

Remissvar: Taxiutredningen - Taxi och samåkning (SOU 2016:86)

Övergripande

Vi är i grunden positiva till förändringar som leder till förenklingar och kostnadsreducering inom taxi och persontransport. Idén med en ny kategori *av yrkesmässig personbefordran* likt Private Hire i England är intressant om den kan leda till kostnadsreducering i form av teknisk utrustning och administration.

Eftersom Sverige har 10 miljoner invånare och EU 509 miljoner invånare innebär specifika svenska lösningar att volymen för marknaden för sådana lösningar endast blir strax under 2% av hela EU:s befolkning. Harmonisering skapar större marknad och åtminstone i norra Europa är förutsättningarna rätt lika med hänsyn till bl a transportbehov, befolknings-densitet, åldersstruktur och BNP. I utgångspunkt borde minst hela EU/EFTA bjudas in varvid en del länder kanske inte väljer att vara med. ^[1]_{SEP}

I avsaknad av tillräcklig volym förefaller sen ”särskilda utrustningen” bli en kostsam historia och Haldas bedömning är att den är alltför outredd för att kunna tas vidare i befintlig form. Nedan synpunkter mer i detalj.

Halda är i grunden positivt till samåkning, men anser att det bör ske i former som inte riskerar att konkurrera med taxi.

Behov av ytterligare utredning föreligger för STAFS 2012:5

Halda anser förslaget vara ofullständigt utrett och specificerat. Utredningen har exempelvis inte utrett behovet av den nationella föreskriften STAFS 2012:5 som gör svenska taxametersystem till EU:s mest reglerade.

Kostnaden för certifiering av beställningscentral skulle medföra flera utmaningar

Angående certifieringen av den tekniska utrustningen hos beställningscentralen kan man anta att kostnaden blir i samma nivå som tekniska utrustningen hos redovisningscentralen. D.v.s. ca 1 200 000 SEK per central. De mindre taxibolagen kommer sannolikt inte ha råd med detta. Vi har sett motsvarande problem med redovisningscentralerna. På sid 410 i utredningen framgår att beställningscentraler bör ha minst 100 anslutna fordon för att bli kostnadseffektiva. Vi anser att detta inte är korrekt, givet de höga kostnaderna. Troligen ligger talet någonstans över 500 fordon.

Vidare kommer den föreslagna tekniska utrustningen på beställningscentralen antagligen förhindra innovationer eftersom hela utrustningen måste certifieras om när delar som appar och bokningssystem uppdateras med ny programvara. De som kommer att tjäna på detta är certifieringsorgan som RISE (SP). Den tekniska utrustningen på beställningscentralen kommer dessutom inte bli mer teknikneutral än en taxameter om den omfattas av föreskrifter och krav på certifiering.

Det är ingen bra lösning när ett fordon kan vara anslutet till flera certifierade beställningscentraler samtidigt

Även om taxibolaget ska informera transportstyrelsen om vilka beställningscentraler som används är det en ytterligare komplexitet som driver antalet förfrågningar (och därmed kostnader) när exempelvis Skatteverket måste fråga kanske tre eller fyra beställningscentraler för att få fram relevant data för bedömning av vilotiden hos en förare eller tomkörningsprocenten på ett fordon.

Vi håller med utredningens argument på sid 188 att den information som skickas till skatteverket ska vara enkel att behandla för myndigheten och att den ska vara korrekt, det vill säga oförvanskad. Vidare framgår i utredningen på sida 203 att taxi såsom andra kontanthandelsbranscher behöver kunna kontrolleras lätt, effektivt och fullständigt.

Dessa mål uppnås enklare om varje fordon vid givet tillfälle endast är anslutet till en redovisningscentral, inte flera (se även sid 211 i utredningen). Notera att vi anser det bra att ett fordon kan vara anslutet till flera beställningscentraler samtidigt, men att fordonet endast bör vara anslutet till en redovisningscentral.

Den ”särskilda utrustningen” skulle behöva utredas betydligt mer i detalj och blir sannolikt dyrare än dagens taxameter

Utredningen är bristfällig gällande alternativet till taxameter i form av ”särskild utrustning”. I förslaget tar man inte ställning till behovet av plombering, certifiering, årlig besiktning, kommunikation, plomberad distansgivare, GPS, förarkort eller andra funktionskrav. Istället överlåter man denna problematik till regering eller föreskrivande myndighet. Utan detta är det svårt att bedöma kostnaden för den ”särskilda utrustningen”. Den kan mycket väl bli dyrare än en taxameter. Certifiering av särskild utrustning för Sverige antas kosta som en taxameter d.v.s. runt 450 000 SEK och en e-märkning för 50 000 SEK på RISE (SP) och Transportstyrelsen.

