



2017-03-13

Ert dnr: NT2016/07415/MRT

Epost: n.registrator@regeringskansliet.se

Kopia: marie.egerup@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissvar angående: Taxi och samåkning, idag, imorgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafik-myndigheter i Sverige. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Flertalet av våra medlemmar ansvarar och samordnar också färdtjänst och skolskjuts på uppdrag av kommunerna.

Betänkandet följer i stort sätt de direktiv som beslutades i juli 2015. Utifrån dessa förutsättningar har förslag lämnat förslag kring obligatorisk taxameterutrustning, behov av ny kategori fordon för yrkesmässig personbefordran samt sett över regler kring samåkning mellan privatpersoner.

Sammanfattning

- Svensk Kollektivtrafik finner förslaget otillräckligt vad gäller reglering av samåkning och samåkningsplattformar. Förslaget riskerar att skapa en legaliserad plattform för svarttaxiverksamhet som utifrån förslagets ställningstagande att avstå från anmälnings- och ansökansförfaranden blir svår att granska för myndigheterna.
- Svensk Kollektivtrafik finner att förslaget att ta bort möjligheter till dispens från taxametertvång är missriktat och förutom att vara kostnadsdrivande mest drabbar den lagstyrda delmarknad som bedrivs genom offentlig upphandling och därmed redan är föremål för samhällets transparens och insyn.
- Svensk Kollektivtrafik anser att förslaget med "särskilt utrustning" kopplat till beställningscentraler är ett steg i rätt riktning för att underlätta och modernisera förutsättningarna vad gäller den delmarknad som bedriver persontransporter på en kommersiell avreglerad taximarknad riktad mot privat- och företagskunder. Dock måste säkerheten vara högre vad gäller de digitala lösningarna och identifikation av föraren jämfört med betänkandets förslag.

Vad är kompletteringstrafik?

Betänkandet hanterar kollektivtrafik väl lättvindigt. Konsekvenserna kring de föreslagna åtgärderna som främst drabbar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genom upphävande av taxameterdispenser och samåkningsreglering hanteras inte alls tillfredställande. Kunskapen kring kollektivtrafiken och dess regler verkar inte heller ha varit så hög i utredningen. Genomgående hänvisar man till ett begrepp "Kompletteringstrafik" vilket troligen



2017-03-13

utmönstrades ur lagstiftningen 1989.¹ Om betänkandets förslag till författning blir lagstiftning måste denna del omarbetas för att stämma med hur kollektivtrafiken i övrigt lagregleras.

Kollektivtrafiklagens ålägganden

Nuvarande Kollektivtrafiklagstiftning skiljer inte på om trafiken är anropsstyrd eller om turen går oavsett det finns resenärer eller ej. Begreppet Kollektivtrafik beskrivs som *"persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering."* Med fortlöpande ska inte tolkas att det exkluderar turer som kräver förbeställning. Grundläggande för att trafiken ska komma tillstånd med subvention från samhället är att det finns trafikpliktsbeslut på trafiken beslutade av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.²

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten väljer därefter om trafiken ska bedrivas med tåg-, buss- eller personbilsfordon samt med eller utan förbeställning, detta sker utifrån det rådande kundunderlaget, vilket optimalt bör göras på turnivå. Är kundunderlaget jämnt men litet upphandlar man ett personbilsfordon som går alla turer utan krav på förbeställning, är underlaget större ser man till att det är en buss som utför trafiken. Är underlaget riktigt lågt avtalar man istället med entreprenör och resenärer om ett krav på förbeställning på varje enskild avgång. Oavsett vilket fordon man sätter in har man för avsikt att på ett rationellt sätt ta betalt och validera köpta biljetter av resenärerna i ett gemensamt erbjudande till medborgarna i regionen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna, alternativt primär- och landstingskommuner – beroende på hur man avtalat i länet- har även ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Det förstnämnda enligt en lag som ålägger myndigheten att arrangera transporter för vissa persongrupper, de båda andra är främst ersättningslagstiftningar men där man av praxis även arrangerar transporter i personbilar och ibland i bussar. Även här är målsättningen att kunna använda samma kassa- och taxesystem som inom den allmänna kollektivtrafiken utifrån rationalitets- och rättviseaspekter. Med krav på taxameterutrustning försvåras denna strävan, då det skulle innebära dubbla kassasystem i fordonen, vilket inte är lagligt.

