

Samferdselsdepartementet
0032 Oslo

Ref.: 15/2200

Oslo, 01.04. 2016

Høringsinnspill fra Abelia om fremtidig drosjeregulering

Innhold

1	Om Abelia	2
2	Innovasjon til fordel for forbrukere og samfunn	2
2.1	Digitalisering	2
2.2	Delingsøkonomi	3
2.3	Mobilteknologi	4
3	Rettferdig konkurranse og tilgang til teknologi	4
3.1	Utfordringer i dagens marked for transport av individer	5
4	Fordelene med teknologi for forbrukeren	6
4.1	Sikkerhet	6
4.2	Kvalitet	7
4.3	Tilgang på transporttilbud.....	8
5	Fordelene med teknologi for førere.....	9
6	Fordelene med teknologi for myndigheter	9
7	Fordelene med teknologi for byer	10
7.1	Carpooling, redusert bileierskap og miljøgevinster	11
7.2	Sameksistens mellom taxi og transportdeling.....	12
8	Anbefalinger for et fremtidig juridisk rammeverk	13
8.1	Deregulering av eksisterende persontransportmarked.....	15
8.2	Erfaring fra andre land	15
8.2.1	Estland	16
8.2.2	Nederland	16
9	Begrepsavklaringer.....	16
10	Avslutning.....	17

1 Om Abelia

Abelia er NHOs landsforening for kunnskaps- og teknologibedrifter, vi har ca. 1750 medlemsbedrifter med omtrent 44.000 ansatte over hele landet. Abelia har medlemmer innenfor blant annet IKT, undervisning, forskning, konsulenttjenester, kreative virksomheter og interesseorganisasjoner. Blant disse er det en rekke aktører innen delingsøkonomien.

I sitt høringsbrev inviterer departementet Abelia og enkelte andre bransjeforeninger til å komme med konkrete skriftlige innspill knyttet til et fremtidig drosjeregulering som ivaretar hensynene til innovasjon, kreativitet og nyskaping i markedet samtidig som det sikres en sunn konkurransesituasjon mellom ulike aktører i markedet. Vi sender med dette våre innspill til fremtidig regulering av drosjenæring på vegne av våre medlemmer.

2 Innovasjon til fordel for forbrukere og samfunn

2.1 Digitalisering

Teknologi visker ut landegrensener, kulturelle grenser, økonomiske grenser, bransjegrensener og personlige grenser. Teknologi bidrar også til utvikling, vekst, læring og tilgang på informasjon gjennom tilgjengelig og effektive tilganger.

Norge står nå overfor store utfordringer. Vi blir stadig flere og vi blir stadig eldre. Olje og gass er i mindre og mindre grad en vekstmotor som norsk økonomi kan lene seg på. Fremover må vi alle belage oss på å gjøre mer for mindre. En slik omstilling krever at vi må utløse innovasjonskraften i samfunnet vårt gjennom forskning, digitalisering, omstilling av eksisterende næringsliv, samt at vi må utvikle nye virksomheter med eksportpotensial. Vi må øke effektiviteten og produktiviteten i alle sektorer.

Digitalisering bringer med seg muligheter for nye forretningsmodeller. Ved å bruke teknologi som bedrer informasjonsflyten mellom tilbydere og kunder åpner dette for høyere grad av ressursutnyttelse enn man tidligere har kunnet oppnå. Dette gjelder i meget høy grad i transportmarkedet, der det er stor variasjon i etterspørselen basert på tidspunkt og sesong. Delingsøkonomien har hatt kraftig fremvekst og mye fokus de senere årene, og selskaper med slike forretningsmodeller utfordrer bestående virksomheter og myndighetenes reguleringer på en rekke områder. Skatt, arbeidsliv og forbrukerrettigheter er blant disse.

Vi kan ikke møte fremtidens arbeidsliv med gårsdagens regler. Delingsøkonomien kan skape ny jobbvekst og større verdier, men den utfordrer også lover, regler og etablerte selskaper. Sett med Abelias øyne må disse selskapene reguleres på en måte som ivaretar innovasjonen, verdiene og arbeidsplassene de skaper, samtidig som vi sørger for at selskapene bidrar til en bærekraftig verdiskaping i samfunnet.

Det er også viktig å påpeke at vi med disse innspillene forsøker å tenke framover i tid. Per i dag er det ikke mange aktører innen delingsøkonomien som driver transportdeling i Norge. Vi ser for oss at

disse i de nærmeste årene kan bli flere. De endringene som gjøres nå bør så langt det er mulig ha en fremtidsrettet innretning.

2.2 Delingsøkonomi

Det finnes mange svar og definisjoner på hva delingsøkonomi er, og ikke er. Enkelt sagt kan vi si at i en verden av overskuddskapasitet kan personer leie en del av overskuddet slik at brukeren slipper å eie varen eller tjenesten. Utleier tjener på sin overskuddskapasitet for eksempel ved å leie ut en bil når vedkommende ikke trenger den selv. Via en formidlingsplattform eiet av et selskap føres utleier og leietaker sammen. Selskapet tar et gebyr for å formidle kontakt mellom partene. Slik er Uber, Nabobil.no, Airbnb, WeClean, Leieting, Lotel og en rekke andre virksomheter organisert. Overskuddskapasitet kan være gjenstander, penger, tid, kompetanse m.m., eller en kombinasjon av disse.

Felles for selskapene i delingsøkonomien er at de ikke selv eier eller produserer de varene eller tjenestene de formidler. Denne typen selskaper trenger derfor ikke produksjonsmedarbeidere. Selskapene har kun et fåtall administrativt fast ansatte sammenliknet med en mer tradisjonell tjenesteyter eller produsent. Ofte er det brukerne selv som utgjør en vesentlig del av markedsføringskanalen.

En av forutsetningene for forretningsmodellen er at formidlingsplattformen er digital. Den digitale plattformen er muliggjort av stadig billigere datakraft og høy utbredelse av rimelige digitale enheter. Lederen i Uber i Norge, Carl Edvard Endresen, forklarer teknologiens rolle i utviklingen ved å si at for bare seks år siden hadde ikke iPhoneen en gang den *batterikapasiteten* som Ubers løsning krever¹.

Abelia har høyt fokus på delingsøkonomien og vi har gjennomført en rekke rundebordsmøter, direkte møter med statsråder og politisk ledelse i ulike departement, stortingsrepresentanter samt holdt en større konferanse om temaet. På vår konferanse om delingsøkonomi i mars 2016 uttalte Finansminister Siv Jensen at "*... å legge hindre i veien for nye teknologiske fremskritt er aldri en vei å gå*". Deretter annonserte statsråden etableringen av et eget delingsøkonomiutvalg som svar på Abelias oppfordring om en NOU.² Samtidig har det vært en omfattende offentlig debatt om regulering av delingsøkonomien, og statsminister Erna Solberg har poengtert at regjeringen vil finne løsninger som gjør at Uber og de andre delingsøkonomiselskaperne kan leve sammen med de etablerte norske næringene³. Vi er glade for den tydelige og positive responsen fra politisk hold, og Abelia har store forventninger til hvordan dette følges opp i departementene.

Abelia mener Norge må omfavne nye innovative og digitale forretningsmodeller og regulere dem fornuftig. Vi mener også at debatten om regulering av delingsøkonomien har belyst et mer generelt behov for gjennomgang av eksisterende reguleringer som er gjort utdaterte av den teknologiske utviklingen vårt samfunn tar del i. Eksisterende ordninger må ikke bli et vern for noen aktører og etableringsbarrierer for andre. Allmenne krav til inntektsrapportering, person- og forbrukervern, sikkerhet og konkurranse på like vilkår for like tjenester må ivaretas.

¹ <https://www.dn.no/meninger/debatt/2015/11/12/2142/Teknologi/uber-tar-ansvar>

² <http://www.dn.no/grunder/2016/03/03/1127/Delingskonomi/nytt-delingsutvalg-fr-ett-rs-frist>

³ <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/uber/erna-solberg-om-delingsoekonomi-vil-ikke-forby-uber-og-airbnb/a/23591623/>

Delingsøkonomien bør sees til for å identifisere muligheter for oppmyking og deregulering av eksisterende tjenester og markeder, fremfor at en oppregulering av nye aktører skal være regelen. Professor Tor W. Andreassen ved NHH utfordret arbeidet med regulering på en god måte på Abelia seminar om delingsøkonomi 3.mars 2016: "I stedet for at en gjennom regelverk skal beskytte det etablerte mot det nye, kanskje vi heller bør beskytte det nye fra det gamle".

Med landegrenser som gjøres stadig mindre relevante som følge av ny teknologi og næringsutvikling får vi også tydeliggjort vår internasjonale konkurransevne og i hvilken grad våre reguleringer er til hinder for innovasjon og naturlig fornying av næringslivet. Abelia mener delingsøkonomien både skaper arbeidsplasser og bidrar med nødvendig og etterspurt innovasjon. Vi må ikke komme i en situasjon der vi struper nødvendig og ønsket innovasjon med utdaterte regelverk og negative holdninger.

2.3 Mobilteknologi

Smarttelefonen har forandret måten vi lever på. Den gjør det som tidligere var umulig mulig. Med smarttelefonen har vi muligheten til å dele bilder med familie og venner på noen sekunder, vi kan stå i en butikk og sammenlikne med priser i andre butikker, og vi kan få veibeskrivelser med et tastetrykk uansett hvor du befinner deg i verden. Smarttelefoner har raskt blitt uunnværlig. Norge er blant de OECD-landene som har gjort størst offentlig investeringer innen mobilteknologi per innbygger⁴. Mer enn 70 prosent av nordmenn eier en smarttelefon, en av de høyeste andelene i verden⁵.

Virkingen av smarttelefonutviklingen er merkbar i nesten alle bransjer; fra kommunikasjon og handel til bank og underholdning. Transport er en bransje som også har opplevd en rivende utvikling som følge av digitalisering og apper. Individuer som har behov for transport kobles med noen som kan kjøre dem ved å bare trykke på en knapp. Muligheten til å komme fra punkt A til B på denne måten vil ha en betydelig innflytelse på behovet for å eie en bil over tid. Bilen som er en av de dyrere eiendelene vi kjøper, sitter uvirksom rundt 95 prosent av tiden⁶. Å gjøre det så enkelt som mulig å komme seg rundt utfordrer behovet for å eie og bruke egen bil. Dette kan medføre betydelige miljømessige fordeler, og fører også til økt bruk av andre offentlige transportalternativer ifølge American Public Transportation Association⁷.

3 Rettferdig konkurranse og tilgang til teknologi

Mye ny teknologi er disruptiv og skaper endringsbehov. Det gjelder også for app-basert transportdeling. Det er derfor behov for å modernisere regelverk for passasjertransportbransjen på en smart og fremtidsrettet måte. Et moderne regelverk bør sikre rettigheter og ansvar for forskjellig tjenester og forretningsmodeller, samtidig som like konkurransevilkår og grunnleggende sikkerhets- og forbrukerstandarder oppfylles. Dette vil øke valgmulighetene både for kundene og dem som ønsker å kjøre, inkludert dagens taxisjåfører. Dette dokumentet beskriver videre:

⁴ Se OECD <http://www.oecd.org/sti/ieconomy/deo2015data/2.31-InvestCapita.xls>

⁵ Telenor Norway presentation (July 2015) at <https://www.telenor.com/wp-content/uploads/2015/06/01-Telenor-Norway-Seminar-London-CEO-FINAL.pdf>

⁶ Se Reinventing Parking <http://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html>.

⁷ Se <http://www.apta.com/resources/hottopics/Pages/Shared-Use-Mobility.aspx>

- Noen av utfordringene i eksisterende marked for passasjertransport;
- Noen fordeler ved app-baserte transportdelingstjenester for forbrukere, de som kjører, byer/tettsteder og myndigheter; og
- Anbefalinger for et nytt regelverk som gir mulighet for sameksistens mellom "nye og etablerte aktører", bedrer transporttilbudet, og gir god forbrukerbeskyttelse og –sikkerhet så vel som sikkerhet for de som kjører.

3.1 Utfordringer i dagens marked for transport av individer

Markedet for persontransport står i dag overfor en rekke strukturelle utfordringer:

- *Gjeldende lovgivning gjør det vanskelig å høste av fordelene med ny teknologi både for samfunnet og for forbrukere.* Teknologi har potensialet til å gi betydelige økonomiske og miljømessige gevinster i transportmarkedet, et potensial som ikke tas ut til fulle innenfor gjeldende lovverk. Lovverket begrenser bedre utnyttelse av bilenes kapasitet gjennom å hindre eksempelvis samkjøring eller transportdeling i stor skala⁸.
- *Gjeldende lovgivning og markedsstruktur begrenser åpenhet og konkurranse.* Konkurransetilsynet⁹ har funnet at pristransparens er sterkt begrenset i det norske taxi-markedet og kan forbedres betraktelig gjennom bruk av apper. Videre mener konkurransetilsynet at et tak på antall lisenser begrenser adgang til markedet og dermed reduserer fleksibilitet på tjenestetilbudssiden. Dette er uheldig i et marked med store variasjoner i etterspørselen. Disse anbefalingene er også i tråd med OECD sine¹⁰. En undersøkelse av SIFO bekrefter dette bildet, og deres funn tilsier at bare ti prosent av brukerne aktivt pleier å velge bil fra billigste taxisentral¹¹.
- *Potensialet for produktivetsforbedring blir ikke tatt ut i gjeldende marked for persontransport.* Den norske produktivitetskommissjonen konkluderte i februar 2015 i sin rapport at produktivetsvekst i den innenlandske transportsektoren har vært svært lav fra 2006-2013¹². Også Konkurransetilsynet konkluderte med at det vil komme åpenbare produktivetsgevinster fra et deregulert og mer fleksibelt persontransportmarked. Sistnevnte er eksemplifisert ved det faktum at kjøretøy som i dag blir benyttet til passasjertransport er lite produktive. Tall fra SSB viser at drosjer har en passasjer i bilen 18 minutter per time. Ny teknologi kan øke produktiviteten i bransjen slik tilfellet er i markeder der transportdeling er innført¹³. Det vil derimot kreve en endring av lovgivningen, som gir mer fleksibilitet for hvor mange og hvem det er som kjører.

⁸ Se kapittel om bildeling. Emily Castor, "Lyft and the New Mobility Landscape"

<http://www.itscalifornia.org/Content/AnnualMeetings/2015/Presentations/TS3-3-LyftandtheNewMobilityLandscape.pdf>

⁹ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf

¹⁰ OECD (2015): Taxi services regulation and competition. <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>

¹¹ Randi Lavik og Elling Borgeraas (2015): Forbrukstrender 2015. http://sifo.no/files/file80078_prosjektnotat_nr_5-2015_-_forbrukstrender_2015_sifo-survey_1.pdf

¹² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-1/id2395258/?q=&ch=19#KAP18-2>

¹³ Judd B. Cramer and Alan Krueger (2016): Disruptive change in the taxi business: The case of uber.

<http://www.nber.org/papers/w22083>

- *Dagens markedsstruktur insentiverer ikke i tilstrekkelig grad innovasjon eller serviceforbedringer.* I dagens marked fungerer det best å drive et tradisjonelt taxiselskap. Ettersom antall lisenser er kunstig begrenset, er det grunn til å betvile om et taxiselskap som har fått sin lisens er insentivert til å innovere. På samme måte kan man betvile om taxisjåfører er insentivert til å forbedre sine tjenester da slike forbedringer ikke i vesentlig grad forbedrer deres inntekter. Resultatet kan bli dårlige kundeopplevelser, som har vært vist i ulike undersøkelser av, f.eks. Forbrukerrådet¹⁴ og SIFO¹⁵.

4 Fordelene med teknologi for forbrukeren

Et viktig element i delingsøkonomiplattformene er tillitsforholdet som bygges mellom tilbyder og kunde. I delingsøkonomien blir tilliten systematisert og den er transparent. Gjennom anmeldelser og rangeringer kan både kunder og tilbyder vurdere hverandre. Slike anmeldelser fungerer på mange måter som en regulering, ved at useriøse tilbydere rask mister kunder og dårlige kunder avvises. En undersøkelse utført av SIFO¹⁶ viser at 68 prosent av de spurte tror at delingsøkonomien vil være økonomisk lønnsom for forbrukere. 67 prosent mener den vil gi ressursbesparelser og et bedre miljø, 54 prosent tror tilliten og den sosiale omgangen mellom fremmede vil øke, én av tre mener forbrukere kan få mer makt gjennom delingsøkonomien, halvparten av oss tror dette vil endre fundamentalt hvordan vi som forbrukere vil forholde oss til kjøp og salg i tiden fremover. Med andre ord; forbrukerne ønsker disse tjenestene. Det er viktig at rammebetingelsene for næringslivet tilrettelegger for fremveksten av slike tjenester, samtidig er det viktig at forbrukeres rettigheter ivaretas på disse plattformene.

Transportdelingsapper kan komme forbrukere til gode på en rekke områder. Nedenfor gjennomgås noen fordeler knyttet til sikkerhet, kvalitet og tilgang på transporttilbud.

4.1 Sikkerhet

Ny teknologi gjør det mulig å ha fokus på sikkerhet for både de som blir kjørt og de som kjører før, under og etter hver tur, på måter som ikke var mulig før smarttelefonens tid. Sammenlignet med eksisterende regler, bidrar teknologien til å levere tilsvarende eller bedre sikkerhet på ulike måter. Nedenfor utdyper vi dette ved å beskrive prosessen i en typisk app for transportdeling:

Før en tur begynner

- De som skal kjøres kan forespørre en tur gjennom en app fra hvor som helst og vente trygt der til bilen ankommer. Taxikø på fortauet eller vandring rundt sent på kvelden har lite hensikt og gir dårlig sikkerhet for forbrukerne.
- Appen lar den som har behov for transport se den som kjører sitt fornavn, foto, bilnummer og bilde av bilen *før* personen setter seg inn i bilen. Når bilen ankommer kan vedkommende kontrollere at det er rett bil og fører som har ankommet.

¹⁴ Taxiutredning: Høring om taximarkedet på konkurranseutsatte steder i Norge 2013. <http://www.forbrukerradet.no/wp-content/uploads/2015/10/Taxiutredning.pdf>

¹⁵ Lisbet Berg (2008) Forbrukertilfredshed. http://www.sifo.no/files/file73831_web-off.pdf

¹⁶ <http://www.sifo.no/>

- Appen gir den som skal bli kjørt anledning til å kontakte den som kjører – og vise versa – dersom det oppstår forvirring rundt hentestedet eller annet. Teknologi har også mulighet til å anonymisere telefonnummer for økt sikkerhet.

Mens en tur pågår

- Det kan stilles krav til transportformidleren¹⁷ om å dokumentere at reisen er forsikret.
- De som blir kjørt kan enkelt dele sine turdetaljer, inkludert den spesifikke ruten og beregnet ankomsttid, med venner, familie eller andre.
- De som blir kjørt ser også ruten på kartet i programmet, slik at vedkommende vet hvor han eller hun befinner seg på reisen og at de er på rett vei.
- GPS gjør det enkelt å holde orden på hvilken rute den som kjører velger i løpet av hele turen, hvilket er et sterkt insentiv for etterrettelighet og god tjenesteyting.

Når en tur slutter

- Apper gir ofte både bruker og tjenesteyter muligheten til å rangere hverandre og dermed gi tilbakemelding før en bestiller eller aksepterer ny tur.
- Hvis en ulykke skulle inntreffe kan relevante opplysninger og detaljer raskt legges fram for aktuelle myndigheter.

4.2 Kvalitet

En utfordring i det norske persontransportmarkedet er kvalitet. Kvaliteten på hvert enkelt kjøretøy er svært høy, men service og kundeopplevelsen til de reisende er langt lavere – noe som belyses i undersøkelser/rapporter fra Forbrukerrådet¹⁸, SIFO¹⁹ og Konkurransetilsynet²⁰. Rapportene kan tolkes slik at dårlig service delvis skyldes mangel på insentiver for bra – eller sanksjoner for dårlig – utført service. Når så mange eier en smarttelefon er det nå enklere å ha innebygde mekanismer i løsningene som kan belønne god service og oppmuntre til god oppførsel. Ny teknologi øker kvaliteten på tjenesten ved at det opprettes et transparent system for vurderinger og tilbakemeldinger. Derfor bør et fremtidsrettet regulatoriske system ikke fastsette kanal for kommunikasjon. Snarere bør systemet fokusere på å sikre at *alle* transporttilbydere har en lett forståelig tjeneste som tar hånd om både klager og mer generell tilbakemelding fra kunder og de som kjører. Med andre ord bør lovgivning og regulering være nøytral om hvordan forbrukersikkerhet og -kvalitet oppnås, men heller fokusere på hva man ønsker å oppnå.

