



Konkurrensen i Sverige 2018

Kapitel 26 Taximarknaden

RAPPORT 2018:1



KONKURRENSVERKET
Swedish Competition Authority

Utdrag

Det här dokumentet innehåller ett utdrag ur Konkurrensverkets rapport Konkurrensen i Sverige (rapportserie 2018:1).

Du kan läsa hela rapporten på vår webbplats

<http://www.konkurrensverket.se/publikationer/konkurrensen-i-sverige-2018/>

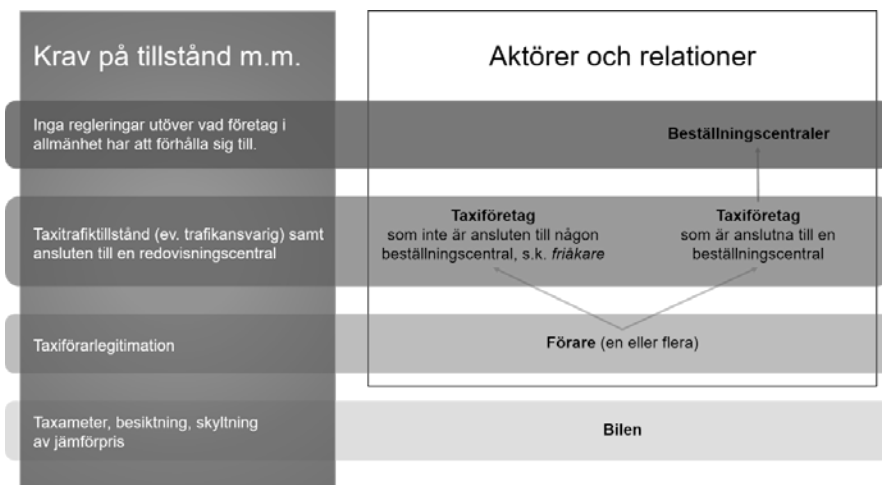
26 Taximarknaden

Jämfört med andra länder är den svenska taximarknaden i hög grad avreglerad då det inte finns någon begränsning av vare sig antalet fordon på marknaden eller prissättningen.

Det brukar sägas att taxibranschen avreglerades 1990 när regleringen av antalet fordon avskaffades och prissättningen släpptes fri. Precis som vid andra marknadsöppningar var det snarare en omreglering för att öppna upp tillträdet till och öka konkurrensen på marknaden. För samtidigt som marknaden öppnades för inträde och fri prissättning ställdes nya eller högre krav på lämplighetsprovning för tillstånd och behörighet, regler om kvitto och registrerade taxametrar, fordon, med mera.

Marknadsöppningen medförde fördelar för konsumenterna men innebar samtidigt en del nackdelar. År 1997 konstaterade Branschsaneringsutredningen³⁶⁹ att taxibranschen var en av de branscher som var mest utsatt för ekonomisk brottslighet. Över tid har flera åtgärder vidtagits för att komma till rätta med dessa problem. Införandet av jämförpriser och hur de ska skyltas samt bindande prisuppgifter vid jämförpriser över 500 kronor infördes för att skydda konsumenterna. Den 1 maj 2017 infördes kravet att föra över uppgifter från taxametern till en tillståndspliktig redovisningscentral för att minska fuskets och förbättra skattekontrollen i branschen. Figur 29 ger en översikt av aktörerna på marknaden och vilka krav som ställs på dem i dag.

³⁶⁹ SOU 1997:111 *Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott*, s. 229 och 252.

Figur 29 Taxibranschens aktörer och krav som ställs på taxi

Anm: Listan över krav är inte uttömmande. Kravet på taxiföretag att tillhöra en redovisningscentral gäller inte dem som beviljats dispens från kravet på taxameter i fordonen.

För taximarknaden finns viss officiell statistik men många av de uppgifter som finns att tillgå kommer från olika marknadsaktörer. Man bör därför ha i beaktande att ingen av dem har en hundra procentig anslutning och deras roll är primärt att ta tillvara sina medlemmars intressen.