Gemensamt för de ovan nämnda reseformerna är att samhället är den som ser till att resorna kommer tillstånd och genom offentlig upphandling avtalar om pris och villkor. I upphandlingar ställs krav kring skatter, arbetsgivaravgifter etc vilket tryggar att den verksamhet som bedrivs är laglig och uppfyller samhällseliga förpliktelser. Färdtjänst och sjukresor beställs idag nästan uteslutande via beställningscentraler som vilken dag som helst kan öppna sina böcker för skattemyndigheten för att redovisa beställda uppdrag. Vad gäller

¹ Begreppet fanns ibland annat Kungl. Maj:ts Kungörelse (1968:462) med vissa bestämmelser om kompletteringstrafik med personbil och gav primär- och landstingskommuner möjlighet att anordna kompletterande trafik till linjetrafiken, som vid denna tid var kommersiell. 1986 överflyttades ansvaret till Trafikhuvudmännen. Om någon ännu använder begreppet så är det främst för den icke lagstödda trafik som vissa primärkommuner ännu erbjuder som komplement till den trafik som Regionala trafikhuvudmän arrangerar.

² Grundläggande kriterier för att fatta beslut om trafikplikt finns i EUs Kollektivtrafikförordning " se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda."



2017-03-13

skolskjuts faktureras hela kostnaden på samhället och för de andra resformerna en mycket stor del. Samhället är alltså oerhört noggrann med att man får det man betalat för och vare sig mer eller mindre. Några resor kommer alltså inte tillstånd om inte samhället godkänner en beställning.

Betänkandet redovisar föredömligt de 1737 fordon som har dispens från taxameterkravet och att 90 % av dessa används av samhället för ovan nämnda reseformer. Det är därför förvånande hur utredningen kan landa i det förslag man gör, genom att föreslå att dessa fordon antingen ska installera taxameter eller en annan form av kontrollutrustning kopplat till beställningscentraler. Är det dessa personbilsfordon som enkom bedriver persontransporter för samhällets räkning som är ett problem? Svaret på frågan är nej, vilket faktiskt utredningen själv också kommer fram till. Det är andra fordon, taxiregistrerade eller inte som utgör taxinäringens problem. Inget i utredningen påvisar att dessa dispensfordon bedriver svarttaxitrafik eller på annat sätt skapar skatteflykt. Förslaget blir ändå att för att fortsätta bedriva resor det regionala samhället är skyldiga att erbjuda enligt lag belastas med nya kostnader i uppskattningsvis nivån 60 miljoner kronor, och därpå följande år kronor i årliga kostnader 17 miljoner. Till vilken nytta?³ Ökade kostnader som betalas av det regionala samhället för att lösa pseudoproblem som utredningen själv konstaterar bygger på rykten och upplevelse om orättvisa.

De dispensfordon som enkom bedriver trafik för skolskjutsar, oftast en tur morgon och eftermiddag är troligen inte anslutna till någon beställningscentral idag, detta eftersom verksamheten är tämligen okomplex och följer ett av parterna fastställt schema. Det är en avtalsrelation mellan en taxiägare och en kommun, där i upphandling fastställt månatlig ersättning faktureras. För dessa fordon skulle alltså både kostnad för taxameter/särskild utrustning och anslutningskostnader och administration för att tillhöra en beställningscentral tillkomma. Att som utredningen sedan ge sken av att dessa nya kostnader skulle vara små genom att beräkna det som en andel av den genomsnittliga årsomsättningen för ett taxifordon visar enbart för låg förståelse. Dessa fordon används inte för taxi för privat- och företagsbetalande resenärer utan för samhällsorganiserade persontransporter, kanske en tur i vardera riktningen varje skoldag, vilket inte är den guldgruva som man kan fås att tro av utredningen. Utredningens slutsats borde därför ha varit att de fordon som används enbart för samhällsbetalda resor fortsatt genom dispens skulle vara befriade från tvånget att använda taxameter och motsvarande "särskild utrustning". Istället för samhället kostsamma årliga dispensansökningar som är fallet idag skulle utredningen dessutom kunnat ha föreslagit dispenser vars längd knöts till den avtalslängd samhället och tjänsteleverantören överenskommit om. Sammanfattningsvis, betänkandet föreslår att reglera två helt olika marknader, personbilstransporter för samhällsbetalda resor och privatresor med taxi med ytterligare pålagor och regler för den förstnämnda för att stävja problem i den senare. Detta beskriver betänkandet felaktigt som en obalans som måste undanröjas, enligt vårt synsätt är det mer att likna vid kollektiv bestraffning av en skötsam delbransch.⁴

