

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Deres referanse: Anders Werb

Oslo, 05.02.2018

Innspill fra Abelia om endring av drosjereguleringen

Om Abelia

Abelia er NHOs landsforening for kunnskaps- og teknologibedrifter, vi har ca 2.100 medlemsbedrifter med omtrent 49.000 ansatte over hele landet. Abelia har medlemmer innenfor blant annet IKT, undervisning, forskning, konsulenttjenester, kreative virksomheter, delingsøkonomien og frivillige organisasjoner.

Innspill

Viser til møte i Samferdselsdepartementet 11.12.17 der det ble varslet en igangsetting av et større regelverksarbeid hvor blant annet behovsprøvingen og sentraltilknytningsplikten ble foreslått opphevet, men der det også ble gjort klart at kravet til drosjeløyve skulle bestå. Departementet ytret ønske om innspill til Samferdselsdepartementets videre prosess. Abelia takker for anledningen til å kunne bidra.

Abelia har ved flere anledninger tidligere gitt innspill til modernisering av regelverket for yrkestransport. Vi er fornøyd med at ESA har gitt klar beskjed om sin holdning til norske reguleringer innen persontransport, og at departementet nå går inn for å etterkomme kravene. For Abelia er det mest vesentlige at markedsreguleringer tillater og understøtter innovasjon, ny teknologi, etableringsfrihet og er i takt med forbrukernes ønsker.

Ny lovgivning bør ta utgangspunkt i de nødvendige samfunnsmessige hensyn som loven skal sørge for, og deretter spesifisere de krav som er nødvendige for å oppnå disse hensynene. Dette for å sikre at lovgivningen best mulig tilfredsstiller samfunnsmessige hensyn i dag, men hvis mulig – også framover i tid.

Abelia ønsker å gjøre oppmerksom på at vi tidligere i prosessen har gitt våre innspill til modernisering av regelverket, disse innspillene kan finnes her:

<https://www.abelia.no/bransjer/ikt/delingsokonomi/horinger/horingsinnspill-fra-abelia-om-fremtidig-drosjeregulering/>

<https://www.abelia.no/bransjer/ikt/delingsokonomi/horinger/abelias-horingsinnspill-delingsokonomiutvalget/>

I vårt innspill til NOU 2017:4 støtter Abelia utvalgets anbefalinger for persontransportsektoren. I grove trekk kom utvalget frem til følgende:

Dagens løyveplikt oppheves for den som vil drive eller tilby drosjetransport med personbil mot vederlag. Dermed faller også systemet med behovsprøving av antallet drosjeløyver og driveplikten bort. Andre endringer:

- *Plikten til å ha drosjevirkosomhet som hovedervert oppheves.*
- *Plikten til å være tilknyttet drosjesentral oppheves.*
- *Maksimalprisreguleringen oppheves.*
- *Krav om kjøreseddel beholdes.*
- *Det innføres regler som sikrer at informasjon om turer og priser registreres og lagres, men kravene utformes teknologinøytralt slik at for eksempel måling og registrering basert på GPS godtas på linje med taksameter.*
- *Det innføres plikt til å gi forhåndspris i bestillingsmarkedet.*

Det er fortsatt Abelias vurdering at dersom disse anbefalingene gjennomføres vil det tilfredsstillende ESAs krav, samt at det vil bidra til å skape et bedre transporttilbud. Alle aktører må kunne forvente konkurranse på like vilkår. Abelia mener det for drosjemarkedet innebærer en betydelig deregulering av eksisterende regulering for de tradisjonelle aktørene. Abelia mener endringene tar utgangspunkt i at behovsprøvingen i drosjemarkedet skaper for høye etableringsbarrierer og at manglende konkurranse gir høyere priser og lavere kvalitet på tilbudet.