26.1 Tillgången på taxibilar har ökat men det finns stora geografiska skillnader

Antalet taxibilar totalt sett och per invånare har ökat. År 1990 fanns det cirka 12 700 taxibilar. År 2016 hade antalet ökat med 36 procent till cirka 17 300.³⁷⁰

Utvecklingen i tillgänglighet ser dock olika ut mellan olika delar av landet. Taxiutredningen konstaterade att det i Stockholm finns en

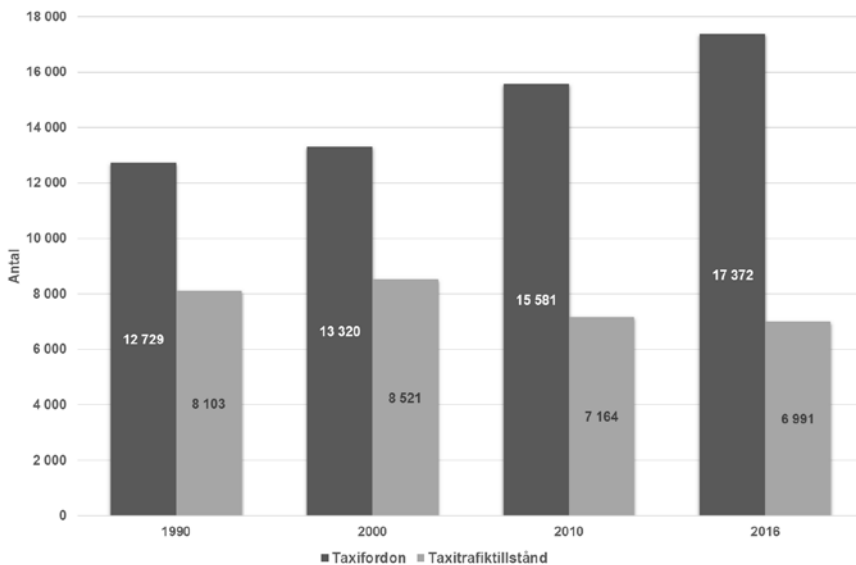
³⁷⁰ Svenska taxiförbundet *Branschläget 2017*.

överretablering medan det på mindre orter kan vara ont om taxibilar. Flest taxifordon finns i storstadslänen Stockholm följt av Västra Götaland och Skåne. Räknat i antal taxifordon per 1 000 invånare har Stockholms län högst taxitäthet (3,0) följt av Jämtlands län (1,9) och Norrbottens län (1,7). Lägst taxitäthet finns i Blekinge län (0,8), följt av Värmlands, Kronobergs och Kalmar län (0,9).

26.2 Marknaden konsolideras

Det finns en tydlig trend mot en konsolidering av antalet företag med taxitrafiktillstånd. Samtidigt som antalet taxibilar ökat har antalet företag med taxitrafiktillstånd minskat. Under perioden 2000 till 2016 har antalet taxitrafikföretag minskat med 1 530.

Figur 30 Antal taxifordon och taxitrafiktillstånd



Källa: Svenska taxiförbundet (2017) *Branschläget 2017*, samt Transportstyrelsen.

År 2016 fanns det 6 991 taxitrafikföretag. Av dem hade två tredjedelar ett enda fordon i sin verksamhet och åtta procent hade fler än

fem fordon. De flesta taxiföretagen är således små. Men utvecklingen över tid går tydligt mot färre och större taxitrafikföretag. Antalet taxitrafikföretag med en eller två bilar minskade med en fjärdedel under perioden. Under samma period ökade antalet taxiföretag med fler än 20 bilar fyra gånger.³⁷¹

Tabell 15 Antal taxitrafikföretag utifrån antal bilar i företaget och år

Bilar i företaget År	1	2	3–5	6–10	11–20	>20	Totalt
2000	6 146	1 252	859	194	50	20	8 521
2010	4 885	956	854	307	112	50	7 164
2016	4 646	950	833	341	135	86	6 991

Källa: Svenska taxiförbundet, *Branschläget 2017*, s. 16.

26.3 Beställningscentralerna den aktör de flesta möter

Antalet taxibilar och taxiföretag är en sak, men de flesta konsumenter som ska åka taxi kontaktar någon av beställningscentralerna. Enligt Taxiförbundet är åtta av tio taxiföretag anslutna till en beställningscentral.³⁷² De övriga taxiföretagen är så kallade friåkare, vilket innebär att de bedriver sin verksamhet utan att vara kopplade till en beställningscentral.

Enligt Svenska Taxiförbundet finns cirka 350 beställningscentraler i Sverige. Det kan vara såväl stora välkända beställningscentraler som till exempel Taxi Stockholm, Taxi Göteborg, Taxi Kurir och Taxi 020. Men en beställningscentral kan på en mindre ort bestå av

³⁷¹ Svenska taxiförbundet *Branschläget 2017*, s. 16.

