

From: Thomas Johansson <Thomas.Johansson@livenation.se>
Sent: den 23 oktober 2020 13:02
To: I Registrator
Subject: diarienummer: I2020/00933/TM
Attachments: Yttrande från Freys Hyrverk Stockholm AB.DOCX

Categories: LWi

God eftermiddag Tomas,

Under mina mer än 50 år som företagare inom musikindustrin har alltid hyrverksverksamheten varit en viktig kugge. Att det funnits säkra, kompetenta och väl utbildade chaufförer och även korrekt anpassade fordon för transporter är och har varit en absolut nödvändighet.

Nu föreslår tyvärr regeringen i promemorian "Tillfälligt återinförande av taxameterdispens diarienummer: I2020/00933/TM" att hyrverksamhetens speciella regelverk ska tas bort. Hyrverksamheten ska bli taxi. Det är defakto en mycket stor skillnad mellan hyrverksverksamhet och traditionell taxiverksamhet. Inget ont om taxi. Vi använder båda delarna i vår verksamhet. Men vi behöver även i framtiden tillgång till fordon och chaufförer som kan möta våra krav och önskemål, inte minst ur en säkerhetsaspekt.

Jag uppmanar därför regeringen att omvärdera beslutet. Vi är, liksom många andra både företag och institutioner i Sverige helt beroende av att det finns en väl fungerande hyrverksamhet att tillgå.

Jag vill uppmana er att läsa genom Freys hyrverks remiss på promemorian (bilaga) och beakta dom sakliga och korrekta argument som företaget lyfter fram.

Med vänliga hälsningar

Thomas



THOMAS JOHANSSON

CHAIRMAN INTERNATIONAL MUSIC ^[1]_{SEP}

Direct: +46 (0)8 665 01 09 Mobile: +46 (0)70 632 00 09

Thomas.Johansson@LiveNation.se

Box 241 51, Linnégatan 89, 104 51 Stockholm

LiveNation.se



Till
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Yttrande över
Promemoria Tillfälligt återinförande av taxameterdispens
(dnr I2020/00933/TM)

Sammanfattning

Freys Hyrverk AB motsätter sig de föreslagna förändringarna om en ettårig dispens. En ettårig förlängning, som föreslås i promemorian, är varken en genomtänkt eller realistisk lösning. Liksom i våra tidigare remissvar anser vi att det är av största vikt för hyrverksbranschens överlevnad i Sverige att hyrverk regleras genom en särlagstiftning/motsvarande för hyrverksverksamhet. Där hänsyn tas till den särart som vår verksamhet innebär, då varken den nuvarande eller den 'nya kategorin av taxitrafik' är tillämpligt för hyrverksbranschens överlevnad.

Är det så att regeringen mot vår uttryckliga vilja väjer att genomföra förändringen med 'en ny kategori av taxitrafik' så är ett starkt önskemål av oss att tidsfristen för genomförandet förlängs.

Våra ställningstaganden och skälen för detta är följande:

- Den tillfälliga taxameterdispensen som är föreslagen behöver gälla under minst två år, eller till dess att en acceptabel 'särskild utrustning för taxifordon' är framtagen. Detta för att ge hyrverksbranschen möjlighet att anpassa sig till de nya reglerna.
- Det behöver säkerställas att den 'särskilda utrustningen för taxifordon' som avses att tas fram är teknikdanande och ytterst flexibelt utformad, för att kunna fungera på ett sätt som är anpassat för en hyrverksverksamhet. Det behöver också säkerställas att den 'särskilda utrustningen för taxifordon' kan tas fram till en rimlig investering för oss som verksamhetsutövare.
- Det behöver säkerställas, för hyrverksbranschens överlevnad, att den ekonomiskt och organisatoriskt klarar av att hantera förändringen där man är skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik.
- Vi är nu hårt ekonomiskt drabbade av Covid-19. Vi kan nu också tydligt se att pandemin riskerar att återkomma i en andra våg nu i närtid.

Särslagstiftning för hyrverkens överlevnad

Den 11 april 2019 beslutade regeringen om ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) som innebär att det från den 1 januari 2021 inte längre kommer vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd att få taxameterdispens. Förslaget innebär att innehavare av taxitrafiktillstånd får



välja mellan att ansluta fordon till en av två olika taxikategorier. Det nuvarande systemet, med krav på taxameter och redovisningscentral, som kommer att finnas kvar eller den för den nya kategorin av taxitrafik.

Som hyrverksföretag är ingen av dessa kategorier ett fullgott alternativ. Skillnaderna mellan vår verksamhet och traditionell taxiverksamhet är större än likheterna. Det faktumet klargör på ett tydligt sätt att verksamheterna bör hanteras separat sett ur ett lagstiftnings- och förordningsperspektiv, inrättandet av en så kallad ny kategori av taxitrafik är inte förenligt med att vår verksamhet ska kunna kvarstå. Det är tråkigt att konstatera att regeringen i beredningsarbetet inte har beaktat det faktumet trots att vi påpekat det i den tidigare delen av beredningsprocessen.