³ Beräkning enligt utredningens siffror, antaget 25tkr för taxameter samt 10tkr i övriga kostnader per fordon.

⁴ SOU 2016:86, s 196



Förutsättningarna för fordon med taxameter måste bli bättre

Det råder ingen tvekan om att nya sätt att se på taxi behövs och att taxameterregleringen behöver förnyas. I många av avtalen som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tecknar ingår fordon som har taxameter. En grundförutsättning för att bedriva en rationell kollektivtrafikverksamhet med dessa taxiregistrerade fordon innebär att taxametern måste ses i första hand som en färdskrivare och inte som en kassapparat. När samhället (Regional kollektivtrafikmyndighet etc) köper transporttjänst i taxi måste den äga rätt att utrusta fordonet med en separat biljettviserings/betalutrustning som passar kollektivtrafikens behov. Tex en löstagbar handterminal på samma sätt som det fungerar idag för tåg och buss. Det ska alltså inte finnas några lagliga hinder för att den ekonomiska transaktionen när biljetter säljs inom köruppdrag för den regionala kollektivtrafikmyndigheten huvudredovisas i myndighetens kassasystem inte i taxametersystemet. Den skillnad i moms som gäller för omsorgsresor jämfört med privattaxi torde också vara lättare att kontrollera för skattemyndigheten om verksamheten anordnas på detta sätt.

Framtidens taxameter?

Varför finns taxametern? Hur utformas taxametern i ett autonomt fordon? Om resan sker förarlöst är det inte någon taxiresa då? Det är frågor man kunde förvänta sig att en utredning med namnet "Taxi och samåkning, idag, imorgon och i övermorgon" hade reflekterat över. Vi förutsätter hur som att framtidens taxameter inte ser ut som dagens utrustning.

Det är viktigt att taxametern utformas i mönster efter hur det fungerar på buss- och lastbilssidan. Taxametern används då för att digitalt registrera både föraren och fordonet vad avser sträcka och körtid. Varje förare loggar in digitalt och man vet med säkerhet att det är förare X i fordon Y det avser. I och med detta skulle den nuvarande "sagoboken" dvs tidboken för taxiförare som idag förs parallellt och manuellt vid sidan om taxametern kunna avskaffas. Det skulle ge en större kunskap kring taxiförarnas vardag till gagn både för Transportstyrelsen och Skattemyndigheten och även ge en säkrare och tryggare resa för resenärerna. Svensk Kollektivtrafik är förvånad över att utredningen därför inte fullföljer den tanke man beskriver på sidan 211 kring elektronisk identifiering. Flera parter lyfte behovet av att hantera denna fråga redan på den hearing som hölls i mars 2016.

Att följa utformningen från buss- och lastbilssidan skulle dessutom vara mindre kostnadsdrivande genom att använda redan påkomna lösningar som visat sig fungera. Förslaget riskerar istället att skapa kostnadsdrivande nationella särlösningar för en relativt liten bransch.

Certifiering av taxameter och särskild utrustning måste ske efter fastställda rutiner och med likvärdig säkerhetsnivå. Trådplombering är kanske omodernt och digital certifiering måste tillåtas för delar av utrustningen. Någon del av taxameter kanske måste vara fastmonterad i fordonet som innehåller en ID-del som är kopplat till fordonet men i övrigt bör flexibilitet tillåtas. Detaljerna bör föreskrivas i föreskrift av behörig myndighet med ramarna måste hanteras i lagstiftningen. Allt för mycket av ramarna lämnas i detta fall över till



2017-03-13

myndigheter att föreskriva om i framtiden. Det gör det onödigt svårt att både få grepp kring effekter och konsekvenser av betänkandet.

