



HEETCH remissyttrande, SOU 2016:86

Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon

HEETCH har erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet och väljer att enbart beröra de delar som rör samåkning.

Sammanfattning

Människor har i alla tider bytt varor och tjänster, men de senaste årens tekniska utveckling har sänkt transaktionskostnaderna och digitala plattformar har gjort det lättare att skala upp verksamheter och skapat en växande ekonomi. Delningsekonomin.

”Utredningens uppdrag har som utgångspunkt att samåkning som bedrivs ideellt eller där kostnaderna delas mellan berörda parter bör vara tillåten. Digitaliseringen och utvecklingen av ny teknik har nu skapat nya förutsättningar för personer som inte känner varandra att gemensamt använda bilar, exempelvis för att samåka. Det saknas dock i dag en legaldefinition av samåkning och samåkning som erbjuds till obekanta skulle enligt gällande rätt kunna anses vara taxitrafik. Att man samåker i större utsträckning kan vara mycket positivt för en hållbar samhällsutveckling. Även om det är svårt att uppskatta exakta effekter har samåkning, där två eller flera delar på resans kostnad, potentialen att öka tillgänglighet och rörlighet för resenärer utan att vägutrymmet eller miljöbelastningen behöver ökas.” (SOU 2016:86)

Utredningen konstaterar vidare att; *”Samåkning och samåkningsplattformar medför många fördelar, både för den enskilde och för samhället. Det handlar främst om ökad tillgänglighet och minskade resekostnader. Samåkning fyller funktioner både på glesbygd och i städer. Några särskilda negativa effekter har inte framkommit kring samåkning eller samåkningsplattformar. Av dessa skäl är det utredningens uppfattning att samåkning och samåkningsplattformar bör främjas.” (SOU 2016:86)*

”Samåkning är en effektivisering av bilresandet med en rad positiva effekter för de inblandade privatpersonerna och för samhället. De inblandade resenärerna sparar kostnader, den befintliga fordonsparken utnyttjas bättre, belastningen på vägsystem och parkeringsytor minskar och de miljöskadliga utsläppen blir lägre. Äldre internationella och svenska studier av samåkning har visat att den kan ha betydande positiva samhällsekonomiska effekter. Samåkning ökar även tillgängligheten för grupper som saknar egen bil.”

Som utredningen själv beskriver, har samåkning mellan privatpersoner flera fördelar i ett modernt samhälle. Tjänster blir billigare när transaktionskostnader försvinner och fler får möjlighet att ta sig in på arbetsmarknaden. Miljöpåverkan och trängseln blir mindre när bilar utnyttjas mer effektivt samtidigt som tillgängligheten blir större. Något som också bekräftas av Trafikverket och den statliga expertmyndigheten Trafikanalys.

Regeringen, genom konsument- och finansmarknadsminister Per Bolund (MP), konstaterade i en debattartikel i Göteborgsposten att: *”Från politiskt håll är det angeläget att följa utvecklingen och säkerställa att regelverken är anpassade till den nya verkligheten. Samtidigt är det viktigt att inte genomföra regleringar som hämmar den stora potential som finns inom delandets ekonomi.”*

HEETCH välkomnar den seriösa diskussion och det kunskapsunderlag som utredningen representerar, men tvingas samtidigt konstatera att utredningen tyvärr missar såväl egna uppsatta mål som regeringens ambition med delningsekonomin och de positiva effekter som en tydligt reglerad samåkning kan erbjuda.

HEETCH anser i korthet följande:

- Föreslagen definition av samåkning och ändring av taxitrafikförordningen skapar inte den tydlighet och långsiktighet som krävs utan snarare en fördjupad gråzon som försvårar såväl tillämpning som kontroll.
- Utredningen förslag (eller resonemang) rörande kostnadstäckning kontra vinst är otydligt och speglar varken bilägandets eller transportens faktiska kostnader och skapar en osäkerhet för såväl den enskilda föraren som rättskipande myndigheter och efterföljande kontroll. Flertalet frågor lämnas obesvarade och hänvisas istället vidare till att; *"Vilka övriga kostnader som kan falla in under kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta bör få avgöras i rättstillämpningen."*
- Utredningen väljer att undvika viktiga och efterfrågade regleringar som långsiktigt skulle skapa den tydlighet som delningsekonomin efterfrågar. Något som samtidigt går emot utredningens grundläggande ansatser om att; *"samåkningsplattformar bör främjas"*.
- Att den svenska regleringen av delningsekonomin följer den definition som Europeiska kommissionen föreslår: *"att fastställa tröskelvärden (eventuellt sektorsvis) under vilka en ekonomisk verksamhet anses utgöra icke-professionell verksamhet mellan privatpersoner."*

Definitionen av samåkning

Utredningen argumenterar väl för de nyttor som ökad samåkning kan generera och konstatera ***"att samåkning och samåkningsplattformar bör främjas"***. Ökad tillgänglighet, sänkta kostnader, minskade utsläpp och trängsel är några av de nyttor som förs fram. Detta är något som en rad olika kommuner uppmärksammat och därför själva startat ambitiösa program för att främja och underlätta för samåkning.

Trots otaliga försök och olika satsningar har dock samåkningen aldrig fått något större genomslag och forskningen redogör för ett antal av de faktorer som hämmat utveckling eller förändrat beteende.

- Trygghet och säkerhet, en skepsis mot att åka med eller ta in obekanta i bilen.
- Bekvämlighet, omvägar eller onödig väntetid.

Den tekniska utvecklingen tillsammans med nya samåkningsplattformar som HEETCH tycks dock ha vänt denna utveckling och hittat lösningar som överbryggt dessa hinder. Omvägar och väntetid har kunnat minimeras, samtidigt som nya betalningsmöjligheter skapat incitament och enkelhet för att dela kostnader och ta bort risker. Betygssystem och information om såväl förare som resenär har dessutom bidragit till en ökad trygghet och förändrade attityder.

Nu har i stället regelverken och lagstiftningen kommit att bli den hämmande faktorn. Rädslan för att göra fel, eller förvirringen över vad som definieras som samåkning kontra svarttaxi, har blivit den stora frågan. Något som bekräftas av utredningen: *"Om gränsen mellan taxi och samåkning tydliggörs och om lagstiftningen möjliggör samåkning som erbjuds till obekanta kan tveksamheten om lagligheten undanröjas. Detta skulle även kunna medföra fler plattformar eller kommunala initiativ för samåkning."*

Utredningens förslag

- "Transporter med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning) ska vara undantagna från definitionen för taxitrafik."

Trots utredningens ambitiösa mål skapar den föreslagna förordningen snarast en fördjupad gråzon och osäkerhet. Vad är samma håll och hur lång omväg ska accepteras? Utredaren argumenterar vidare för att samtliga personer ska ha ett behov av resan. Hur ska detta behov bevisas, regleras eller definieras? Detta är bara några av de frågeställningar som kommer att göra polisens kontrollarbete av olaglig taxitrafik svårare. Något som bekräftas av polisen och som dessutom framgår i utredningen.

Nya gråzoner gynnar varken en sund konkurrens eller möjligheten till ökad och effektiviserad samåkning.

Alternativt förslag

- Transporter med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning) ska vara undantagna från definitionen för taxitrafik.

Kostnadsdelning och prissättning

Utredningen gör tydligt att regelverken syftar till att skapa en sund konkurrens på marknaden – något som välkomnas av HEETCH. Men tyvärr tycks de faktiska förslagen gå längre än så. I stället för att garantera säkerhet, skattekontroll och tillsyn med en tydlig gränsdragning mellan professionella utövare (taxi) och delningsekonomi mellan privatpersoner – så föreslås ett regelverk som syftar till att minimera all form av konkurrens med traditionell taxi. Detta är något som tycks genomsyra utredningen som helhet. Långtgående beskrivningar om samhällsnyttan av ökad samåkning och att samåkningsplattformar bör främjas men som sedan landar i konkreta förslag som går i motsatt riktning.