Konkrete eksempler på effekten av ny teknologi på kvalitet finnes i markeder med transportdelingsplattformer. Deltakelse i markedet fra transportdelingsaktører og dermed økt konkurranse, har oppmuntret drosjer og andre transportaktører til å forbedre sine tjenester. Mange tradisjonelle taxiflåter verden rundt har nå tatt i bruk "e-hail" apper (apper som bruker mobil- og

¹⁷ En transportformidler er en enhet som formidler transport mellom en som kjører og en passasjer, og som ivaretar nødvendige krav for gjennomføringen av turen.

¹⁸ <http://www.forbrukerradet.no/vi-mener/2015/fpa-offentlig-2015/over-halvparten-har-hatt-darlige-taxi-opplevelser/>

¹⁹ http://www.sifo.no/files/file80256_prosjektnotat_nr_5-2015_-_forbrukstrender_2015_sifo-survey.pdf

²⁰ <http://www.konkurransetilsynet.no/nb-NO/publikasjoner/rapportar/drosjenaringen-ma-fa-moderne-rammebetingelser2/>

GPS-teknologi for å matche taxisjåførere med passasjerer basert på nærhet og tilgjengelighet). På den måten utnyttes kapasiteten til tilgjengelige drosjer på en bedre og mer effektiv måte. Forskere som har undersøkt klager til New York City Taxi fant at antall klager per taxi-tur i New York har falt samtidig med fremveksten av Uber i byen²¹. I London, der for eksempel app-baserte transportformidlere opererer i svært stor skala, har effekten av brukertalere vist seg å være så effektiv at bare 16 offisielle klager er blitt meldt av brukere av tjenesten Uber til den lokale regulatoren, Transport for London, i perioden fra 2012 juli 2015. I denne perioden er nær 20 millioner kjøreturer formidlet²².

Det er derfor grunn til å mene at bruk av ny teknologi og vurderingsmekanismer er vel så nyttig for å oppnå målsettinger om høy kvalitet og sikkerhet som krav til opplæring. Vi anser derimot at det i noen tilfeller kan være aktuelt å stille krav til opplæring der det er snakk om transport av personer med særskilte behov. Det er i disse tilfeller vesentlig at kravene ikke setter terskelen for å tilby disse tjenestene for høyt, slik at tilbudet til disse brukerne blir sterkt begrenset.

4.3 Tilgang på transporttilbud

Erfaringer fra andre land har dokumentert at bruk av transportdelingsapper gjør det mulig å betjene mindre befolkede områder, og ikke bare de mest sentrale bydelene eller der hvor takstene er høyest – som eksempelvis områder med mange turister eller forretningsvirksomhet. Det er heller ikke kun et storbyfenomen. I byen Amherst, med en befolkning på 38 000 har de opplevd svært positive effekter etter introduksjonen av en app-basert transportdelingstjeneste. Ventetid for kjøreturer har, siden introduksjonen av tjenesten i byen i april 2015, gått fra 6 minutter til 3 minutter gjennomsnittlig²³ i desember 2015. Til tross for at det ikke er annen dokumentasjon tilgjengelig for øyeblikket enn tall fra selskapet selv, er det mye som tilsier at utviklingen representerer en betydelig forbedring i forhold til tjenester som var tilgjengelig før introduksjonen av transportdelingsplattformen i byen.

Analyser av transportdelingsselskapet Uber sine tjenester i New York har vist at Uber betjener utkantene av byen langt bedre enn drosjer. Rundt 22 prosent av Ubers formidlede kjøreturer begynner i utkantene, mens tallet for taxiturer er 14 prosent²⁴. Den sterkeste veksten i transportformidling opplever selskapet i utkantstrøk med lavere befolkningstetthet.

I London er gjennomsnittlig ventetid for en Uber-tur 3,6 minutter. Dette inkluderer turer som er godt utenfor sentrum: nesten 30 prosent av alle Uber-turer i London starter i de ytre bydelene. Turer til og fra Hackney, som ligger i sone 2 i Londons tunnelbanenettverk uten noen tunnelbanestopp og dårlig dekning med drosjer, har økt fra tre prosent av alle Uber turer i London i 2013-til nesten 12 prosent i fjor²⁵.

²¹ Se <http://nymag.com/daily/intelligencer/2016/01/uber-is-making-nyc-cab-drivers-nicer.html>.

²² Tall fra Uber

²³ Tall fra Uber, se <https://medium.com/@UberPubPolicy/uber-in-towns-of-all-sizes-reliable-transportation-on-main-street-7ba31c4abb11#.1bvix8kxi>

²⁴ FiveThirtyEight, "Uber Is Serving New York's Outer Boroughs More Than Taxis Are" <https://fivethirtyeight.com/features/uber-is-serving-new-yorks-outer-boroughs-more-than-taxis-are/>.

²⁵ Uber London, "Discovering Hackney: how riders use Uber to explore the London borough" <https://newsroom.uber.com/uk/hackney-2/>

Konkurransetilsynets rapport "Et drosjemarked for fremtiden"²⁶, som departementet viser til i sitt høringsbrev, understøtter argumentet om bedring av tilgjengelighet i utkantstrøk ved å tilrettelegge for økt fleksibilitet hos transportørene.

En annen fordel for kundene er lavere priser - ettersom teknologien benyttet av transportformidlere øker antall turer per time for de som kjører betraktelig sammenliknet med tradisjonelle tilbydere gir selskaper som Uber og Lyft de som kjører muligheter til god inntjening samtidig som kundene får et rimelig tilbud.

5 Fordelene med teknologi for førere

Tusenvis av europeere har valgt å kjøre via transportdelingsplattformer. En spørreundersøkelse av de som kjører turer formidlet av Uber i Frankrike viser at majoriteten av de som kjører gjør det fordi de kan arbeide fleksibelt. De som kjører bestemmer selv hvor, når og hvor lenge de ønsker å kjøre. De kan skru av appen og legge fra seg arbeidet når som helst. En typisk fulltidsjobb tilbyr sjelden den friheten som enkelte med større behov for fleksibilitet i hverdagen ønsker. Selv i Norge, med lav arbeidsledighet og sterke sosiale sikkerhetsnett, er det mye som tyder på at motivasjonen er lik. Ifølge Uber i Norge bruker omtrent halvparten av deres utøvende tilbydere mindre enn ti timer i uken på å kjøre turer de mottar fra appen. Mange ønsker også å benytte slike delingsøkonomiske tjenester i omstillingsperioder – for eksempel om man er mellom jobber eller arbeidsledig over lengre perioder.

Transportdelingsplattformer skaper nye økonomiske muligheter i hele Europa. Abelia mener denne typen forretningsmodell senker terskelen for deltakelse i arbeidslivet, og kan være spesielt aktuell for dem som har hatt problemer med å komme inn i arbeidsmarkedet. Delingsøkonomiske selskap har i mange tilfeller også potensial for å inkludere personer som kun er delvis arbeidsføre. I en tid da nesten halvparten av arbeidsstyrken i Norge står utenfor arbeidslivet er det viktig å se på alle muligheter for mobilitet inn i arbeidslivet. Flexibiliteten og den lave inngangsterskelen ved delingsøkonomien kan gi muligheter for at personer som står utenfor arbeidslivet med enkle grep kan få en fot innenfor, samtidig som det kommer både forbrukerne og tilbyderne til gode. En spørreundersøkelse blant dem som kjører for Uber i Frankrike, viste at 25 prosent var uten arbeid før kjøringen, 43 prosent av dem hadde vært vedvarende arbeidsledige i mer enn et år. Mer enn halvparten av dem som kjører kommer fra de mest fattige områdene i Paris.