Den verksamhet vi företräder särskiljer sig på ett tydligt sätt i relation till traditionell taxiverksamhet. Vi agerar på en egen marknad och vår verksamhet vänder sig uteslutande till företag och organisationer. Våra ekonomiska förehavanden regleras genom vedertagen lagstiftning mellan företag och verksamheten bedrivs som beställningstrafik, där adresser, tider, val av fordon, chaufförens säkerhetsutbildning, språkkunskaper och ersättning avtalas i förväg med företagets beställningscentral. Bokningen görs oftast av en resebeställare och inte av resenären.

Vår affärsmodell bygger på en avtalsrelation mellan oss och kunden. I vår affärsmodell finns inte behov av en beställningscentral. Fakturering sker undantagslöst från hyrverksföretaget efter utfört uppdrag och enligt avtal med kunden.

Redan idag har vi en fullständig kontroll av våra förars arbetstider och vi kan säkerställa att det finns en direkt koppling mellan det arbete föraren utför och det som sedan registreras och faktureras till kunden. Vi har utvecklat en mobil applikation som föraren registrerar sitt arbete via.

Vår hyrverksverksamhet bedrivs på samma sätt som övriga världen som beställningstrafik. Det kännetecknas av diskreta fordon och kännetecknas av hög service. I stora delar av världen, där taxitrafik är reglerad, medges tillstånd för s k PHV (Private Hire Vehicle) verksamhet. Ett motsvarande behov som även finns i Sverige, vilket vitsordas av såväl som Regeringskansli, Nobelstiftelse, utländska beskickningar samt av svenskt näringsliv.

Vi förordar första hand en särlagstiftning/motsvarande för hyrverksverksamhet där hänsyn tas till den särart som vår verksamhet innebär. Argumenten har vi presenterat på ett tydligt och övertygande sätt i vårt remissvar på Betänkandet SOU2016:86 Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon. Remissvaret är en bilaga.

Är det så att regeringen mot vår uttryckliga vilja väjer att genomföra förändringen så är ett starkt önskemål av oss att tidsfristen för genomförandet förlängs. Vi är nu hårt ekonomiskt drabbade av Covid-19. Vi kan nu också tydligt se att pandemin riskerar att återkomma i en andra våg nu i närtid.

Samtidigt kommer vi, om förslaget genomförs, ställas inför betydande ekonomiska investeringar. Den kostnadsökningen och införandet av nya rutiner för att anpassa oss till regelverket som gäller för taxi kommer att vara dyrt och ta både tid och energi.

- Vi behöver rimliga förutsättningar för att ställa om verksamheten. Den tillfälliga taxameterdispensen som är föreslagen behöver gälla under minst två år, eller till dess att en acceptabel 'särskild utrustning för taxifordon' är framtagen. Detta för att ge hyrverksbranschen möjlighet att anpassa sig till de nya reglerna.



Anno 1896

- Den 'särskilda utrustningen för taxifordon' som avses att tas fram behöver vara teknikdanande och ytterst flexibelt utformad, för att kunna fungera på ett sätt som är anpassat för en hyrverksverksamhet. Vid nobelmiddag, större statsbesök eller liknande behöver vi ges möjlighet att tillfälligt utöka vår fordonsflotta genom inhyrning av fordon från ex Volvo, Mercedes eller liknande. Den 'särskilda utrustningen för taxifordon' behöver vara så pass teknikdanande att den på ett flexibelt sätt kan användas även vid tillfälliga större uppdrag i vår verksamhet. Detta är ett grundkrav för vår överlevnad. Med dagens teknikutveckling ser vi stora möjligheter att detta ska kunna vara möjligt.
- Det behöver säkerställas att den 'särskilda utrustningen för taxifordon' kan tas fram till en rimlig investering för oss som verksamhetsutövare.
- Det behöver säkerställas, för hyrverksbranschens överlevnad, att den ekonomiskt och organisatoriskt klarar av att hantera förändringen där man är skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik.

Avslutade kommentar

Vi vill påtala den avsevärda risken för att ett seriöst företag som Freys som alltid betalar sina skatter och avgifter samt våra medarbetares löner och förmåner via rådande kollektivavtal skadas. Vi har under all vår tid varit oerhört följsamma och skött de åtaganden som åligger oss som företag. En ökad reglering riskerar slå undan benen för oss som en seriös och långsiktig aktör.

— — —

I detta ärende har Jan Westlund beslutat. PO Månsson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Peter Thomason och Magnus Larsson deltagit.

Freys Hyrverk Stockholm AB
Jan Westlund, vd