



UPPSALA
UNIVERSITET

Juridiska fakultetsnämnden

Box 256
SE-751 05 Uppsala

REMISSYTTRANDE

1 (2)

2017-03-10

JURFAK 2016/99

Näringsdepartementet

Remiss av taxiutredningens betänkande Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)
(N2016/07415/MRT)

Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet har genom remiss anmodats att yttra sig i rubricerat ärende. Fakultetsnämnden får härmed lämna följande synpunkter.

Redan tidigt i betänkandet slås fast, att utredningsdirektiven styrt förslaget i så väsentliga avseenden, att regler som befrämjar gemensamt brukande av resurser inte blivit möjliga, utan att inskränkning av nuvarande möjligheter varit målet. I betänkandet på s. 102 sägs följande om uppdraget:

»I direktivet har klart beskrivits att en utgångspunkt för gränsdragningen är att körningar med vinstsyfte inte kan klassificeras som något annat än taxitrafik. Det har bland annat i media framkommit att det finns förväntningar på att reglera utökade möjligheter för samåkning såtillvida att samåkning kan få ske med vinstsyfte samt utan krav på taxitrafiktillstånd och/eller taxiförarlegitimation. Det är emellertid utredningens bedömning att direktivet inte lämnar några sådana öppningar och det har också varit utgångspunkten för vårt arbete.«

Med denna förståelse av direktiven för utredningen, vilken också framstår som korrekt, finns mycket lite utrymme för att utreda de frågor som rör delningsekonomin möjligheter. Fokus i utredningen ligger också mycket tungt på frågan att minska möjligheterna till skatteundandragande. I betänkandet finns både resonemang om fördelar och nackdelar med sådana tjänster, men ramen för att tillåta samåkning är snäv. Att det ens skulle vara nödvändigt att slå fast, att samåkning som erbjuds till bekanta bör vara oreglerad även framdeles, är ett ställningstagande som bara blir begripligt ur synvinkeln att utredaren haft i uppdrag att hindra alla former av kommersiell samåkning. Med beaktande av de mål som uppställts för utredningen, har fakultetsnämnden inte anledning att anföra annat än marginella anmärkningar mot lagförslagets tekniska utformning.

Fakultetsnämnden delar utredningens uppfattning att det inte bör införas ytterligare restriktioner för att förhindra samåkning. Ett effektivt utnyttjande av samhällets resurser och ökad samåkning bör tvärt om av miljöhänsyn vara



UPPSALA
UNIVERSITET

REMISSYTTRANDE

2 (2)

2017-03-10

JURFAK 2016/99

eftersträvansvärt. Möjligheterna att tillhandahålla plattformar för att arrangera samåkning, om än utan annat utbyte än kostnadstäckning, bör därför snarare öka än minska om utredningens mål att ge regler för samåkning även för framtiden skall uppfyllas.

Nämnden vill emellertid framhålla, att rekvisiten i den föreslagna ändringen av 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) kan komma att bereda tolkningsproblem om de läses efter orden. Det finns exempelvis anledning att fråga sig om en person som erbjuder sig att använda sin bil för att en granne skall kunna ta sina barn till skolan en morgon verkligen har samma resmål eller skulle vara på väg åt samma håll. Att sådana väntjänster måste vara tillåtna även framdeles, framstår som en självklarhet.

Frågan om vad som utgör ersättningsbara kostnader är heller inte helt klargjord. I utredningen påpekas på s. 365-367 att vad som är en kostnad inte är alldeles lätt att avgränsa. Frågan vad som är kostnader i lagens mening lämnas över till rättstillämpningen. Det finns en uppenbar risk att vagheter av detta slag kan komma att användas för att slå ner på vissa företeelser som anses oönskade av andra skäl än själva transporten, medan andra tillåts fortgå för att de inte orsakar några egentliga problem, fastän de formellt skulle vara otillåtna om lagen lästes lika strängt som i det fall där ingripande ansetts kunna grundas på bestämmelsen. Med de uppställda målen för utredningen är emellertid sådana effekter förmodligen oundvikliga.

Förslag till yttrande i detta ärende har upprättats av professor Torbjörn Ingvarsson. Yttrandet har på delegation avgivits av Juridiska fakultetens dekanus, professor Mattias Dahlberg.

Mattias Dahlberg