, utom det totala antalet körda mil för ett specifikt fordon, kan en mobil plattform tillhandahålla.

Utifrån ett regulatoriskt perspektiv borde myndigheterna fokusera på antal körda mil mot betalning snarare än att fokusera på totala antal körda mil. Om tillsynsmyndigheter trots det finner skäl för att

följa upp det totala antalet körda mil för ett fordon så är det en uppgift som enkelt kan kontrolleras vid kontrollbesiktning. Med denna modell utgår man från hur mycket ett fordon faktiskt körs mot betalning i stället för hur mycket en taxi har körts privat. På det sättet blir exempelvis förmånsvärdet enklare att hantera och förenklar för att fordon kan användas flexibelt och inte helt kommersiellt eller helt privat.

Uber anser att lagstiftaren ska ställa krav på vad tekniken ska leva upp till men det saknas skäl för att ansvarig myndighet ska ges rätt att föreskriva exakta funktionskrav för den utrustning som används för att samla in och lagra kontrolluppgifter. Genom detaljreglering hämmar lagstiftaren innovativ teknisk utveckling. Lagstiftningen bör vara teknikneutral, det skulle gynna konsumenterna, branschen och bidra till samhällsutvecklingen. Genom ett överarbetat certifieringssystem skapas onödig byråkrati som hämmar marknadens möjligheter att själv utforma innovativa lösningar.

8.9 Privat användning av taxifordon

Uber tillstyrker utredningens förslag om att inte införa regler som förhindrar privat användning av taxifordon med särskild utrustning för taxifordon.

Uber anser tvärtom att en ny lagstiftning bör öppna för att väsentligt fler privata bilar och företagsbilar kan användas på deltid som bilar för beställningstaxi.

Det är ur ett samhällsekonomiskt och hållbarhetsperspektiv också önskvärt att fordon som huvudsakligen används som taxifordon tillåts användas för privat bruk. På så sätt behövs färre bilar i bilparken och resursanvändandet optimeras.

8.11 Beställningscentralens verksamhet

Uber stödjer utredningens förslag om att ansvar läggs på beställningscentralerna. Uber anser att beställningscentralerna bör ansvara för att underlätta skattekontroll, arbetsmiljö och konsumentskyddet, men det yttersta ansvaret måste ligga på de enskilda företagen. Ett fullgott konsumentskydd och effektivt trafiksäkerhetsarbete kan uppnås på annat sätt än via krav på att förarna har taxiförarlegitimation. I stället bör ansvaret för att förare och åkare är lämpliga att bedriva beställningstaxitrafik åläggas beställningscentralen. För närvarande i Sverige granskas partnerförares bakgrund, deras taxiförarlegitimation har kontrollerats och fordonets försäkring har bekräftats innan de får köra på Ubers plattform.

8.12 Priset för resan och bevis om priset

Uber tillstyrker utredningens förslag om att beställningscentralen får skyldighet att innan färden påbörjas se till att beställaren skriftligt får en taxebaserad prisuppskattning eller fastpriserbjudande.

Resenärer på Ubers plattform får redan i dag en taxebaserad prisuppskattning eller fast pris i samband med beställning. Prisuppskattning skickas digitalt till beställaren så som utredaren förordar. Uber anser att det bör vara tillräckligt att kunderna erhåller en taxebaserad prisuppskattning eller fast pris.

8.15 Rätt att få ut lagrad information

Uber tillstyrker utredningens förslag om beställningscentralernas skyldighet att lämna ut lagrade

uppgifter när sådana uppgifter begärs ut med lagstöd.

Uber välkomnar utredningens förslag om ett ökat ansvar på beställningscentralerna. Uber anser att det är rimligt att Skatteverket och andra av regeringen utsedda myndigheter ges möjlighet att lagenligt begära ut uppgifter från beställningscentralerna.

8.20 Tillståndskrav för beställningscentraler

Uber tillstyrker i allt väsentligt utredningens förslag om tillståndskrav för beställningscentraler.

Uber har inga invändningar mot de krav för beställningscentraler som utredningen föreslår. Uber har redan den tekniska utrustning som ska användas för insamling, lagring och utlämnande av uppgifter inom EES. Då Uber förordar att den kontroll av förare och åkare som idag sker via taxiförarlegitimationen och taxitrafiktillstånden bör kunna ersättas genom att beställningscentralen ges ett ansvar för att de som verkar på beställningscentralens plattform är lämpliga som förare och åkare bör en prövning av förmågan att uppfylla detta ansvar framgå av tillståndskraven.

8.35 Tillstånd för taxiföretag eller yrkeskompetens

Uber avstyrker utredningens förslag om krav på yrkeskompetens (dvs. taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd).

Krav på taxiförarlegitimation enligt dagens modell höjer trösklarna in på arbetsmarknaden. Det tar idag minst tre månader att skaffa taxiförarlegitimation utifrån Ubers erfarenhet med att ha bistått ett stort antal föraraspiranter i licensieringsprocessen. Taxiförarlegitimationen är dessutom bara en lämplighets- och kunskapskontroll vid ett enskilt tillfälle. Som jämförelse kan en beställningscentral bevaka en förares beteende och betyg kontinuerligt. Ett fullgott konsumentskydd och trafiksäkerhetsarbete kan uppnås på annat sätt än via krav på att förarna har taxiförarlegitimation. Det bör vara beställningscentralens uppgift att vidta tillräckliga åtgärder för att säkerställa att anslutna förare är lämpliga för denna typ av personbefordran.