Samtidigt anser HEETCH att konkurrensfrågan är överdriven och snarast bör samåkning ses som ett komplement till kollektivtrafik, egen bil eller taxi. Merparten av användarna är dessutom yngre personer där taxi av ekonomiska eller andra skäl inte är ett alternativ, men där samåkning kan fungera som ett tryggt komplement till kollektivtrafiken då trafiken är begränsad eller otryggheten är som störst – exempelvis på nätter eller helger.

Den gråzon som tidigare beskrivits och som i dag fungerar som det största hindret för samåkningen fördjupas ytterligare genom utredningens resonemang om vinst kontra kostnadstäckning. Heetch välkomnar den övergripande principen om kostnadstäckning men i de fördjupade resonemangen av

utredningen blir definitionen förvirrande. Något som förstärks ytterligare genom utredningens förslag om att: **kostnader som kan falla in under kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta bör få avgöras i rättstillämpningen.** Prissättningsmodellen är allt för detaljerad och svårtolkad för en förare som vill göra rätt för sig och dessutom svår att granska och övervaka. Polisen efterfrågar istället en modell där ekonomidata överförs från plattformar till skatteverket. Något som även HEETCH förordar.

Samåkning är av naturliga skäl förenat med vissa problem och hinder. I själva verket förlorar man tid, eftersom föraren alltid måste vänta på en passagerare men också eftersom föraren i princip alltid måste göra omvägar. Dessutom utgör det ett hinder i sig att släppa in en främling i sin bil. För att kompensera för dessa hinder brukar passageraren oftast dela förarens kostnad för bilen/resan. Följaktligen blir ersättningen beroende på hindren. Ju högre hinder, desto högre borde ersättningen som passageraren erlägger vara. I syfte att inte lagstiftningen ska bli ett hinder för samåkning bör en prissättningsmodell och kostnadsdelning utgå från ett antal parametrar:

- Kostnad för att släppa in en främling i sin bil. Denna kostnad är alltid densamma och beror inte på resan.
- Kostnad för väntetid: Ju längre resan är, desto lägre är denna kostnad. Vanligtvis spelar det ingen roll om vi förlorar 10 minuter på en 3 timmars resa. Däremot är det oftast mycket opraktiskt att vänta 10 minuter innan en 10 minuters resa.
- Kostnad för omvägar: Ju populärare resan är, desto troligare är det att föraren lyckas finna en passagerare som ska i samma riktning, och desto mindre blir omvägen och därmed kostnaden.

Kostnadsdelning kontra vinst

Att dela på kostnader är smart – det leder till sänkta kostnader för den enskilda och att befintliga resurser kan användas mer effektivt. Vinst å andra sidan kan bara uppkomma då intäkterna överstiger kostnader. Flertalet av varandra oberoende aktörer har tagit fram beräkningsuppgifter för den årliga kostnaden av att äga en bil. Motormännens Riksförbund kalkylerar den årliga bilkostnaden till mellan 50 000 och 180 000 beroende på bland annat bilens värde och årlig körsträcka. Motsvarande kostnader bekräftas av andra studier.

Flera länder i Europa har idag förslagit lagstiftning som bygger på schabloniserade belopp (tröskelvärden) inom delningsekonomin för att särskilja professionell verksamhet och delningsekonomi. Och där en förenklad beskattningsmodell används (exempelvis Belgien och Italien). I Belgien beskattas intäkter från delningsekonomin med 10 procent upp till ett årligt tak om €5000.

I syfte att undvika ett europeiskt lapptäcke av nationell lagstiftning bör en ny svensk reglering följa det förslag som Kommissionen presenterat:

När man bedömer om de marknadstillträdeskrav som tillämpas på delningsekonomin är nödvändiga, motiverade och proportionella för att nå fastställda, legitima mål av allmänt intresse bör medlemsstaterna beakta särdragen i delningsekonomin affärsmodeller.

