

Dato 05.05.2020  
 Vår ref.: Nils-Ola Widme  
 Deres ref.: 20/1021-1

## Høring – utsatt iverksettelse av endringer i drosjereguleringen

*Abelia er foreningen for kunnskaps- og teknologibedrifter i NHO. Vi organiserer 2.400 virksomheter med ca. 50.000 årsverk. Vår visjon er "drivkraft for kunnskapssamfunnet". Abelia har medlemmer innen blant annet IKT, rådgivning, utdanning, forskning, delingsøkonomien, ideell sektor og kreative virksomheter.*

Vi takker for invitasjonen til å gi innspill på høringen om utsatt ikrafttredelse av vedtatte endringer i drosjereguleringen.

Endringene i drosjereguleringen skal tre i kraft 1. juli 2020, og legger til rette for en modernisering og omstilling av en viktig del av persontransportnæringen. Reformarbeidet har pågått i en årrekke, og det har blitt gjort et grundig og involverende arbeid hos myndighetene.

I høringsbrevet foreslår departementet å endre tidspunktet for iverksettelse av lov- og forskriftsendringene fra 1. juli 2020 til 1. november 2020. Forslaget innebærer også at overgangsordningene for de særskilte løyvetypene forskyves tilsvarende. Høringsbrevet begrunner forslaget om utsettelse med to forhold; stor fare for konkurser i næringen og at fylkeskommunene ligger etter i den administrative delen av implementeringsarbeidet.

### Administrativ iverksettelse

Abelia er kjent med at det nå er tatt politiske initiativ til å utsette gjennomføringen av denne reformen, med bakgrunn i at utbruddet av Covid-19 gjør at gjennomføringen vanskeliggjøres for fylkeskommunene. Abelia har full forståelse for at også denne prosessen potensielt kan rammes av de smittebegrensningstiltakene som er satt i verk, men vi har vanskelig for å se at dette eventuelt skulle begrunne en utsettelse på mer enn noen uker. En del av smittebegrensningstiltakene er nå lettet og situasjonen skulle nå fremstå som mer oversiktlig og håndterbar for fylkeskommunene. Et arbeid med å gjennomføre en såpass betydelig og lenge varslet endring bør nå være mulig å effektivere på relativt kort tid.

Både aktørene i bransjen og andre som berøres av endringene har hatt svært god tid til å tilpasse seg regelendringene. Det ble allerede i forbindelse med vedtaket av nye regler gitt en utsatt implementeringsfrist.

De vedtatte endringene vil kunne gi bedre priser og kvalitet til kundene både i forbrukermarkedet, i næringslivet og i offentlig sektor. Det vi nå ser av planlagte investeringer i næringen, indikerer også at regelendringene legger til rette for investeringer i en mer miljøvennlig bilpark. Regjeringens politikk for drosjenæringen er derfor ikke bare av sektorpolitisk betydning, men er også en del av omstillingen til et mer miljøvennlig og digitalisert næringsliv, som hele samfunnet vil nyte godt av.

### Økonomisk risiko for næringen øker som følge av en utsettelse

Det er estimert en omsetningsnedgang for taxi-næringen på opp mot 90 prosent i forbindelse med Covid-19 og departementet melder om at det er risiko for flere konkurser. Den krevende situasjonen Covid-19 har bragt med seg skal ikke undervurderes, og konkurser er dessverre noe vi ser er en betydelig risiko i en rekke næringer.

Likefult kan ikke Abelia se at det er sammenheng mellom risiko for konkurser og utsatt innføring av de nye reglene for persontransport. Det bygger tilsynelatende på en antagelse om at omsetning og/eller



lønnsomheten til selskapene vil reduseres ved innføring av nytt regelverk. Vi anerkjenner at det etter all sannsynlighet vil bli endringer i konkurransesituasjonen innad i næringen. Likefullt mener vi en antagelse om at omsetning i næringen og hos enkeltstående vil falle ikke er velbegrunnet. Det fremstår som uklart om departementet har vurdert både positive og negative aspekter ved regelverksinnføringen. Det er i tidligere utredninger påvist uheldige sammenhenger mellom høye drosjepriser og sviktende kundegrunnlag. Dette har åpenbart også toppet seg med Covid-19 situasjonen. De høye kostnadene er som følge av et fastlåst regelverk som gir næringsaktørene liten mulighet for markedstilpassing av kostnader på tilbudssiden. Nytt regelverk tar også sikte på å adressere dette gjennom bedre markedstilpassing. Bedre markedstilpassing, og reduserte priser, kan slik sett like gjerne bety omsetningsøkning for næringen som det kan bety nedgang. Det er ingen automatikk i at en ikrafttredelse av nytt regelverk som opprinnelig planlagt vil påvirke situasjonen som har oppstått som følge av Covid-19 negativt.

Da regelverksendringene har vært varslet i lang tid er det også slik at en lang rekke bedrifter har allerede gjort betydelige investeringer for å kunne være konkurransedyktige og imøtekomme nytt regelverk bl.a. gjennom å tilby transporttjenester basert på ny teknologi og nye forretningsmodeller idet regjeringens politikk trer i kraft. Slike investeringer vil bli verdiløse, dersom reformen stanses eller utsettes. Dersom forslaget i høringsbrevet blir vedtatt vil en altså risikere konkurser hos de virksomhetene som har gjort endringer og ligget godt an i imøtekommelsen av nytt regelverk. Det kan fremstå som underlig at de som ikke har forberedt seg på endringer skal premieres på bekostning av de som har jobbet iherdig med imøtekommelse av endringene.

## **EØS**

Noe av bakgrunnen for endringene i utgangspunktet var ESAs grunngitte uttalelse om at dagens regelverk strider mot EØS-avtalen. En utsettelse av den vedtatte reformen vil forlenge virkningen av de reguleringer som i dag er i strid med EØS-avtalen. Vi minner om at bedrifter som påføres økonomisk tap som følge av brudd på EØS-avtalen vil kunne rette krav om erstatning mot staten.

## **Taksameter**

Det har siden 2016 blitt arbeidet med mer en mer teknologinøytral tilnærming til taksameter. Dette arbeidet har til stadighet blitt utsatt, til tross for en rekke løfter om fortgang i arbeidet med å raskt utrede og iverksette mer teknologinøytralt regelverk. Som utredningene påpeker så finnes det andre måter å håndtere formålene taksameter i dag ivaretar. Dersom det til tross for motstand mot høringsbrevets foreslåtte utsettelse av endringer i drosjereguleringen bør det som et minimum samtidig implementeres nye, teknologinøytrale regler for taksameterbruk. En slik innføring bør ikke medføre utsettelse eller understøtte en planlagt utsettelse.

## **Avslutning**

Abelia fraråder departementets forslag om utsatt innføring av ny drosjeregulering. Dersom det likevel skulle bli en utsettelse bør denne holdes så kort som mulig.

På vegne av Abelia,

**Nils-Ola Widme** (sign.)  
Næringspolitisk direktør  
Abelia

**Kjetil Thorvik Brun** (sign.)  
Leder teknologi og digitalisering  
Abelia