³⁷² SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 136.

några enskilda åkare som gått samman och har ett gemensamt telefonnummer för beställning av taxi.

De stora beställningscentralerna kan ha flera olika sätt för att beställa och betala en taxi. Det finns även beställningscentraler i form av digitala plattformar som enbart erbjuder beställningar och betalningar via en app, som Uber och Mytaxi.

Även när det gäller beställningscentraler tycks det pågå en konsolidering. Ett exempel är koncernen Cabonline³⁷³ (före detta Fågelviksgruppen) där det ingår ett flertal olika beställningscentraler såväl som dotterbolag men även varumärken för beställningscentraler.³⁷⁴ Ett annat exempel är att medlemsägda Taxi Stockholm har dotterbolag för beställningscentraler i andra delar av landet.

På senare tid har en form av rikstäckande metabeställningscentraler vuxit fram. I dag finns det två sådana; Sverigetaxi och Svea Taxi Allians. Sverigetaxi är en del av Cabonline-koncernen men förutom beställningscentralerna i koncernen finns ytterligare beställningscentraler runt om i landet knutna till Sverigetaxi vilket gör att de erbjuder taxiresor på 206 orter i Sverige.³⁷⁵ Svea Taxi Allians består av 100 partners runt om i Sverige, utöver de tre ägarna.³⁷⁶ Tillsammans erbjuder de taxitjänster på 1 200 postorter.³⁷⁷ I vissa kom-

³⁷³ Moderbolaget Ixat intressenter AB ägs till 94 procent av fonder kontrollerade av H.I.G Capital som därmed har ett bestämmande inflytande över koncernen. Övriga 6 procent ägs av styrelse och ledning. (Källa: Ixat Intressenter AB, *Årsredovisning för räkenskapsåret 2016-01-01 – 2016-12-31*, Förvaltningsberättelsen s. 1).

³⁷⁴ Koncernen består av cirka 40 företag som i Bisnods branschindelning är taxi eller beställningscentral för persontrafik plus ett stort antal bifirmor till dessa. Källa: Bisnode InfoTorg.

³⁷⁵ Enligt företagets webbsida (2017-10-24).

³⁷⁶ Taxi Stockholm, Taxi Göteborg och X-läns Taxiservice.

³⁷⁷ Enligt företagets webbsida (2017-10-24).

muner ingår flera beställningscentraler i samma metabeställningscentral. Det förekommer även att en beställningscentral ingår i både Svea Taxi Allians och Sverigetaxi.

26.4 Stor skillnad hur taximarknaden ser ut i olika delar av landet

Taximarknaden kan delas in i tre verksamhetsgrenar: taxiverksamhet mot privatkunder, samhällsbetalda resor samt hyrverksverksamhet³⁷⁸. Den sistnämnda utgör en mycket liten del av marknaden. I den första kategorin ingår såväl privatpersoners resor som privata företags resor och offentliga verksamheters resor som inte är samhällsbetalda resor. Med samhällsbetalda resor avses här sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och kompletteringstrafik.

År 2000 var nettoomsättningen inom taxitrafikbranschen cirka 7,3 miljarder kronor, 2015 hade den nästan fördubblats till cirka 14,4 miljarder kronor.³⁷⁹ Samhällsbetalda resor samt taxiverksamhet mot privatkunder utgör cirka hälften var av intäkterna på taximarknaden. Inom segmentet taxiverksamhet mot privatkunder är det ungefär lika många resor som finansieras av juridiska personer som av privatpersoner.³⁸⁰ Omsättningen i hyrverksbranschen är betydligt mindre, 2012 uppgick den till 30 miljoner kronor.³⁸¹

³⁷⁸ Yrkesmässig trafik med personbil som bara kan förbeställas. Hyrverksverksamhet används exempelvis vid statsbesök men det kan även röra sig om företag som utnyttjar hyrbilar med chaufför för att ersätta eller komplettera så kallade direktionsbilar eller utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare. I de flesta fall sker därmed bokningen utifrån under vilken tid fordonet och föraren ska stå till förfogande än att åka en given sträcka. Betalning görs genom fakturering.

³⁷⁹ Trafikanalys (2016) *Transportbranschens ekonomi 1997 – 2015* Statistik 2016:37 flik 7.5a.

³⁸⁰ SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 138.

³⁸¹ SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 140.