*När verksamheten i fråga regleras bör privatpersoner som på tillfällig basis erbjuder tjänster till andra privatpersoner via delningsplattformar inte automatiskt behandlas som professionella tjänsteleverantörer. **En lämplig lösning kan vara att fastställa tröskelvärden (eventuellt sektorsvis) under vilka en ekonomisk verksamhet anses utgöra icke-professionell verksamhet mellan privatpersoner.***

Medlemsstaterna uppmanas att ta tillfället i akt att se över, förenkla och modernisera de krav för marknadstillträde som allmänt gäller för marknadsaktörer. Syftet ska vara att befria aktörerna från onödiga regelbördor, oavsett den valda affärsmodellen, och att undvika splittring på den inre marknaden. (COM(2016) 356 final Europeisk agenda för delningsekonomin)

Rimligen bör lagstiftningen vara schabloniserad och spegla den årliga kostnaden för en i Sverige normal bil. En sådan modell skulle förenkla såväl tillämpning, som redovisning och uppföljning av polis eller skattemyndighet. Till skillnad från den skattetekniska beräkningsgrund som utredningen förordat och där en lång rad av potentiella avgifter och kostnader ska kunna tillräknas (12 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) och är för närvarande 18:50 kr/mil). Utredningen föreslår att: *"Utöver kostnader för bilen kan det tillkomma kostnader för att erbjuda samåkningen till obekanta, exempelvis använda en samåkningsplattform. Sådana kostnader kan exempelvis vara provisioner, avgift för förmedling av en resa, avgifter för att nyttja plattformen, sms-avgifter med mera."*

Genom en fast och schabloniserad kostnad skulle en sund konkurrens kunna uppnås, samtidigt som tillämpningen underlättas för den enskilda. Ett regelverk bör också innehålla ett system där ekonomidata automatiskt överförs från plattformen till skatteverket. Detta i syfte att säkerställa god regelefterlevnad och möjlighet till enkel kontroll och tillsyn. I syfte att säkerställa en sund konkurrens och en tydlig distinktion mellan professionell taxiverksamhet och samåkning mellan privatpersoner bör schablonbeloppet spegla den årliga kostnaden för en normal mellanklassbil (ca 50 000 kr) och vara väl avgränsat från den genomsnittliga årsomsättningen för ett taxifordon, som Skatteverket beräknar ligga mellan 700 000 och 770 000 kronor om året.

Alternativt förslag

- Definitionen av kostnadsdelning bör utgå från ett schabloniserat belopp som speglar bilägandets faktiska årliga kostnader (skatt, försäkring, service, parkering, värdeminskning etc.)
- Möjliggör effektiv tillsyn och regelefterlevnad genom att ekonomidata och information om körning, automatiskt kan överföras till skatteverket.
- Förenklad beskattning och ingen moms på belopp som understiger det schabloniserade takbeloppet.

Delningsekonomin

Människor har i alla tider bytt varor och tjänster. Men de senaste åren har delningsekonomin drivits på av den tekniska utvecklingen, där inte minst tillgången till olika digitala plattformar har gjort det lättare att skala upp verksamheter. Plattformar har förenklat mötet mellan tillgång och efterfrågan och nya tjänster har kunnat uppstå. Nya betalningslösningar och olika former av betygssystem har dessutom bidragit med ökad säkerhet för alla parter.

Enligt konsultföretaget PwC omsatte delandets ekonomi under 2013 cirka USD15 miljarder globalt. År 2025 väntas denna siffra uppgå till hela 335 miljarder dollar. Med rätt förutsättningar, regelverk och beskattningslagstiftning skulle delningsekonomin kunna bli ett viktigt komplement till den traditionella ekonomin och för Sverige. Nya tjänster i den cirkulära ekonomin blir också en språngbräda in på arbetsmarknaden för nya grupper.

Många av delningsekonomin utmaningar som accentuerats av samåkningen är inte unika – snarare tvärt om. Debatten om samåkning, konkurrens och taxi, har snarare belyst de utmaningar som uppstår när nya tjänster eller former kolliderar med regelverk skapade i en annan tid. Många av de problem som uppmärksammas kommer snarast att växa i takt med att andra delar inom delningsekonomin möter lagar och förordningar inom andra sektorer.

”Problemen är enligt Skatteverket inte unika för delningsekonomin, men de aktualiseras oftare än inom de traditionella marknaderna. De befintliga skattereglerna kan tillämpas, men reglerna är enligt Skatteverket svåra att följa för dem som agerar inom delningsekonomin. De flesta transaktioner inom delningsekonomin kräver att privatpersoner själva uppger sina inkomster i deklarationen.” (SOU 2016:86)

HEETCH delar Skatteverkets beskrivning och vill understryka behovet av nya regelverk. Gör det lätt att göra rätt. Ställ rimliga krav på öppenhet och redovisning – men utan att skapa administrativa, ekonomiska eller teknikstyrande hinder.

Många av de problem eller utmaningar som såväl myndigheter som regeringen påtalat – från skattekontroll, tillsyn eller osund konkurrens – skulle kunna undvikas genom införandet av en tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar eller delningsekonomin i stort. Ställ rimliga krav på öppenhet och redovisning – men utan att skapa administrativa, ekonomiska eller teknikstyrande hinder.

Enligt vår uppfattning så missar utredningen ett viktigt tillfälle att föreslå ett antal grundläggande krav på tillstånds- alternativt anmälningskrav för delningsekonomin/samåkningsplattformar. Man nöjer sig istället med att konstatera att; *”om samåkningen skulle öka som en effekt av utredningens förslag och/eller det skulle uppstå problem är det utredningens uppfattning att tillstånds- eller anmälningskrav bör övervägas då.”*

Delningsekonomin är komplex – nya tjänster och tekniska lösningar kommer att uppstå i en allt snabbare takt, vilket lämpar sig dåligt för allt för detaljerade regleringar där gårdagens lagstiftning ska reglera morgondagens tekniska lösningar. Samtidigt behöver en väl fungerande delningsekonomi ett övergripande ramverk av regler och effektiv tillsyn.

Några förslag till långsiktig reglering av delningsekonomin

- Anmälningsplikt för delningsekonomiplattformar där ekonomisk ersättning utgår
Med en anmälningsplikt kan sedan både rättigheter och skyldigheter följa.
- Förenklad beskattning upp till schabloniserat belopp och ingen moms på belopp därunder.
- Skyldighet för plattformen att automatiskt redovisa intjäning och erlagga skatt för användarna.
- Möjliggöra tillsyn och kontroll i syfte att säkerställa beskattning och att ingen ersättning utgår över det schabloniserade taket. (För eventuella inkomster överstigande schablon föreslås traditionell beskattning och regelverk)

”Samåkning är en effektivisering av bilresandet med en rad positiva effekter för de inblandade privatpersonerna och för samhället. De inblandade resenärerna sparar kostnader, den befintliga fordonsparken utnyttjas bättre, belastningen på vägsystem och parkeringsytor minskar och de miljöskadliga utsläppen blir lägre. Äldre internationella och svenska studier av samåkning har visat att den kan ha betydande positiva samhällsekonomiska effekter. Samåkning ökar även tillgängligheten för grupper som saknar egen bil.” (SOU 2016:86)

Om HEETCH

Heetch är en samåkningsplattform som erbjuder ett tryggt, säkert och billigt komplement till kollektivtrafiken under tider då många människor upplever en otrygghet eller kollektivtrafiken är begränsad. Samtidigt som den hjälper privatpersoner att täcka sina kostnader för biläggande – genom att skjutsa privatpersoner. Tjänsten är bara öppen kvällstid under helger.

Tjänsten vänder sig bara till privatpersoner och som en möjlighet att täcka faktiska kostnader förknippat med biläggande. Vilket konkret innebär en maximal intjäning om 40 000 kr per år. Om en förare når taket så stängs man automatiskt av från plattformen.

HEETCH bidrar gärna till en fortsatt konstruktiv dialog och ytterligare exempel, underlag eller frågor kan ställas till:

Hicham Larhnimi - Sverigechef

hicham@heetch.com +46760805631

Teddy Pellerin – VD och grundare

teddy@heetch.com +33760826809

Teddy Pellerin
Vd