Behovsprøving, løyve og kjøreseddel

Abelia støtter departementets vurdering lagt fram i møte 11.12.17, om at behovsprøving av drosjeløyver kunstig begrenser antallet aktører i drosjemarkedet, og at behovsprøvingen dermed må fjernes. Vi mener også det er helt riktig å oppheve sentraltilknytningsplikten. Samferdselsministeren gjorde det samtidig klart i møtet med partene at løyveplikten skulle beholdes og at det vil komme nye krav til kjøreseddel. Hvilke krav som vil settes til løyve og kjøreseddel er nå under vurdering.

Abelia vil benytte anledningen til å fraråde å legge til nye krav til løyvehavere og/eller til utstedelse av kjøreseddel enn det som er tilfellet i dag. Vi mener effekten vil være å skape unødvendige barrierer for etablering i markedet og at disse vil være i strid med allmennhetens interesse. Abelia viser til ESAs grunngitte uttalelse der prinsipielle forhold knyttet til konkurranse, fri etableringsrett og markedssvikt står sentralt. Det er derfor viktig at regelverk ikke endres på en slik måte at etableringshindringene de facto innbakes i andre krav eller nye regler. Spesifikke krav til type bil eller utstyr i bil for å kunne få løyve kan være slike eksempler. Videre tar det i dag uforholdsmessig lang tid å skaffe seg løyve med kurs, eksamen, kompetansebevis, søknadsprosesser, behandlingstid, etc. Vi anbefaler departementet å vurdere kriterier som senker terskelen, og korter ned tiden det tar fra man bestemmer seg for å begynne å kjøre, til man kan være på veien.

Distriktene

Abelia har forståelse for at situasjonen i byene er annerledes enn i distriktene. Det er ikke ønskelig at en konsekvens av omleggingen skal bli en utilfredstilende situasjon for transport av privatpersoner i distriktene. Et flertall i delingsøkonomiutvalget reflekterer i rapporten over at omleggingen i yrkestransport "kan tenkes å svekke transporttilbudet i tynt befolkede områder". Flertallet i utvalget mente likevel at å fjerne etableringshindringer som driveplikt og krav om hovedervert "vil gjøre det lettere å drive med drosjelignende transport." For Abelia vil det også av denne grunn være vesentlig å unngå å tillegge kompetansekrav, og krav til utstyr i bil som forhindrer befolkningen å drive persontransport med egen bil. Persontransport med egen bil kan vise seg å utgjøre et godt supplement i tynt befolkede områder. Det er bedre at dette skjer i kontrollerte former gjennom en aktør enn at behov og etterspørsel formidles gjennom sosiale medier der det er svært liten sikkerhet for passasjerer, uklarhet rundt prising og innberetning til skattemyndigheter.

Det er viktig å sikre forbrukere prisinformasjon, sikre behovet for innrapportering av skatteinformasjon, og å ivareta sikkerheten til passasjerene. Nye regler bør derfor stille krav til at turer og priser registreres, informasjon lagres og at skattemyndighetene får tilgang til relevant informasjon. Abelia mener at kravene til dette må være teknologinøytrale. Kravene kan imøtekommes uten særlige krav til kjøretøyene, med unntak av ordinære krav om forsikring, periodisk kjøretøykontroll og alder.

Skatt

Abelia ønsker at det så raskt som mulig innføres en obligatorisk innrapporteringsordning til skattemyndighetene slik delingsøkonomiutvalget foreslo. En slik rapportering vil skape økt transparens og være et godt verktøy for skatteetaten, men det vil også bidra til forenkling for tilbydere på plattformer som har betalingsløsninger som en del av sin formidlingsplattform.

Overgangsordning

Abelia foreslår at det umiddelbart innføres en geografisk begrenset overgangsordning. En overgangsordning, som begynner med å åpne markedet i noen begrensede områder, kan være en måte å sikre at det er et fullgodt transporttilbud i hele landet. Det er av avgjørende betydning at man i en slik overgang fra første stund åpner markedet fullstendig, uten å legge ytterligere krav til utøvelsen av persontransport i det geografiske området man velger, slik at man dermed kan analysere og forstå effekten av et minst mulig påvirket marked. Dette vil være verdifull innsikt for dereguleringer i resterende geografiske områder.