Videre gir transportdelingsplattformer mulighet for økt innovasjon og et mer mangfoldig og fleksibelt arbeidsliv – noe arbeidsmarkedet etterspør. 8/10 av de selvstendige næringsdrivende i Norge oppgir at årsaken til at de jobber på den måten de gjør er ønske eller behov for fleksibilitet.²⁷ En lang rekke faktorer i norsk næringsliv og samfunnsutvikling tyder på at vi må forvente en økning i andre tilknytningsformer til næringslivet og organisere eget arbeidsliv på.

6 Fordelene med teknologi for myndigheter

Det overordnede målet for myndighetene bør være å tilgjengeliggjøre transport for flest mulig mennesker. Regjeringen sier selv at "effektiv og trygg transport er viktig for hverdagen til folk flest,

²⁶ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf

²⁷ Tall fra Akademikerne.

og for norsk næringsliv²⁸. Gjeldende regelverk har bidratt til å gjøre drosje til et luksusprodukt som for svært mange fremstår som et utilgjengelig alternativ. Å definere transportdeling som segment innen persontransport kan skape transportmuligheter for flere uten å legge for mye beslag på myndighetenes ressurser for å drive kontroll. I stedet for å måtte kontrollere en rekke enkeltelskaper kan myndighetene kontrollere et mindre antall transportformidlere, som ville bære ansvaret for opprettholdelse av regelverket blant sine utøvende tilbydere – noe som i dag gjøres av hvert enkelt taxiselskap. Både myndigheter og de utøvende tilbydere vil komme godt ut av et skifte over fra et individuelt ansvar til et formidleransvar; utøvende tilbydere vil måtte gjennomgå færre administrative byrder og kan fokusere på å yte god service mens myndighetene kan kontrollere med mindre innsats og ressursbruk.

Abelia mener at en positiv følge av delingsøkonomien som forretningsmodell er at transaksjonene er elektroniske og dermed sporbare. Skattedirektøren, Hans Christian Holte har selv en rekke ganger påpekt at det ikke finnes hold for å si at andelen av svart arbeid eller svarte penger er høyere innen delingsøkonomien enn i andre næringer – snarere tvert imot. Mulighetene for transparens, etterkontroll og løpende rapportering blir ytterligere forbedret og lite ressurskrevende med heldigitale løsninger. Slik kan blant annet svart arbeid lettere bekjempes.

I Norge har vi et heldigitalt skattevesen som har alle forutsetninger for å utvikle gode digitale løsninger for nytt næringsliv. Slik kan nødvendig skatteinnkreving sikres med løsninger som er enkle for alle involverte parter. I Estland arbeider Uber og de nasjonale skattemyndighetene sammen for å bygge et nytt digitalt system som vil tillate de som kjører for Uber å rapportere inntekter fortløpende ved kun å trykke på en tast²⁹. Tilsvarende løsninger er under utarbeidelse også i andre sammenlignbare land som Finland og Sverige.

7 Fordelene med teknologi for byer

App-basert transportdeling er et supplement til andre transportformer, særlig da offentlig transport. I en ny rapport fra American Public Transportation Association, viser at transportdelingstjenester som f.eks. Lyft og Uber fremmer bruk av offentlig transport.³⁰ Rapporten viser at personer som regelmessig benytter ulike typer transportdeling også oftere bruker offentlig transport. Det er mindre sannsynlig at disse personene vil kjøre, mer sannsynlig at de vil gå, og de sparer mer penger på transport. Data fra Uber tilsier at transportdeling er mest populært når tilgangen på offentlig transport er begrenset – som f.eks. nattestid.

Transportdeling oppfordrer også til bruk av offentlig transport gjennom å tilby kjøring til og fra holdeplasser og knutepunkter. Et betydelig antall turer innen transportdeling begynner eller slutter ved knutepunkter med offentlig transport. I Paris begynner eller slutter 65 pst av Ubers kjøreturer innenfor 200 meter fra en t-banholdeplass. En av fire brukere av Lyft i USA oppgir at de bruker tjenesten for å komme seg til offentlig transport³¹.

²⁸ <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/id928/>

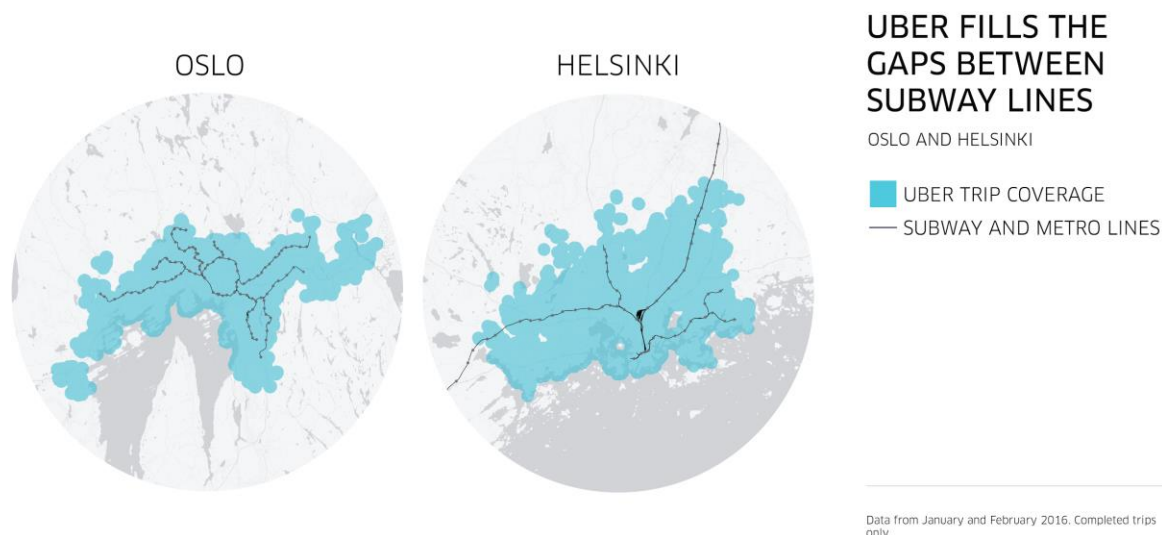
²⁹ http://www.baltic-course.com/eng/good_for_business/?doc=111390

³⁰ <http://www.apta.com/resources/hottopics/Pages/Shared-Use-Mobility.aspx>

³¹ <https://nextcity.org/daily/entry/lyft-transit-agency-partnership-first-mile-last-mile-goals>

Transportdeling utgjør også et potensiale for å redusere trengsel i byer, både ved å redusere antallet biler på veiene og ved å redusere behovet for parkeringsplasser. En rapport fra konsultantselskapet Copenhagen Economics³² konkluderer med at transportdeling kan redusere antallet biler på veiene i Stockholm med 18 000, tilsvarende 5 prosent av bilparken. Ved å redusere antallet biler vil vi også kunne redusere behovet for parkeringsplasser som beslaglegger store mengder eiendom i sentrale områder. I København – en av verdens mest sykkelvennlige byer – finnes det tre parkeringsplasser per bil³³. Ved å bidra til å redusere behovet for å eie egen bil kan vi frigjøre plass til andre ting som boliger, næringsvirksomhet eller friluftsområder.