På sid 186 och 391 i utredningen framgår att lägsta pris på en taxameter är 22500 kr exkl. moms. Detta är inte korrekt. Det räcker att gå till blocket där vi sedan i somras annonserar C30 taxameter med skrivare och med trådlös tömning för 13900 kr exkl. moms. Se länkar:

Blocket <https://www.blocket.se/stockholm?q=taxameter&cg=0&w=3&st=s&ca=11&is=1&l=0&md=th>
Halda <http://www.halda.se>

Ovanstående utrustning används ofta av taxifordon anslutna till beställningscentral där betalning endast sker via resenärsapp., dvs betalterminal finns inte i fordonet. Vidare framgår på sid 392 att livslängden på en taxameter skulle vara 5 år. Detta är historiskt sett i Sverige inte alls korrekt. Genomsnittsåldern på taxametrar i Sverige är över 10 år. Halda anser att relevant avskrivningstid på taxameter display och CPU är minst 10 år medan kommunikationsmodulen rimligen kan ha 5 års avskrivningstid (andel av pris ca 3000 kr). För att jämföra äpplen med äpplen behöver taxameterkostnaden jämföras exklusive skrivare eftersom det vore enklare med sådan reglering för de fall kunden alltid får sitt kvitto på annat sätt såsom är tänkt med den ”särskilda utrustningen”. I så fall kan priset på 13900 kr reduceras med ca 3900 kr.

Vad gäller kostnaden för redovisningscentral verkar det som de flesta systemleverantörer nu gått ut med sina priser. Halda och Semel taxametrar får ett löpande pris på 89 kr exkl. moms per månad. Det är betydligt lägre än de 250 kr exkl. moms per månad som använts i kalkylen i utredningen.

Nedan är en uppdaterad version av tabell 14.1 på sid 392 i utredningen.

	Kostnad	Kostnad per år
Inköp taxameter med trådlös överföring	$13900 - 3900 = 10000$	$7000/10 + 3000/5 = 1300$
Installation	4000	800
Besiktning och underhåll		1500
Lagring av uppgifter hos en redovisningscentral		$89 \times 12 = 1068$
Totalt kr exkl. moms per år		4668

Det innebär att kostnaden är ca 52% lägre än de 9800 kr som angivits i utredningen. I tabell 14.2 på sid 394 framgår den kostnad som ny teknisk utrustning skulle kunna uppnå som 5400 kr per år, vilket är 16% högre än taxameterbaserade lösningen ovan. Notera att i den taxameterbaserade lösningen behövs ingen beställningscentral med likvärdig funktion jämfört med redovisningscentral utan fordonet tömmer direkt till en befintlig redovisningscentral, oavsett hur många beställningscentraler fordonet är anslutet till.

En årlig kostnad för taxameter runt 5000 kr utgör ca 7 promille av omsättningen per fordon om i snitt 700 000 – 770 000 kr (utredningen sid 396); eller 30% av vinstmarginalen om 2,3% (utredningen sid 146).

Vad gäller den föreslagna tekniska utrustningen behöver hänsyn tas till att:

1. Lösningen bara kommer fungera på svenska marknaden – landspecifik lösning
2. Primärt avses de fordon som har dispens, motsvarande ca 1700 fordon.
3. Utredningen anser på sid 397 att på lång sikt kanske 50% av taxi skulle använda den (motsvarande 8300 fordon inom kanske 10 år).
4. Tekniska utvecklingen går snabbt (bl a utredningen sid 201) så att det kan komma mobila lösningar eller andra efter viss tid (kanske kan anta att den tekniska lösning som föreslås kommer vara aktuell under 3-5 år).
5. Idag finns det fem leverantörer av taxametrar och det kan enligt utredningen sid 411 vara aktuellt för leverantörer av godkända kassaregister att gå in i marknaden (möjligen 5+ erbjudare av lösning).

Om vi summerar punkterna 1-4 skulle marknaden under 4 år kunna skattas till $1700 + (16600 - 1700)/2/10 \times 4 = 4680$ fordon. Dessa ska fördelas på runt fem aktörer och 4 år. Det blir ca 234 utrustningar per leverantör och år. Notera att detta är ca 1 enhet per arbetsdag per leverantör – snarare prototypverkstad än produktion. Att vid dessa förhållanden nå en produktkost /-pris om 1000 kr som anges i utredningen på sid 394 anser Halda vara alltför optimistiskt och ifrågasätter att den nya tekniska lösningen skulle innebära någon kostnadssänkning, snarare tvärtom.

Vi ser sammanfattningsvis inte vinsten med en ”särskild utrustning” jämfört med en traditionell taxameter. Den blir sannolikt varken billigare eller svårare att manipulera.

Innan arbetet med ny teknisk lösning går vidare rekommenderar vi att införandet av redovisningscentraler följs upp för att se i vilken utsträckning förbättring uppnås på marknaden. Detta bör ta kanske 18 månader så att det kan säkras att alla fordon med taxameter faktiskt har tömt minst 6 månader till redovisningscentral.