Särskild utrustning för taxifordon – ett alternativ till taxameter?

Betänkandet föreslår ett alternativ till taxameterutrustning i form av nya regler och ny teknik som kopplar samman taxifordon med beställningscentraler. Utredningen är på rätt väg, men når inte ända fram i förslaget. Två viktiga brister som kan nämnas är den övertro på GPS som framkommer i utredningen. Det är viktigt att det inte blir den standard som används för geografisk positionering eftersom det lätt kan manipulera (tex spoofing) och även är störningskänslig (tex i tunnlar). En annan brist i förslaget är avsaknad kring besiktning av fordon med "särskild utrustning". Detta borde lämpligen införas i Vägtrafikregisterförordning där motsvarande skrivningar för taxameter återfinnes.

Det framgår inte i betänkandet om det är tillåtet att ha fordon med både taxameter och "särskild utrustning" eller att ha två "särskild utrustning" i samma fordon. Detta måste tydligt framgå för att man ska kunna förstå om ett taxifordon ska kunna vara flexibelt och kunna ansluta sig till olika beställningscentraler och verka på de olika delmarknaderna för persontransporttjänster. Så länge ingen gemensam specifikation som är tvingande att använda för alla parter kommer olika IT-leverantörer för att binda sina kunder försöka skapa sär lösningar vilket riskerar omöjliggöra anslutning av ett fordon till flera beställningscentraler eller leda till onödiga merkostnader.

Kundperspektivet på kvittofrågan saknas

Avsnittet 8.4 är enögt fast i Skattemyndighetens syn på kvittot för skattekontroll och saknar ett resenärs-/kundperspektiv. Även resenären har behov av ett kvitto för att känna sig trygg att denne erlagt sin avgift och även som ett bevis för en genomförd transaktion vid reklamation och återbetalning i vissa fall. Hur ska detta lösas i det alternativa förslaget med särskild utrustning och beställningscentralen som part gentemot resenären? De resenärskategorier som reser med färdtjänst och sjukresor är inte alltid kapabla att hantera elektroniska kvitton som sänds från beställningscentralen. Det finns också en fördel att knyta kvittot mot ett särskilt fordon och en särskild förare för spårbarhetens skull. Eftersom betänkande saknas analys kring hur förslaget skulle påverka de utsatta gruppernas resenärer saknas också analysen kring hur (o-)realistiskt det skulle vara att fordon för samhällsbetalda transporter skulle välja "särskilt utrustning" om dispens från taxameter skulle försvinna.

Beställningscentralen

Problembeskrivningen i betänkandet tar upp två skilda typer av beställningscentraler, dels de som ägs av bolag utan intressegemenskap med anslutna taxiföretag och dels ägd av anslutna taxiföretag. Det som saknas är ett resonemang kring den tredje varianten, den relativt vanliga företeelsen att samhället äger och driver beställningscentraler. Dessa samhällsorganiserade beställningscentraler har andra drivkrafter och verkar inte utefter vinstmaximering utan i första hand utifrån samhällsnyttomål.



2017-03-13

De finns två olika funktioner som kopplas till beställningscentralen nämligen trafikledningen och redovisningscentralen. Det bör framgå i en lagstiftning att Regionala kollektivtrafikmyndigheter som upphandlar sin verksamhet ska ha rätt att köpa dessa två tjänster skilt från två separata organisationer.

Frågan om var beställningscentralen får lokaliseras

Frågan om EU-s dataskyddsförordning behandlas i betänkandet vad det gäller samåkningsplattformar, men frågan verkar ha glömts bort när det gäller beställningscentraler. Enligt vår uppfattning är frågan central då det handlar om hantering av uppgifter för resenärer med särskilda behov och uppgifter som direkt eller indirekt kan röja sjukdomstillstånd och funktionsnedsättningar.

Föraren är nyckeln till god service och en trygg transport

Idag ser vi en sjunkande kvalitet i nöjdheten för de samhällsorganiserade resorna som sker med anropsstyrd personbilstrafik. Branschen lider av komplicerade avtalskedjor där det är långt mellan betalaren och den faktiska utföraren. För att något dämpa följderna av detta har branschens infört certifiering av förare kring kunskap och bemötande. En brist som dock kvarstår är en generellt minskande lokalkännedom hos taxiförarna, vilket inte underlättas av att Transportstyrelsen gång efter annat anser att ett lokalkännedomsprov för förare är onödigt.⁵

Frågan om samåkning och dess avgränsning

Ökad samåkning mellan medborgare kan ha positiva effekter genom minskade utsläpp, minskad resursförbrukning, trängsel och behov av parkeringsplatser jämfört med om resenärerna väljer att åka var och en i egen bil. Samåkning är ett gott komplement till både den anropsstyrda och linjebundna kollektivtrafiken speciellt mellan platser där kollektivtrafiken inte är väl utbyggd. Men ökad samåkning kan också innebära risk för suboptimering om det svaga underlag som finns för allmän kollektivtrafik på vissa sträckor slås ut och resenärer som inte har samåkningsmöjlighet ställs utan transportmöjlighet alternativt ökar samhällets kostnader för kollektivtrafikförsörjning i dessa områden fast till mindre nytta än tidigare. I Danmark har man räknat ut att samåkning minskat efterfrågan på interregionalt tågresande med runt 10%. Detta kan vara vinstmariginalen för vissa linjer och trafikbolag. Ökad samåkning i personbil kan minska utbudet av kollektivtrafik även på rätt starka stråk och förutom detta handlar det om att i så fall uppmuntra en överflyttning av resenärer från relativt säkra miljöer så som tåg och buss till mindre trygga och mindre trafiksäkra färdmedel.

Svensk Kollektivtrafik har identifierat två fall av samåkningsliknande transporter som även de idag är oreglerade, men vars upphov utgår ifrån redan befintliga lagar. Det handlar dels om de resor som sker till vårdinrättningar där anhöriga/vänner skjutsar (Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor) och till skolor där föräldrar/grannar skjutsar elever för att ingen särskild skolskjuts anordnas på denna sträcka, så kallad självskjuts.⁶

⁵ Resultat från ANBARO, resenärsundersökningen för färdtjänst och sjukresor visar på sjunkande nöjdhet kring förarens förmåga att hitta. Trenden är dessutom lika i hela landet och inte enbart i storstadsområdena.

⁶ Skolskjutshandboken (SKL 2014) hanterar denna oreglerade men hävdvunna skolskjutsform på sid 65



2017-03-13

I båda fallen utgår ersättning enligt av samhället fastställda belopp för de kostnader som fordonsägare/förare ikläder sig. I båda fallen saknar föraren ett egentligt ärende till vårdinrättning/skola för egen del alternativt det innebär en omväg för denne på vägen mot sitt egna resmål. I dessa båda fall utgår ersättning som i vissa fall kan innebära att fordonsägaren/föraren går med vinst. Enligt vår bedömning är inte avgränsningen i 1 kap § 3 i Taxitrafikförordning (2012:238) tillräckligt tydlig för att dessa resor inte ska riskera att tolkas som taxitrafik vid en kodifiering av företeelsen samåkning.

Vi kan också finna tillfällen då lag och nuvarande sedvana kommer att gå på tvärs inom vanlig samåkning i betänkandets förslag. Anta att A och B samåker i As fordon till den gemensamma arbetsplatsen I, A uppskattar att kostnaden för resan är runt 900-1000 kr. A och B delar självklart lika på kostnaderna. Eftersom B är en empatisk person och inte vill riskera att känna att denna snyltar på A kräver denne att få betala minst 500 kr för sitt resande. Så flyttar C in i grannskapet och börjar samåka med A och B. C frågar B vad denne betalt och får svaret 500 kr. C finner detta rimligt och fördelaktigt jämfört med att köra egen bil varför även C börjar betala A 500 kr. Plötsligt har A intäkter på 1000 kr utan att kostnaderna ökat och A går med vinst. Vilka drivkrafter kommer A att ha att be att få mindre intäkter?

En annan fråga som utredningen varken tar ställning till eller reflekterar över är att betänkandets förslag möjliggör för samåkning i taxifordon. I betänkandet står att man inte överväger förbud för "privatmil" i taxifordonet. Dessa mil där taxameter/särskild utrustning är avstängd kan mycket väl användas för att köra samåkning mot betalning. Fordonet ser ut som en taxi för resenären, men hur ska resenären förstå vilken lagstiftning den reser inom? Här öppnas upp för ett skumt gränsland mellan det som resenären ser som reglerad och sund taxitrafik och föraren ser som skattefria oregistrerade extra intäkter.

Den samåkning som sker idag sker främst organiserad mellan personer som känner varandra. Den samåkning som betänkande velat uppmuntra är samåkning som sker koordinerat med hjälp av en extern part, en samåkningsplattform som matchar resbehov. Samåkningens bristande attraktivitet idag beror enligt vår bedömning inte på att verksamheten är svagt reglerad utan det handlar om samma utmaningar som den allmänna kollektivtrafiken har, dvs att få medborgarna att anpassa sina individuella planer till andra (ändra på sina tider och resmönster) samt att resa tillsammans med okända (trygghet och säkerhet, social osäkerhet, vilja att ha tid för sig själv, känsla av att ha kontroll över situationen).

Förmedlingstjänsten för samåkning

När det gäller förslaget kring förmedlingstjänst för samåkning finner vi inte att förslaget stämmer överrens med den del som berör samåkning. Förslaget öppnar upp för oreglerad vinstnivå för förmedlingstjänsten. Det innebär att de som står för de stora kostnadsposterna för resan, dvs förare och fordonsägare inte får möjlighet att göra vinst, medan förmedlingstjänsten som rimligen har låga kostnader per förmedlad resa ges möjlighet att gå med vinst. På detta sätt riskerar de svaga parterna fordonsägare och medresenärer att utnyttjas av den part som utför förmedlingsuppdraget och som de båda andra parterna är beroende av för att "affär" ska uppstå.



2017-03-13

Eftersom kostnadsdelning för samåkning innebär en stor besparing både för fordonsägaren och för resenären jämfört med att resa ensam kommer förmedlingstjänsten att ha potential till ett högt vinstuttag. Låt säga att förmedlingskostnaden i vårt exempel med resenärerna A, B och C ovan är 10 kr per person inklusive kostnader för betaltjänst. Resenärerna B och C hade haft kostnader på 1000 kr före samåkning och 500 kr efter samåkning för själva resan. Förare A har fått minskade kostnader om 1000 kr. Det finns alltså 2000 kr i minskade kostnader utifrån resenärernas perspektiv som förmedlingstjänsten kommer försöka ta ut sin "beskärda" andel utav när oreglerad vinst möjliggörs. Det minsta som kan krävas av en sådan tjänst är att den är anmälningspliktig och redovisningsskyldig vad gäller förmedlade av reseuppdrag och betalningar.

Om samåkningen inte får ha vinstkrav men förmedlingstjänsten dvs den webbplattform/app som används för att matcha resenär och fordon finns också en risk att vinster ändå kommer fordonsägaren till del beroende på hur avtalskonstruktioner ser ut mellan fordonsägare och förmedlingstjänst. Detta är alltså ett tydligt kryphål som lagförslaget inte hanterar och utredningen identifierar men duckar för.

Det är intressant att jämföra utredningens motivering till varför dispens för taxameter ska upphöra "*I utredningsarbetet har det inte kommit fram mer än anekdotiska belägg för detta*"⁷ och "*Det har inte framkommit några säkra indikationer på att de aktörer som i dag har dispens från taxameterkravet i någon större utsträckning undandrar sig beskattning. Att inrätta ett nytt system för att råda bot på underredovisning av skatteintäkter kan därför vara ett svagt argument för att införa ett nytt system om detta endast når de aktörer som i dag har dispens från taxameterkravet.*"⁸ jämfört med varför inte förmedlingstjänster ska åläggas tillstånds/anmälningsplikt "*Detta kan medföra en ökad risk för att plattformarna utnyttjas för att bedriva olaglig taxitrafik.*" Det är därför enligt vårt synsätt oförklarligt varför man väljer att genomföra förslag kring dispensförändringar istället för att fokusera på reglering av samåkningsplattformar.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

⁷ SOU 2016:86, p196

⁸ SOU 2016:86, p198