Abelia kan naturligvis ikke si med sikkerhet at utviklingen i Norge kommer til å bli som i andre land, men vi mener disse momentene er viktig å påpeke fordi det viser hvordan noen av aktørene innen delingsøkonomien allerede er i ferd med å bidra til et ønsket endret forbruksmønster som gjør at vi utnytter ressurser bedre.



Figur 1: Sammenheng mellom offentlig transport og transportdeling

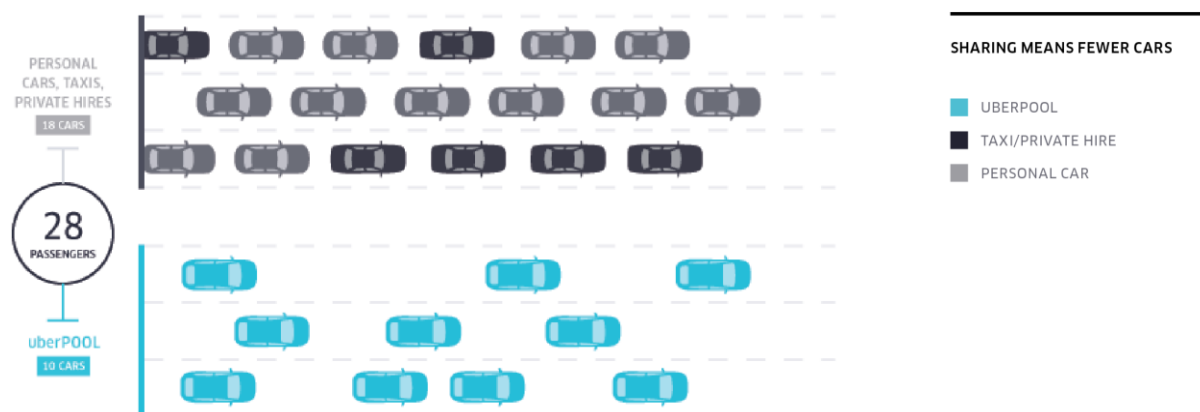
7.1 Carpooling, redusert bileierskap og miljøgevinster

Transportdeling og carpooling kan også bidra til å redusere trafikk- og trengselsutfordringer i byer og tettsteder over tid. Såpass mange benytter nå transportdeling i byer som San Francisco, New York, London og Paris at det er mange passasjerer ønsker å komme seg til samme sted på samme tid. Samkjøringstjenester som Lyft Line og UberPOOL er eksempler på tjenester som gjør det mulig for personer som skal samme sted å dele en bil. Dette er fordelaktig for passasjerer fordi de kan dele kostnaden og for dem som kjører fordi de har betalende passasjerer i bilen en større del av tiden. I

³² <http://www.copenhageneconomics.com/publications/publication/economic-benefits-of-peer-to-peer-transport-services>

³³ "Arrogance of Parking Space - Copenhagen" <http://www.copenhagenize.com/2015/12/arrogance-of-parking-space-copenhagen.html>.

byen bidrar samkjøringsløsninger til å redusere trengselsutfordringer over tid. Abelia anser denne type tjenester til å ha stort potensiale i Norge – forutsatt at myndighetene legger til rette for det.



Figur 2: Illustrasjon hentet fra Uber Norge, mars 2016

Transportdeling og samkjøring sett sammen med privat utleie av biler, som for eksempel gjennom Nabobil.no, kan bidra til å redusere antallet biler gjennom å tilby et stabilt, rimelig og godt alternativ til å eie egen bil. I en spørreundersøkelse fra Lyft svarer 60 pst av deres brukere at de kjører mindre som følge av tjenesten³⁴. I følge Uber har uberPOOL tjenesten redusert antallet "miles" kjørt med 21 millioner og da forhindret ca. 3.800 tonn CO₂-utslipp bare i løpet av de første 3mnd i 2016.³⁵

Disse transportdelingstjenestene vil kun koble passasjerer med hverandre og deretter med en fører. Det er en rekke eksisterende og kommende tjenester som kobler passasjerer med pendlere som allerede kjører til jobb. Passasjerer med transportbehov kan registrere seg på en tjeneste og bli koblet med andre som skal samme vei på samme tid. Dette dreier seg om å effektivisere bruken av ressurser, og er en modell allerede bevist blant annet av det franske selskapet BlaBlaCar eller uberCOMMUTE at er bærekraftig – også over lengre avstander i Europa.

7.2 Sameksistens mellom taxi og transportdeling

I stedet for å erstatte eller redusere den tradisjonelle taxinæringen ser man at tjenester som Uber øker størrelsen på det totale transportmarkedet i en by. Det finnes stadig økende dokumentasjon fra byer som Los Angeles, New Orleans og Portland, hvor transportdeling har vokst frem raskt, som viser at det totale biltransportmarkedet (inkludert taxi og transportdeling) har vokst betydelig³⁶. Enkelt sagt: kaken blir større og utviklingen er følgelig ikke et nullsumspill. Dette er fordi slike app-baserte tjenester gjør transport tilgjengelig for flere, gjennom både rimeligere prising og høyere geografisk spredning.

³⁴ Emily Castor, "Lyft and the New Mobility Landscape" at

<http://www.itscalifornia.org/Content/AnnualMeetings/2015/Presentations/TS3-3-LyftandtheNewMobilityLandscape.pdf>

³⁵ <http://www.nytimes.com/2016/03/31/technology/car-pooling-helps-uber-go-the-extra-mile.html>

³⁶ Se, "Portland's Private for-Hire Transportation Market: Summary Report of the PFHT Innovation Pilot Program"

<http://media.oregonlive.com/commuting/other/PFHT%20Summary%20Report%202010.19.15.pdf> og New Orleans Taxi Bureau "Analysis of Taxicab and TNC Ridership Data 2013 - 2015" [http://nola.gov/nola/media/One-Stop-Shop/Taxi/Taxi-Bureau-Update-to-Council-Transportation-Committee-\(Feb-22,-2016\).pdf](http://nola.gov/nola/media/One-Stop-Shop/Taxi/Taxi-Bureau-Update-to-Council-Transportation-Committee-(Feb-22,-2016).pdf).