Om taxiförarlegitimation ändå behålls bör en översyn av innehållet i taxiförarlegitimationen göras för att säkerställa att kraven är motiverade givet de nya tekniska förutsättningar som finns i dag. Exempelvis bör de omfattande kraven på kartläsningsförmåga av fysiska kartor tas bort då dagens tekniska lösningar gör detta redundant i de flesta sammanhang.

8.36 Särskilt om taxifordon

Uber avstyrker utredningens förslag om krav på taxiskyltar.

Uber anser att särpräglade registreringsskyltar är onödigt och kontraproduktivt. Samtliga behov som denna lösning avser tillfredsställa kan i stället tillhandahållas minst lika bra genom ny teknik eller på ett bättre sätt med alternativa lösningar. I stället för särpräglade registreringsskyltar kan en registrering i fordonsregistret ge ansvariga myndigheter möjlighet att kontrollera ett fordons användning på plattformen, till exempel om fordonet för tillfället används privat, som hyrbil, i bilpool eller i yrkestrafik. Genom att ha tvingande regler om fysiska beställningstaxiskyltar kan färre fordon användas i beställningstaxitrafik, vilket innebär ett ökat resursslöseri.

Kap 12 Problembeskrivning och behovsinventering om samåkning

Uber avvisar utredningens beskrivning av farorna med att reformera och att avskaffa kravet på

taxikörkort och taxitillstånd för en kategori beställningstaxi. De problem som beskrivs skulle kunna lösas med lämplig reglering för en ny kategori beställningstaxi.

Kap 13 Förslag om samåkning

13.2 Samåkning som erbjuds till obekanta där kostnaderna delas bör inte kunna utgöra taxitrafik

Uber avstyrker utredningens förslag om vad som definieras som samåkning.

Det finns goda skäl att främja samåkning. Erfarenheter från andra länder visar att samåkning som fenomen endast växer när förare har ekonomiska incitament som överstiger marginalkostnaden av att skjutsa en resenär åt samma håll eftersom samåkning, även enligt denna definition, innebär kostnader i tid och annat som föraren behöver kompenseras för.

Uber anser att en förare ska kunna erbjuda samåkning för en ersättning som täcker den fulla årskostnaden av att äga en bil och inte enbart den marginalkostnad som täcks av Skatteverkets nuvarande schablonavdrag per mil med 18,50 kronor.

En sådan ersättning skulle skapa möjligheter för nya samåkningstjänster, exempelvis UberCommute. UberCommute bygger på att förare på väg till jobbet, studierna eller liknande kan aktivera en förarapp när de ska åka en viss sträcka och publicera den och få en realtidsmatchning som mot en kortare avvikelse från ursprunglig rutt reducerar kostnaden för den som äger bilen samt erbjuder ett alternativ för dem som annars behöver åka bil. Här har Uber redan visat i exempelvis Chicago och Manilla att detta går att göra, även om det kräver stora volymer och högteknologisk kompetens för att matcha ihop tillgång och efterfrågan i realtid. Dessa resor skulle inte ha genomförts med taxi då taxiresor generellt sätt är korta och samåkningsresor är betydligt längre. I stället skulle dessa resor ha företagits med egen bil eller kollektivtrafik. Ubers erfarenhet är att denna typ av tjänster bara kan växa om förare har ett ekonomiskt incitament att dela sin resa som överstiger den direkta marginalkostnaden.

13.3 Kontroll av plattformar och skyldigheter för förmedlare

Utredningen menar att plattformarna för samåkning inte ska behöva uppfylla särskilda krav för att tillåta samåkning. Uber håller med om att samåkning inte behöver ytterligare reglering, men hävdar i stället att den ersättning som tillåts för samåkning bör få täcka den fulla årliga kostnaden av att äga en bil.

Kap 14 Konsekvensbeskrivningar

Ubers bedömning är att om förslaget skulle antas i sin helhet skulle det endast ha marginell påverkan på taxiutbudet och taxipriserna i Sverige. Uber delar således inte utredningens bedömning att förslagen skulle främja exempelvis en snabbare omstrukturering av taximarknaden med fler aktörer och flera deltidsförare eftersom etableringskostnaderna minskar. Därtill är förändringarna alltför små och kraven på fordonen som får användas alltför omfattande.

Utredningen präglas av ett traditionellt taxibranschperspektiv, istället för att utgå ifrån samhällsintresset och den möjliga samhällsnyttan som ny teknologi i det här sammanhanget erbjuder. För stort fokus läggs på den traditionella taxibranschens 16.000 fordon istället för att se möjligheterna som finns hos de 4,7 miljoner fordon i trafik i Sverige. Uber vill bidra till smartare och

mer prisvärd mobilitet där fler reser med färre fordon.

Kap 15 Ikraftträdande och genomförande

Uber ifrågasätter utredningens förslag till datum för ikraftträdandet. Efter 18 månaders utredande kommer utredningen fram till att kravet på taxameter kan tas bort, fast först år 2020. Om fyra år skulle enligt förslaget alltså ett bristfälligt och föråldrat system ersättas och då av en teknisk lösning som också måste monteras fast i bilen och plomberas. Detta när det redan i dag finns tekniska lösningar som förbättrar konsumentskyddet för resenärerna och säkrar betalningen till föraren samt möjliggör en mer effektiv och ändamålsenlig tillsyn och skattekontroll än dagens taxametrar.

Uber anser att ett nytt ändamålsenligt regelverk för beställningstaxi bör kunna införas mycket tidigare eftersom teknologin redan existerar i dag.

För Uber Sweden AB

Stockholm den 13 mars 2017

Martin Hedevåg	Martin Savén
Sverigechef	Public Policy Manager Nordics