

Betänkandet SOU2016:86 Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon

Sammanfattning

Freys Hyrverk motsätter sig lagförslagen så länge dessa inkluderar hyrverksverksamhet. Med skyldigheter att ha taxameter, taxiskylt samt prisinformationsdekal så finns det inte längre någon marknad för hyrverksverksamhet. Freys Hyrverk förordar en särlagstiftning för hyrverksverksamhet där hänsyn har tagits till relevanta omständigheter för den verksamheten.

Begrepp – s 20

Hyrverksverksamhet är, trots att det år 1990 inlemmades i begreppet taxitrafik, en särskild och speciell verksamhet. Skillnaderna mot taxitrafik är större än likheterna, vilket motiverar ett särskiljande och en återgång till särlagstiftning.

Dispens från taxameterkravet – s 21

Hyrverksverksamhet har medgivits undantag från kravet på taxameter ända sedan lagändringen 1990. Det finns all anledning att inte belasta vare sig hyrverken eller myndigheter med ett dispensförfarande som i praktiken är ett permanent undantag. Även här visas att särlagstiftning för hyrverksverksamheten är motiverad.

3.3 Internationell överblick – s 115

Det finns idag ingen särskild reglering för hyrverkstrafiken, men med hänsyn till liggande utredning så vore det en lämplig lösning med särlagstiftning för hyrverkstrafiken.

4.4.3 Hyrverksverksamhet – s 140

Hyrverksverksamhet är särskild från taxiverksamhet på många sätt. Kundkravet på diskretion, kunskap och servicenivå tillsammans med undantagslös förbeställning, fasta priser och fakturering gör att hyrverksverksamheten inte är i behov av taxameter, taxiskylt eller prisinformationsdekal.

Hyrverksbranschen är ingen stor bransch, vilket framgår av omsättningssiffrorna, varför den heller inte är svår att kontrollera.

6.2.7 Dispenssystemet – s 185

Som angivits ovan så bör inte ett system bestå där dispenser ges per automatik. Istället bör ett permanent system införas med ett undantag direkt i lagen. Med en tydlig särlagstiftning för hyrverksverksamheten behövs inte ens ett undantag.

6.3.5 Passagerarnas intressen – s 189

Som angivits så finns inget behov av taxameterutrustning i hyrverksverksamhet, vare sig ur passagerarperspektivet eller ur det samhällseliga perspektivet, eftersom resorna uteslutande faktureras och sker till fasta priser.

6.4.2 Taxameterutrustningen kan vara en ... - s 193

Samtliga resor är förbeställda och faktureras till fasta priser.

7.4 Teknikinnovationer ... - s 209

För det fall kontrollutrustning skulle behövas för hyrverksverksamhet, t.ex. för att bekräfta att fordonet har behörighet att köra i kollektivfil, kan RFID-tekniken accepteras. Sådan föreskrift kan enkelt infogas i den föreslagna särlagstiftningen för hyrverksverksamhet.

8.36 Särskilt om taxifordon – s 273

Som tidigare angivits så är diskretion, kunskap och service ledord inom hyrverksverksamheten. Inbegripet i kunskap och service finns också säkerhet. Bland Freys förare finns ett stort antal som har genomgått kurser för säkerhetsklassad körning. Bland de körningar som genomförs dagligen finns transporter för regering och riksdag, statsbesök och näringslivet. Att avfärda denna viktiga del av hyrverksverksamheten med ett uttalande efter en kontakt med SÄPO och en kontakt med representant för ett säkerhetsföretag, är under värdigheten för en statlig utredning. Varje statsbesök innehåller säkerhetsrisker. Dagligen sker transporter där den resande vill göra detta diskret men samtidigt tryggt och säkert. Att sätta gula taxiskyltar på hyrverksfordonen förfelar den verksamheten. Även detta problem skulle undvikas med särlagstiftning.

8.40 Nya förutsättningar ... - s 276

Det bör inte införas undantagsregler för hyrverksverksamheten utan istället bör denna verksamhet helt lyftas ur lagstiftningspaketet för taxiverksamhet. Hyrverksverksamheten är klart definierad och har mer likheter med vanlig näringsverksamhet där man tar emot och utför beställningar för att sedan fakturera för utförd tjänst sedan den utförts.

16.3 Förslag till lag ... - s 446

2 b kap, 5 § - den beskrivna rutinen är mycket långt ifrån den verklighet som bedrivs genom hyrverksverksamhet. I många fall är resenären varken beställare eller betalare av transporten. Ofta kan beställaren vara en administrativ person på ett företag som anger vem som ska hämtas var och vart personen ska köras. När transporten har genomförts skickas fakturan till företaget. Den transporterade har inget intresse av kostnaden för transporten. Detta stadfäster behovet av att särreglera hyrverksverksamhet istället för att försöka klämma in den i begreppet taxiverksamhet.

Bil 1 - Ny kategori ... - s 478

I kommittédirektivet ges ett uppdrag att utreda om det finns ett behov av en ny kategori av yrkesmässig personbefordran. Det framhålls också att i propositionen Trafikpolitiken

(prop.1987/88:50) hade regeringen konstaterat att det ”fanns anledning att behålla en dispensmöjlighet från kravet på taxameter. Syftet var att en särskild form av beställningstrafik skulle kunna reserveras för vissa kundkategorier, som av olika anledningar önskade få transporten utförd utan att det finns en taxameter i fordonet.”

Med stöd av regeringens uttalande i propositionen Trafikpolitiken i slutet av 1980-talet kan vi konstatera att det fortfarande finns vissa kundkategorier som är i behov av transporter men som av olika anledningar inte anlitar taxifordon för dessa transporter. I 2010-talets Sverige finns ingen anledning att begränsa konkurrensen och kundens val utan snarare att bejaka det genom att erbjuda fler alternativ.

När det gäller utredarens uppdrag att utreda om det finns ett behov av en ny kategori av yrkesmässig personbefordran så önskar vi bidra med ett nygammalt förslag och föreslå att den nya kategorin ska vara hyrverksverksamhet.

Stockholm den 9 mars 2017

Freys Hyrverk Stockholm AB

Jan Westlund
VD