8 Anbefalinger for et fremtidig juridisk rammeverk

Abelia mener innovasjon og ny teknologi i dette markedet vil gi langt bedre valgmuligheter for forbrukere, tjenesteytere og samfunnet. Det handler om å tilgjengeliggjøre transport for flest mulig og skape valgmuligheter, som beskrevet tidligere. Den nåværende lovgivningen begrenser typen forretningsmodeller i markedet. Transportøkonomisk Institutt finner i sin rapport "Drosjer som en del av bytransporttilbudet" at mye peker i retning av at forskjellige segmenter innen transport bør reguleres forskjellig.³⁷ Fremveksten av app-baserte tilbydere muliggjør en slik differensiering, som tidligere ikke ville vært hensiktsmessig. Utviklingen av lovgivning i andre land går også i denne retning, jf. kapittel 8.2. Fremtidig lovgivning bør tilrettelegge for fleksibilitet som tillater forskjellige typer tjenester og forskjellige måter å levere disse tjenestene på. TØI beskriver i sin rapport forskjellen i markedsdynamikken i gatemarkedet sett opp mot det forhåndsbestilte markedet. I tillegg bør det tillates fleksibilitet i om tjenesten skal leveres av personer som kjører fulltid eller deltid. Denne typen fleksibilitet vil tilrettelegge for økt konkurranse som vil ha positiv effekt på produktiviteten. I tillegg vil det gagne både de som arbeider i næringen og forbrukere som benytter seg av tjenestene.

For å oppnå nødvendig fleksibilitet i regulering som kan ivareta nåværende og fremtidig utvikling innen transportdeling og teknologi mener vi at det bør fokuseres på to hovedområder:

1. Modernisering av eksisterende krav til å bli teknologinøytrale
2. Modernisere strukturen i reguleringen for å tillate ulike segmenter; ett drosjesegment, og ett transportdelingssegment.

Begge segmentene ville da operere innen passasjertransportmarkedet, men som er regulert i tråd med forskjellene i tjenestene som tilbys. Drosjesegmentet og transportdelingssegmentet er ulike med hovedvekt på at drosjesegmentet vil ha mulighet til å plukke opp personer på offentlig plass uten forhåndsbestilling, mens innen transportdeling tillates kun forhåndsbestilling. Det er verdt å påpeke at en slik deling finnes allerede i dag, hvor biler med selskapsvognløyve kun kan utføre forhåndsbestilte turer. De to segmentene burde ha de samme basiskrav knyttet til ivaretagelse av forbrukernes rettigheter og sikkerhet, men kravene må gi fleksibilitet i hvordan kravene blir ivaretatt. Ett eksempel kan være gjennom taksameter i drosjesegmentet og gjennom en app i transportdelingssegmentet – hvorpå begge må tilfredsstille de samme krav. I en slik innretting av regulering ville det være drosjeselskapene som er regulert i drosjesegmentet – som det er i dag, mens det i transportdelingssegmentet ville være transportformidleren som primært er den regulerte enheten.

Vi foreslår å skape nødvendig fleksibilitet i markedet ved å introdusere det nye segmentet, transportdeling, basert på følgende forutsetninger til reguleringen:

- 1) Et nytt transportdelingssegment for forhåndsbestilte turer, hvor de grunnleggende kravene for forbrukerbeskyttelse og sikkerhet er ivaretatt av en transportformidler isteden for et taxiselskap.

³⁷ <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1308-2014/1308-2014-elektronisk.pdf>

- 2) La individuelle sjåførere med private biler eller biler registrert til næringsvirksomhet, registrere seg med transportformidlere som tilbyr bookingtjenester, enten det er gjennom en tradisjonell drosjesentral eller gjennom digitale selskaper. Det bør i yrkestransportloven ikke stilles krav om at sjåførere er næringsdrivende.
- 3) Endre definisjonen av en drosjesentral til en bredere rolle som transportformidler. En transportformidler vil kunne tilby sine tjenester til både taxiselskaper så vel som til individuelle sjåførere, ref. punkt 2.
- 4) Tildeling av løyve til transportformidlere, som kan inkludere krav for å sikre forbrukerbeskyttelse og sikkerhet:
 - a) Transportformidleren skal tillate førere å utføre tjenester, forutsatt at sjåførene oppfyller følgende kriterier:
 - i) Førere skal ikke ha tillatelse til å søke eller akseptere turer i gatemarkedet mens han eller hun kjører for transportformidleren.
 - ii) Førere må kunne fremvise bevis på forsikring og førerkort så vel som vandelsattest
 - iii) Førere skal kunne dokumentere at bilen som brukes ikke er eldre enn 10 år, har fem dører og ellers tillat for bruk på norske veier
 - b) Transportformidlere skal ha tillatelse til å formidle turer mellom passasjerer og sjåførere dersom de oppfyller følgende kriterier:
 - i) Transportformidlere kan kun formidle forhåndsbestilte turer
 - ii) Pristransparens, også hva gjelder hvordan prisen for turen er beregnet. Passasjerer må kunne få et godt prisestimat før de booker en tur, og en kvittering ved turens slutt
 - iii) Passasjerer har mulighet til å rapportere problemer og klageadgang
 - iv) Ingen diskriminering fra hverken sjåførere eller passasjerer av kjøretur eller person
 - v) Sjåførere tillates å benytte seg av flere forskjellige transportformidlere (ingen eksklusivitet)
 - vi) Transportformidlere skal tilrettelegge for at det kan gis relevant informasjon om aktiviteten til de som kjører til skattemyndighetene. Dette vil redusere den administrative byrdene for både sjåførere og myndigheter dersom all informasjon registreres elektronisk, gjennomskiktig og sporbar.

De foreslåtte forutsetningene ovenfor og strukturen som følger av dette er illustrert i figuren nedenfor. Illustrasjonen viser forskjellene mellom aktuelle deler av dagens regulering og den foreslåtte. Hovedforskjellen i figuren er at den regulerte enheten er endret for transportdelingssegmentet. Dette betyr at krav og regulering forplikter transportformidleren i stedet for den individuelle fører. Sjåførere som kun opererer innenfor det nye segmentet ville da ikke behøve å søke om løyve selv, men kan bli godkjent av transportformidleren, som må kunne dokumentere, at de enkelte sjåførere og biler lever opp til kravene. Dette vil gjøre det enklere for transporttilbyderen/sjåføren å komme inn på markedet ettersom transportformidleren kun yter en tjeneste overfor transporttilbyderen/sjåføren. Sistnevnte står da fritt til å arbeide når og hvor vedkommende ønsker. Dette gir betydelig bedre fleksibilitet enn dagens løsning, og de vil da kunne arbeide fritt for ulike transportformidlere. Det vil være en fordel for både formidlere og sjåførere, men også for drosjesegmentet da de i tillegg til å kunne plukke opp passasjerer i det offentlige rom

vil kunne bruke tilsvarende teknologi for forhåndsbestilling som transportdelingssegmentet. Med dette vil de to segmentene operere i ulike deler av markedet, men vil ha like konkurransevilkår gjennom tilgang på teknologi.