Vad gäller hyrverksamhet uppgår omsättningen specifikt i detta segment till högst ca 30 miljoner kr (utredningen sid 140). Om det går att *särskilja* denna typ av verksamhet och *begränsa* den till så liten del av taximarknaden 30 miljoner kr per år bör det inte vara något problem att den för dispens, eftersom påverkan på totala marknaden är minimal.

Vi instämmer vi i utredningens följande formuleringar:

på sid 187 att:

Det är väsentligt att det finns en stabilitet i vilka villkor som ställs. Samtidigt ska detta balanseras mot intresset av att det finns en öppenhet för innovation.

På sid 190 att:

När nya regler införs är det av stor vikt att regleringen är proportionerlig. Regleringen bör inte vara mer ingripande än nödvändigt eftersom man annars riskerar att skada eller störa redan fungerande marknader.

Samåkning behöver få tydligare riktlinjer än vad utredning kommit fram till

Kostnaden för samåkning ska delas på så sätt att den som utför samåkningen inte ska kunna gå med vinst. Detta beskrivs på olika ställen i utredningen som att resenär ska betala marginalkostnad eller att resenärer ska dela kostnaden så att den som utför samåkningen inte får någon egen kostnad (se exempelvis sid 365). Vi anser att det tydligt bör framgå att kostnadsdelningen ska gå till så att även föraren tar sin del av resans kostnad. Exempelvis finns det tre medresenärer ska föraren ta $\frac{1}{4}$ av kostnaden, dvs endast kunna fördela $\frac{3}{4}$ av 18,50 kr / 9,50 kr / 6,50 kr per mil + $\frac{3}{4}$ av kostnad för samåkningsplattform på de tre resenärerna. Givetvis får det inte förekomma någon form av ersättning från samåkningsplattformen till föraren i form av bonus etc.. Om föraren skulle få full kostnadstäckning kan det bli ett incitament att företa resor som denne inte skulle företagit utan resenärer, dvs börja bedriva taxiliknande trafik.

Vidare är säkerheten vid samåkning viktig. Den som utför samåkningen behöver vara identifierad och uppfylla krav åtminstone likvärdiga private hire vehicle i England (sida 116-117 i utredningen), dvs:

- Minst 21 år
- God lokalkännedom
- Läkarutlåtande
- Tillstånd kan hindras eller dras tillbaka om föraren dömts eller döms för vålds- eller sexualbrott
- Fordonet får vara högst fem år gammalt när tillstånd ges och får vara högst 10 år vid förnyat tillstånd
- Fordonet måste uppfylla vissa krav vad gäller utsläpp
- Fordonet behöver besiktigas regelbundet och om det inte uppfyller kraven kan tillståndet återkallas
- Att köra med fordon utan tillstånd innebär böter och straff

På sid 367 i utredningen framförs fyra bedömningar om kontroll av plattformar och skyldigheter för förmedlare. Halda anser att alla dessa fyra bör ändras till följande:

- Det bör införas ytterligare straff- eller kontrollbestämmelser avseende olaglig taxitrafik eller beställaransvaret.
- Det bör införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar.
- Det bör införas ansvar för förmedlare av samåkning att motverka att plattformarna utnyttjas för olaglig taxitrafik.
- Det bör införas skyldigheter för förmedlare av samåkning beträffande personsäkerhet vid samåkning.

Ett av de stora problemen inom taxiverksamheten är att fordonen används för lite

Om fordonen kunde nyttjas mer skulle taxi bli betydligt kostnadseffektivare. Ur utredningen framkommer att Genomsnittsintäkt per taxifordon är 700-770 tkr, ett taxifordon kör i snitt 7200 mil och att en taxiförare arbetar i snitt 190 timmar per månad. Det innebär att:

- Genomsnittshastigheten är: $72000/12/190 = 32$ km/h.
- Intjäningen är 322 kr per timme eller 102 kr per mil.
- Med en skattad milkostnad på 30 kr per mil utgör fordonskostnaden $30 \times 7200 = 216$ tkr eller $216/735 = 29\%$ av intäkterna, dvs 71% eller 519 tkr av intäkterna ska täcka förare, central och fordonsutrustning
- OM årssträckan kunde ökas med 20% med bibehållen arbetstid skulle intäkten bli 882 tkr och det som blir kvar för övriga kostnader blir 623 tkr eller 104 tkr (20%) mer.

Om Taxiutredningen verkligen vill bidra till att sänka kostnaden för taxi är detta ett område som borde få betydligt mer analys. Att som utredningen föreslår sänka kostnaden för fordonsutrustning med 5 tkr per år och som vi visat inte är realistiskt skulle utgöra mindre än 5% av den besparing som kan uppnås om varje taxi fick rulla 20% längre per år. I samband med detta bör även ses på hur fordonen kan göras mer flexibla så att de kan nyttjas för flera transportbehov under veckan, dvs färdtjänstfordon specialanpassade för enbart färdtjänstverksamhet och med taxameterdispens är inte vägen framåt.

Sollentuna

2017-03-24


Fredrik Helgesson

VD

Halda AB