Formålet med en slik overgangsordning er:

1. Å samle erfaringer og data som kan brukes til vurdering av dereguleringens effekt, og forventet effekt, på ytterligere geografiske områder. Disse erfaringene vil være særlig viktige i håndteringen av forskjeller mellom by og land.
2. Å gi det eksisterende transporttilbudet i mindre befolkede områder mulighet til å omstille seg gjennom en trinnvis geografisk implementering av nytt regelverk.

I perioden kan myndighetene skaffe til veie nødvendige erfaringer for å sikre best mulig

implementering av dereguleringer, for eksempel ved å samle data etter deregulering i større byer og tettsteder med omkringliggende områder først, for så å benytte disse dataene til å bedre forstå effekten og tilbudet ved deregulering i mindre befolkede områder.

Erfaringsgrunnlaget vil også være relevant for videre utforming av regelverket. Eksempler på data som det kan være nyttig å samle i en slik overgangsperiode:

- Prisutvikling i markedet
- Lønnsutvikling for sjåførere og eiere
- Antall gjennomførte turer i markedet
- Tilgjengelighet / ventetid fordelt på tid på døgnet
- Opplevd kvalitet for forbrukere / passasjerer

Abelia har i vårt innspill fra 17. april 2017 skissert to forskjellige strukturer for overgangsordninger og viser til disse som mulige eksempler på hvordan dette kan gjøres.

Andre kommentarer og innspill

Erfaringer fra andre markeder der nye aktører har etablert seg er at kvaliteten på de lokale transport- og taxitjenestene øker når det blir konkurranse i markedet. Dette har vi også sett i Oslo, der de etablerte sentralene har forbedret tilbudet sitt både på pris og deres applikasjoner, for eksempel via et vurderingssystem og forhåndsprising etter at Uber etablerte seg i Oslo i 2014. Konkurranse i markedet gir altså resultater.

Det er også viktig å påpeke at dagens system og manglende konkurranse får svært uheldige konsekvenser for befolkningen også i de store byene. De mange mediasakene og konfliktene rundt pasientreisene i Oslo de siste månedene er et eksempel på dette. I korthet har Oslo universitetssykehus inngått en avtale med to taxiselskaper om pasientreiser, sjåførene prioriterer ikke pasientkjøring angivelig fordi reisene ikke lønner seg for sjåførene. Pasientene må vente i timevis fordi sjåførene tjener mer penger på å ta andre turer. Eller som tidligere leder av delingsøkonomiutvalget Tommy Staahl Gabrielsen så treffende skriver i Dagens Næringsliv 19.12. 2017: *"Problemet er altså ikke at drosjene ikke tjener penger på pasientreisene, men heller at de tjener mer på ordinære turer. I så fall er problemet ikke at prisene i avtalen med Oslo universitetssykehus er for lave, men heller at de ordinære takstene er altfor høye. Dette skyldes at priskonkurransen i drosjemarkedet ikke fungerer, og denne saken illustrerer dette med all tydelighet"*.

Det bør være en generell målsetting for omstillingen av Norge å lempe på og forenkle eksisterende regulering der det er mulig. Vi må unngå at fremveksten av delingsøkonomien bidrar til å regulere oss inn i en situasjon som skaper problemer for fleksibiliteten i norsk økonomi – særlig ikke før eventuelle problemer oppstår. Det er avgjørende at krefter som tar initiativ til verdiskapning og nødvendig omstilling får like konkurransevilkår og at vi som nasjon ikke møter dem med regulering som var utarbeidet under helt andre forhold. Samtidig må vi selvfølgelig følge med på utviklingen og verne om grunnverdiene i velferdsstaten og i trepartssamarbeidet. Myndighetenes oppgave i møte med nytt næringsliv bør være å balansere ulike hensyn og skape et rammeverk der gamle og nye forretningsmodeller eksisterer side om side.

Med vennlig hilsen,



Christine Korme
Direktør for digitalisering og fornying