Variationen är dock stor beroende på var i landet man befinner sig. Medan taxiverksamheten mot privatkunder är större ju större staden är utgör de samhällsbetalda resorna en mycket stor del av taxiresorna på landsbygden. På vissa håll rör det sig om närmare 100 procent av resorna. Därmed kan upphandlad taxiverksamhet vara avgörande för taxiföretag på mindre orter.³⁸²

26.5 Låg lönsamhet, skatteundandragande och subventionerade anställningar

Lönsamheten inom taxinäringen är låg. För näringslivet i stort är rörelsemarginalen mellan 5 och 8 procent medan för taxibranschen har den genomsnittliga rörelsemarginalen varit lägre än 2,3 procent. Enligt Taxiförbundet är rörelsemarginalen inom taxi låg även jämfört med andra trafikslag inom transportbranschen.³⁸³ Det finns även uppgifter om att lönerna inom taxi gått ned sedan avregleringen och att förarna har långa arbetsveckor, i genomsnitt 190 timmar per månad.³⁸⁴

Skatteundandragandet inom branschen är inte obetydligt. År 2011 gjorde Polisen en kontroll av 124 taxifordon i Stockholmsområdet vilket uppskattningsvis ledde till upptaxeringar motsvarande totalt 8,5 miljoner kronor.³⁸⁵ En granskning Skatteverket gjort av taxiföretag och chaufförer visade att det fanns en underredovisning av intäkterna i taxiföretagen om cirka 30 procent, det totala underredovisade beloppet uppgick till 170 miljoner kronor. Och ungefär var

³⁸² SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 138 och 145.

³⁸³ Svenska Taxiförbundet *Branschläget 2017*, s. 6.

³⁸⁴ Svenska transportarbetarförbundet (2013) *Taxibranschen i Sverige*.

³⁸⁵ SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 148, fotnot 62: proposition 2013/14:223, *Redovisningscentraler för taxi*, s. 16–17.

femte kontrollerad chaufför hade underredovisat de belopp de kört in.³⁸⁶

I taxibranschen förekommer subventionerade anställningar i förhållandevis stor omfattning. År 2014 fick 2 435 personer nystartsjobb som taxichaufförer, det motsvarade ungefär en person med nystartsjobb på var sjunde taxibil.³⁸⁷ Även här är skillnaden stor i landet. Cirka 60 procent av nystartsjobben fanns i de tre storstads-länen. Medan det i Stockholms län fanns cirka ett nystartsjobb på var tionde taxibil hade Skåne län nästan tre nystartsjobb på var tionde taxibil.³⁸⁸ En granskning Arbetsförmedlingen gjorde 2016 visade att cirka 30 procent av underlagen till utbetalningar för nystartsjobb hade sådana brister att en del taxiföretag kan vänta sig krav på återbetalning.³⁸⁹

26.6 Konkurrens och förändring på taximarknaden

Det är ingen tvekan att taximarknaden i Sverige i dag är öppen på ett annat sätt än i många andra länder. Trösklarna för företag och yrkesverksamma att träda in på marknaden är relativt låga, det råder fri prissättning och någon reglering av antalet fordon eller licenssystem för företag finns inte. Dock är såväl taxiverksamhet som yrkesutövningen reglerad.

På taximarknaden pågår en tydlig koncentration vilken sannolikt hänger ihop med den låga lönsamheten i branschen. På orter där de

³⁸⁶ SOU 2016:86 *Taxi och samäkning – i dag, i morgon och i övermorgon* s. 148, fotnot 63–64: Skatteverket, *Indikationer på skattefelet inom taxinäringen* (2012-12-12).

³⁸⁷ Sveriges Radio (2015) "Grafik: Så många taxiförare har fått nystartsbidrag" (2015-05-06).

³⁸⁸ Ibid. samt Trafikanalys *Fordon 2014 tabeller* Statistik 2015:5.

³⁸⁹ Sveriges television (2016) "Misstankar om bidragsfusk inom taxibranschen" (2016-07-31).

samhällsbetalda taxitjänsterna är verksamhetskritiska för taxibolagen kan konsolideringen drivas av upphandlingar där *the winner takes it all*. Detta eftersom det finns incitament för den anbudsgivare som inte vann upphandlingen att köpa den aktör som vann.³⁹⁰ Taxiföretagen är dock generellt sett små varför någon förvärvsprövning enligt konkurrenslagen (2008:579) ännu inte blivit aktuell.