Regulatorisk objekt		Transportsegment			
		Gjeldende lov		Fremtidig lov	
		Taxi	Selskapsvogn	Taxi	Transportdeling (forhåndsbestilte turer)
Drosjesentral		x		x	x
Drosjeselskap		x	x	x	
Bil		x	x		
Sjåfør (kjøreseddel)		x	x		

Noen krav og regulatorisk objekt		Transportsegment			
		Gjeldende lov		Fremtidig lov	
		Taxi	Selskapsvogn	Taxi	Transportdeling
Yrkestransport-loven	Drosjeløve	Fysisk person/juridisk person	Fysisk person/juridisk person	Selskap	Løve til transportformidler
	Økonomiske krav	Fysisk person/juridisk person	Fysisk person/juridisk person	Selskap	Transportformidler
	Vandelskrav og krav til helse	Løyveinnehaver/daglig leder	Løyveinnehaver/daglig leder	Selskap	Transportformidler
	Krav om kjennskap til løyvedistriktet	Sjåfør	Sjåfør	Ingen krav	Ingen krav
	Twungen lokal etablering av drosjesentral	Løyveinnehaver	Ingen krav	Ingen krav	Ingen krav
Forskrift 2003-03-26-401	Autorisasjon	Løyvestyresmakt	Løyvestyresmakt	Løyvestyresmakt	Departementet
	Fulltidskrav / hovedernørv	Løyveinnehaver	Ingen krav	Ingen krav	Ingen krav
	Geografisk begrensning	Løyveinnehaver	Løyveindehvar	Ingen begrensning	Ingen begrensning
	Tilslutningsplikt	Løyveinnehaver	Ingen krav	Ingen krav	Ingen krav
	Fortrinnsrett (ansiennitet)	Sjåfør	Ingen krav	Ingen fortrinnsrett	Ingen fortrinnsrett
Endringslov	Utstyrskrav	Løyveinnehaver	Løyveinnehaver	Selskap	Ingen særskilte krav
	Lav eller nullutslippkjøretøy	Løyveinnehaver	Ingen krav	Drosjesentral	Transportformidler

8.1 Deregulering av eksisterende persontransportmarked

I tillegg til introduksjonen av et nytt segment for transportdeling i markedet foreslår vi at man parallelt deregulerer det eksisterende persontransportmarkedet for å fremme bruken av teknologi i bransjen. Slik deregulering kan inkludere følgende:

- Fjerning av fulltidskravet, geografiske restriksjoner og tilslutningsplikten til drosjesentral.
- Introduksjon av en mer fleksibel og teknologinøytral regulering for å tillate bruk av teknologiske løsninger. Her er det vesentlig å se på formålet med eksisterende regulering, og ikke låse seg til hvordan praktiseringen av den har vært gjennomført tidligere.

Henviser for øvrig til Konkurransetilsynets vurderinger og anbefalinger i rapporten "Et drosjemarked for fremtiden"³⁸ som departementet gjør klart i høringsbrevet at de er kjent med.

8.2 Erfaring fra andre land

Styresmakter over hele verden er i økende grad enige om at transportreguleringer trenger oppdatering. Nesten 70 stater og byer i USA har vedtatt moderne transportdelingsregelverk i løpet av de siste to årene. Det har også Filippinene, Mexico City, Puebla i Mexico, og statene New South Wales, Western Australia og The Australian Capital Territory. Vilnius, hovedstaden i Litauen ble nylig den første byen i EU til å omfavne ideen, og nasjonalforsamlingen i Estland vurderer i skrivende stund liknende lovgivning.

³⁸ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf

8.2.1 Estland

Estland er det første landet i Europa som på nasjonalt nivå har fremsatt forslag til konkret lovgivning for transportdeling. Forslaget vil endre transportlovgivningen og det blir slik vi har forstått det, anledning for enhver borger (som har god vandel) å tilby transport, så fremt den på forhånd avtales gjennom et elektronisk system. Forslaget krever, at tilbyderen av det elektroniske systemet oppfyller visse standarder for transparens og sikkerhet, for eksempel ved at det offentliggjøres detaljer om, hvordan priser beregnes, elektroniske kvitteringer, foto av føreren og nummerskilt, før passasjeren går inn i en bil. Samtidig vil lovgivningen reduserer barrierer for taxisjåførere, for eksempel ved at strømlinje noen overlappende utdanningskrav og utvide de områdene taxier kan operere i. Forslaget gjør det dessuten klart, at kun taxier kan ta med passasjerer fra gaten. Forslaget øker forbrukernes valgmuligheter og skaper økonomiske muligheter for eksterne samt at like konkurransevilkår blir opprettholdt. Loven vil tillate at privatpersoner kan tilby slike tjenester forutsatt at de tilfredsstillere visse krav.

8.2.2 Nederland

I Nederland er det ingen antallsbegrensning i markedet. Dessuten er det en oppdeling av markedet i henholdsvis transportdeling og taxikjøring, som begge reguleres på nasjonalt plan og taxi ytterligere på kommunalt nivå. Både de som kjører for transportdelingsplattformer og taxisjåførere har mulighet for å velge hvilken teknologi de ønsker å bruke til at oppnå turer. De kan velge at bruke en app en dag og en taksameter (for taxi) en annen dag. Dette gir tjenestetilbyder fleksibilitet og dermed en mer optimal utnyttelse av deres tid. Oppdelingen av markedet i flere segmenter og opphevelsen av antallet av begrensninger øker konkurransen og gir forbrukerne flere valgmuligheter samt lavere priser. Samtidig gir bruk av ny teknologi sjåførere mulighet for å optimere deres kjøring, hvilket fører til en bedre utnyttelse av ressursene og dermed høyere produktivitet. I Nederland kan taxier registrert til taxikjøring ikke anvendes til privat kjøring, noe som fører til ineffektiv bruk av ressurser. Et nytt system til registrering av turer (BTT) er nå introdusert. Systemet har til hensikt å gjøre all kjøring på plattformen sporbar. Systemet har møtt mye kritikk, da det har medført ytterligere administrative byrder for taxisjåførere uten at skape ytterligere forbrukerbeskyttelse da prisestimerting og elektroniske kvitteringer allerede var introdusert av de fleste taxi-selskaper i forveien. Eksemplet viser, at regulering bør fokusere på formålet og ikke på innholdet, slik at reguleringen kan fremme innovasjon i stedet for at begrense den.

9 Begrepsavklaringer

Begrep	Beskrivelse
Transportdeling	Å dele transportmiddel enten med eller uten betaling.
Transportformidler	Virksomhet som formidler transport av personer eller ting og utfører de nødvendige tjenesteytelser for å gjøre dette, f.eks screening av sjåførere.
Transporttilbyder	Personer eller bedrifter som tilbyr operative transporttjenester, formidlet av transportformidlere. Andre begrep som blir brukt er: "De som kjører", førere, sjåførere, utøvende tilbydere, tjenesteytere, operatør.
Transportdelingsapper	Mobiltelefonapplikasjoner som anvendes av transportformidlere til å formidle transport

10 Avslutning

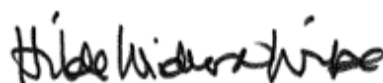
Abelia vil avslutte med å takke for muligheten til å komme med innspill. Vi ønsker å bidra både for politisk ledelse og departement i deres arbeid med fornying av regelverket. Dersom departementet har ytterligere spørsmål eller kommentarer til våre innspill, bidrar vi svært gjerne.

Vi vil ønske Samferdselsdepartementet lykke til i det videre arbeidet.

På vegne av Abelia,



Kjetil Thorvik Brun
Fagsjef, IKT og digitale næringer



Hilde Widerøe Wibe
Næringspolitisk direktør