

## Yttrande över Taxiutredningens betänkande *Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)*

### **SAMMANFATTNING**

Regeringen tillsatte 2015 en utredning med tre uppdrag. Dessa var att:

1. Utredda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens
2. Utredda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.
3. Se över, och eventuellt förslå ändringar eller förtydligande av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner

Utredningen är nu färdigställd varpå förslag har lämnats att:

- Dagens möjligheter att få dispens från taxameter tas bort
- Det ska införas en ny kategori av personbefordran som ska ha särskild kontrollutrustning och att fordon som har sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter
- Samåkningsreglerna tydliggörs

### **FÖRBUNDETS SYNPKUNKTER**

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2016-12-08 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Förbundet tillstyrker förslaget om att införa en obligatorisk användning av taxameterutrustning. Förbundet har länge påpekat att risken för skatteundandragande och därmed oschyst konkurrens är hög så länge ett stort antal bilar har dispens från taxameterobligatoriet.

Förbundet tillstyrker även att det införs en ny kategori av personbefordran som ska ha en ny slags kontrollutrustning, så kallad *särskild kontrollutrustning*, och att fordon som har sådan utrustning inte behöver ha en taxameter. Förbundets ställningstagande förutsätter, som utredningen föreslår, att fordonen måste vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral.

Förbundet ser också positivt på att reglerna kring samåkning tydliggörs.

Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se)  
N2016/07415/MRT

### ***Kostnader i branschen***

Ett av argumenten från utredningen angående att införa en ny kategori av taxi var att kostnaderna för en taxameter är höga.

På sidan 186 beskriver utredningen att ny teknik som är mindre kostsam möjligen kan leda till lägre kostnader för taxibranschen, vilket är av betydelse på en marknad som är tyngd av kostnader. Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig frågande till det påståendet av flera anledningar.

Bland annat menade huvudutredaren själv på presskonferensen där utredningen presenterades att inträdeskostnaderna på den svenska taximarknaden är bland de lägsta i världen.

Tidningsartiklar i Sverige har dessutom visat på att vinstmarginalen för en stor och välkänd taxiväxel är 68 %. Däremot tyngs säkerligen åkerierna av kostnader. Bland annat har Arbetsförmedlingen konstaterat att lönsamheten för åkerierna i branschen är låg (se Arbetsförmedlingens rapport *Taxibranschen – Granskning ur perspektivet felaktiga utbetalningar och konkurrensbegränsning*). Av detta går det att dra slutsatsen att kostnaderna snarare är dåligt fördelade i branschen och inte att branschen som helhet är tyngd av kostnader.

### ***Risker med algoritmer som inte tar hänsyn till sociala och miljömässiga aspekter***

Någonting som utredningen inte undersöker och heller inte fått i uppdrag att undersöka är på vilket sätt körningar fördelas ut. Här vill Svenska Transportarbetareförbundet förebåda de modeller eller algoritmer som fördelar körningar utifrån principer som kan betraktas vara farliga ur såväl trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Vi har fått indikationer på att körningar i Sverige fördelas godtyckligt. Det vill säga att den förare eller åkare som står högst i gunst också får flest körningar. Det är i och för sig arbetsgivarens fulla rätt att leda och fördela arbetet, förutsatt att de faktiskt erkänner att de är just arbetsgivare.

Förbundet har också i internationella sammanhang funnit att transportföretag som opererar via digitala plattformar fördelar körningar utifrån en princip där den som har varit inloggad längst tid också får flest körningar.<sup>1</sup>

I kombination med att det för nuvarande saknas ett tillfredsställande sätt att kontrollera och säkerställa att kör- och vilotidsregler efterföljs kan algoritmer av detta slag vara förödande ur flera perspektiv.

---

<sup>1</sup> Jack Qui, forskare på Chinese University, Hong Kong  
<https://livestream.com/internetsociety/platformcoop2016/videos/141604919>

Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se)  
N2016/07415/MRT

Förbundet har tydliga indikationer på att det råder dålig ordning i branschen. En stor del av förarna har låga provisionslöner och långa arbetstider, vilket inte bara drabbar dem själva, utan också kunder och personer i behov av färdtjänst och skolskjuts. Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig positiv till ny teknik så länge den inte används som ett sätt att ytterligare försämma villkoren för våra medlemmar.

Stockholm den 31 mars 2017

**SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET**



Emil Burman  
*Utredare*