Det är otvetydigt att problemen med skatteundandragande i branschen har givit statsmakterna såväl skäl som incitament att öka kontrollen. Vad som är orsak och verkan när det gäller låg lönsamhet och skatteundandragande är dock inte utklarat. Å ena sidan kan låg lönsamhet ha skapat en negativ spiral där skatteundandragande ses som nödvändigt för att vara konkurrenskraftig och kunna leva på inkomsterna. Å andra sidan innebär en underredovisning av intäkter på 30 procent att nettoomsättningen och därmed lönsamheten är skenbart låg.

Beställningscentraler är viktiga för marknadens funktion då de flesta taxiföretag får sina körningar via dem. Även bland beställningscentralerna sker en konsolidering. Hur konsolideringen och framför allt framväxten av metabeställningscentraler påverkar konkurrensen beror delvis på hur dessa fungerar. Är det till exempel metabeställningscentralen som bestämmer priset och vilket bolag som ska få körningen eller sätts priset av respektive taxibolag och konsumenten väljer sedan vilket bolag den vill anlita? Dessutom beror det på om det finns några andra beställningscentraler eller taxiföretag i kommunen som inte ingår i samma metabeställningscentral.

³⁹⁰ Ett exempel är vid färdtjänstupphandlingen i Lund 2007 då Taxi 020 vann upphandlingen och ett halvår senare köptes företaget upp av Cabonline. 2013 återupprepades situationen när Taxi Helsingborg vann färdtjänstupphandlingen i konkurrens med två Cabolineägda bolag och några månader senare köptes bolaget upp av Cabonline.

Delningstjänster, i synnerhet Uber Pop, har väckt stor uppståndelse såväl i Sverige som i andra länder. Efter att flera förare fällt för olaga taxitrafik lade Uber 2016 ned delningstjänsten Uber Pop i Sverige. Ubers inträde som taxibeställningscentral på den svenska marknaden har inte varit lika kontroversiellt som i andra länder eftersom den svenska taximarknaden är öppnare. Inträdet på den svenska marknaden kan ha påskyndat teknikutvecklingen och digitaliseringen av branschen. I dag erbjuder samtliga av de stora beställningscentralerna beställning och betalning via digitala plattformar och appar. Ubers profil att attrahera kunder genom att efterlikna hyrverksverksamheten med bland annat omärkta bilar kan även ha påverkat tjänsteutbudet hos befintliga beställningscentraler.

Taxiutredningen har föreslagit en ny reglering som öppnar för att använda en ny kontrollutrustning i stället för taxameter. Konkursverket har länge förordat en teknikneutral lagstiftning då kravet på taxameter hindrar innovation och teknikutveckling. Taxiutredningens förslag syftar till att ge Skatteverket och Polisen kontrollmöjligheter utan att knyta upp till den gamla tekniken för taxametrar. Därmed skapas utrymme för teknikutveckling och innovation även på det här området.

Det saknas skäl att skydda enskilda branscher eller aktörer. Samtidigt är det viktigt att det finns ändamålsenliga regleringar som inte snedvrider konkurrensen. När lagstiftaren funnit att det finns goda skäl att införa en strikt reglering av yrkesutövningen är det därmed också viktigt att samtliga aktörer på marknaden behandlas likvärdigt och lyder under samma förutsättningar. Om taxiutredningens förslag om ny kontrollutrustning genomförs finns en byggsten, möjligheter att kontrollera verksamheten, på plats om det i framtiden görs en översyn över förutsättningarna för att öppna för

så kallade taxiliknande tjänster³⁹¹. En sådan översyn måste i så fall även omfatta vilka av dagens regler som behöver ändras så att konkurrensen mellan taxiliknande tjänster och dagens reglerade taxi-verksamhet kan ske på likvärdiga villkor.

³⁹¹ Här avses samma definition som Taxiutredningen använde. Det vill säga "Begreppet taxiliknande tjänster används för att beskriva en ny företeelse på transportmarknaden i Sverige, som ännu inte har något vedertaget begrepp i vare sig i Sverige eller internationellt. Företeelsen innebär att privatpersoner kör personer i sina privata bilar mot vinstgivande betalning, där körningarna förmedlas av företag eller organisationer genom nätbaserade plattformar. Körningarna sker utan att det finns taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation. Två kända exempel på taxiliknande tjänster från Sverige är Uber Pop och Heetch." SOU 2016:86 *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, s. 24.