



Näringsdepartementet  
Marie Egerup  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-03-07

N2016/07415/MRT

**Remissyttrande angående "Taxi och samåkning - idag, imorgon och i övermorgon" (SOU 2016:86)**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Flera bussföretag bedriver idag taxiverksamhet och berörs därför av utredningens förslag. Det bedrivs samåkning även med bussar och det finns skäl att tro att sådana transporter kommer att öka i omfattning. Oerfarna förare kan utgöra ett trafiksäkerhetsproblem såväl när det gäller framförande som underhåll av tunga fordon. Detta påpekades av Sveriges Bussföretag under utredningen se sid 28. Men denna väsentliga frågeställning behandlades emellertid inte av utredningen till följd av direktivens utformning.

Sveriges Bussföretag anser att digitaliseringen, nya IT-plattformar och ”appar” ökar resenärsnyttan och befrämjar utvecklingen av kollektivtrafiken. Nya affärsmodeller kommer att växa fram och självkörande, autonoma fordon kommer att förändra kollektivtrafiken och resandet. Det är viktigt att regelverk förändras för att bejaka utvecklingen inom dessa områden. Samtidigt är det viktigt att regelefterlevnad och sunda konkurrensförhållanden gynnas.

Trots framväxten av fler plattformar för samåkning har emellertid samåkningen inte ökat konstaterar utredningen. Eller rättare sagt det finns enligt Trafikanalys ingen studie som visar om den ökar eller minskar. Utredningens direktiv och förslag syftar till att öka samåkning och resandet utanför den yrkesmässiga, professionella kollektivtrafiken. Dock presenteras inget underlag eller beräkning hur mycket samåkningen kan öka med de presenterade förslagen. Men frågan är om målsättningen om ökat resande genom samåkning med privatbilar och lätta lastbilar verkligen är önskvärt och förenligt med regeringens klimatmål och nya nollvision. Det är föga troligt att ökad samåkning minskar trängseln och bilåkandet, snarare ökas transportutbudet och resandet. Samtidigt som regering och riksdag hävdar att kollektivtrafiken bör fördubblas för att bland annat uppnå miljö- och klimatmål så föreslås att samåkning ska befrämjas på bekostnad av resande med kollektivtrafik, som taxi. Utredningen uttrycker också förhoppningen om att samåkningen kan utsätta taxitrafiken för ökad konkurrens. Utredningen förmodar ändå





att i framtiden kommer samåkandet att bli ett komplement till kollektivtrafiken. Det finns vidare en övertro på att förändra människors beteende, att välja samåkning före den egna privatbilen som erbjuder stor valfrihet, personlig säkerhet och bekvämlighet.

Sveriges Bussföretag anser inte att begreppet samåkning även ska omfatta att ”erbjuda samåkning till obekanta” och därmed få samma innebörd som ”fordon och föraren har ställts till allmänhetens förfogande” som avses i taxitrafikdefinitionen. Detta leder till oklara gränser mellan yrkesmässiga och privata persontransporter. Den yrkesmässiga trafiken står under tillsyn av myndigheter och företag när det gäller exempelvis arbetstider, miljö- och klimatkrav, fordonssäkerhet, kontroller av körkortsbehörigheter och nykterhet. Faktorer som är väsentliga ur passagerarrättighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Varför föreslår utredningen att statsmakten ska införa ett regelverk som riskerar att motverka de omfattande satsningarna på ökad trygghet för resenärerna och ökad trafiksäkerhet?

Denna utökning av begreppet samåkning med en definition för privata aktörer som inte bedriver samåkning med vinstsyfte blir än mer förvirrande och oklar. När exempelvis två arbetskamrater samåker till och från arbetet tjänar båda dessa på att dela på kostnaderna. Det är således till ekonomisk nytta för båda parter att dela på kostnaderna. Införandet av ett vinstbegrepp för privata aktiviteter blir missvisande och i synnerhet när det gäller samåkning till obekanta, där gränsen till yrkesmässig taxiverksamhet suddas ut. Det är tveksamt att tala om att bedriva ideell samåkning när det handlar om ekonomisk nytta för privatpersoner. Det kan vidare ifrågasättas varför staten ska reglera ersättningsnivåer även för bekanta och arbetskamraters ekonomiska förehavanden och gåvor i samband med samåkning.

Utredningens förslag till förbud mot vinstsyfte gäller enbart föraren och inte förmedlingen av samåkningstjänsten. Detta förbud kan kringgås genom sinnrika affärskonstruktioner. Föraren kan exempelvis bli delägare i en plattform och erhålla utdelning eller ersättning av den vinst som uppkommer genom förmedlingsavgifter. Affärskonstruktioner som kan bli svårupptäckta och svårutredda för rättsväsendet. Förslaget skapar därmed än fler gråzoner och gränsdragningsproblem.

EU:s agenda för delningsekonomi, där transportsektorn antas skapa nya arbetstillfällen och skatteintäkter, berör den del som bedrivs med vinstsyfte. Det finns däremot inget underlag till utredningens förslag om bland annat förbud mot vinstsyfte skulle kunna leda till ökad sysselsättning, ökade skatteintäkter eller att uppnå hållbarhetsmål och en cirkulär ekonomi. Snarare lär ökad samåkning leda till minskat resande med kollektivtrafiken och därmed minskad sysselsättning. Är detta förenligt med regeringens transportpolitiska målsättning?

Utredningens förslag om begränsning av ersättningsbeloppet kommer att leda till att polisens kontrollverksamhet försvåras när polisen måste bevisa att ersättningen överstigit det tillåtna beloppet.

Sveriges Bussföretag delar inte utredningens slutsats att det ”inte bör införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar eller några skyldigheter för tillhandahållare av plattformarna att motverka olaglig taxitrafik och främja personsäkerheten” (s.40). Motivet för denna slutsats är att utredarna anser att fördelarna



med att främja en ökad samåkning är viktigare än att motverka olaglig taxitrafik och osund konkurrens. Det är inte klarlagt huruvida en tillstånds- och anmälningsplikt verkligen kommer att begränsa möjligheterna till samåkning. Föreligger det reellt en konflikt mellan att befrämja samåkning med att förhindra olaglig taxitrafik?

Utredningen konstaterar att det är svårt att förutse konsekvenserna med deras förslag för förekomsten av olaglig taxi. Därmed riskerar utredningens förslag att öppna upp för olaglig konkurrens mot taxinäringen, som redan idag är behäftad med problem som svarttaxi och skattefusk. Det förefaller naivt att tro att resenärer och förars betygssättning på digitala plattformar kan stävja olaglig taxitrafik och oseriösa aktörer. Sådana system är lätt att manipulera och omöjliga att verifiera.

Sveriges Bussföretaget har förståelse för den positiva påverkan förslaget om att ta bort möjligheten till tidsbegränsad taxameterdispens kan få, då det idag finns ett stort behov av ökade kontrollmöjligheter av taxibranschen mot bakgrund av avarter som svarttaxi med mera. Men det är viktigt att frågan utreds ytterligare då det också får konsekvenser för upphandlade personregistrerade fordon som idag inte kör efter taxameter. Hit hör till exempel olika typer av företagstransporter med limousine och transfer till flyg för utländska gäster med mera.

Sveriges Bussföretag tillstyrker förslaget att taxifordon ska få vara utrustat med särskild kontrollanordning istället för taxameter.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD