

Høringsuttalelse fra 159 drosjeaktører

Innledning

På vegne av 159 drosjeaktører («Sentralene») inngis det høringsuttalelse til tiltakene som foreslås av Drosjeutvalget (Utvalget) i NOU 2024:15 «*En bedre regulert drosjenæring*» (NOU 2024:15).

Utvalget har vært bredt sammensatt og det har vært høy grad av konsensus om de aller fleste tiltakene som er foreslått for å bedre forholdene i næringen. Sentralene støtter i hovedsak opp om tiltakene, og er godt fornøyd med hvordan Utvalget ser på reguleringen av drosjenæringen fremover.

Det helt sentrale grepet som foreslås er kravet om at alle løyvehavere skal være tilknyttet *en* sentral, kombinert med automatisk registrering av omsetning i fastmontert kontrollutrustning. Kun gjennom en slik sammenkopling av bil, sjåfør, passasjer og sentral settes sentralene i stand til å gjennomføre sin kontrollfunksjon effektivt. Dette er en forutsetning for at formålene med reformen oppnås.

Sentralene har merket seg at flere av tiltakene beskrevet i NOU 2024:15 er i tråd med våre anbefalinger i tidligere høringssvar, herunder at

- Løyvehavere kan kun være tilknyttet *én* sentral
- Utvalget vil opprettholde krav til kontrollutrustning i tråd med MID-krav, og innføre krav til at bestilte turer skal registreres *automatisk* i denne

Sentralene understreker at tiltakene i delutredning I og II må sees i sammenheng siden de enkeltvis og samlet skal samvirke for å gjenopprette kontrollen med- og tillitten til næringen.

I det følgende fokuserer vi på viktigheten av å vurdere effektene av sentraltilknytningsplikten sammen med kravene til en registrering av omsetning i bilens fastmonterte kontrollutrustning.

Samvirkende tiltak fremmer re-reguleringens formål

Gjennomføringen av sentraltilknytningsplikten er etter vår vurdering selve navet i re-reguleringen av drosjenæringen. Sentraltilknytningsplikten er ment å ivareta en rekke viktige formål, slik som et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, gode arbeidsforhold i næringen, hvet økonomi, sikkerhet og etterlevelse av regelverket.. Det er allerede vedtatt i Stortinget at den enkelte løyvehaver skal være tilknyttet drosjesentral. At Utvalget også presiserer at sentraltilknytningsplikten innebærer tilknytning til kun *en* sentral mener Sentralene er meget viktig for at den sentralen løyvehaver er tilknyttet gis effektiv mulighet til å oppfylle sin kontrollfunksjon. Det er foreslått at løyvehaver kan være tilknyttet flere formidlere. Dersom dette vedtas, må det understrekes at dette er forhold som må kunne reguleres i den enkelte sentrals vedtekter og/eller avtaler med løyvehaverne.

For at sentralen kan utføre sin kontrollfunksjon på en effektiv måte er sentralen helt avhengig av at den enkelte løyvehaver rapporterer inn riktig omsetning i bilen. Det har vært diskusjon i det offentlige rom hvor den etablerte delen av næringen er blitt beskyldt for å være gammeldags og bakstreversk, mens plattformselskapene er blitt fremstilt som nytenkende og fremtidsrettede. Dette er ikke riktig. De etablerte selskapenes brukergrensesnitt ovenfor våre kunder er i dag heldigitalt, og apper som for eksempel TaxiFix ble lansert lenge før plattformselskapene etablerte seg i Norge. De etablerte drosjesentralene har lansert nye versjoner av sine apper i takt med den teknologiske utviklingen, og våre kundeundersøkelser viser høy grad av kundetilfredshet.

Det er et faktum at de etablerte sentralene har kontroll på- og rapporterer tilsluttende løyvehavers omsetning til skattemyndighetene, mens det er knyttet stor usikkerhet til innrapportering fra plattformsselskaper og sjåførere.

I NOUen brukes begrepet «teknologinøytral kontrollutrustning.» Dagens taksameter er nettopp det. Samtidig er det slik at kontrollutrustningen som skal måle antall kjørte kilometer mot vederlag er underlagt Måleinstrumentdirektivet (MID). Det er viktig å understreke at det pr. i dag kun er taksameteret som oppfyller kravene som MID oppstiller. Dette er et EØS-relevant direktiv som norske myndigheter er forpliktet til å gjennomføre i nasjonal rett og følgelig er det *ikke rom for å tillate kontrollutrustninger som ikke er godkjent under MID*. Justervesenet er kontrollinstansen som godkjenner måleinstrumenter nasjonalt. Det er vesentlig i denne sammenheng at norske myndigheter håndhever MID nasjonalt, og per i dag er det uomtvistelig at det kun er taksameter som innfrir disse kravene.

For Sentralene er det særlig viktig at kravet til fastmontert kontrollutrustning videreføres. Det er *bilens bevegelser* som skal kontrolleres og ikke kun kontrollutrustningen. En app på en mobiltelefon, slik plattformsselskapene argumenterer for, er ikke på langt nær tilstrekkelig. Det er kun når kontrollutrustningen er fastmontert i bilen at bilens bevegelser med sikkerhet kan registreres i kontrollutrustningen, som igjen kan kontrolleres i kontrollsentralen

Sentralene merker seg og setter pris på at Utvalget er svært tydelig på behovet for at omsetningen skal registreres automatisk i kontrollutrustningen. Uten dette åpnes mulighet for skatteunndragelse, mens automatisk registrering til fastmontert kontrollutrustning kombinert med sentraltilknytningsplikten reduserer muligheten for juks.

I NOUen gjøres det et skille mellom taksameter og taksametersystem. Taksameteret skal følge kravene i MID. For taksametersystemet foreligger det ikke krav i MID. Dette hindrer ikke norske myndigheter i å stille krav til taksametersystemet. Etter vår vurdering er det helt nødvendig at inputdata kommer fra en sikker og godkjent kilde, nemlig en fastmontert kontrollutrustning. Hvordan det videre grensesnittet mellom løyvehaver og kunde og løyvehaver og sentral skal være, må være opp til den enkelte sentral å vurdere. Slik skapes det blant annet innovasjon og konkurranse mellom de ulike sentralene som oppdragsformidlere. Men, som nevnt for å måle omsetningen til den enkelte løyvehaver er det helt nødvendig å ha muligheten til enkelt å identifisere og gjenfinne bilens omsetning, uavhengig av bakenforliggende taksametersystem.

Det gjøres videre et skille i NOUen mellom en sentral som kontrollsentral og oppdragsformidler. Etter vår vurdering er dette et fornuftig og godt skille. Sentralens funksjoner som *krollsentral* skal ivareta de offentligrettslige kontroll og rapporteringsfunksjonene til sentralen og ha grensesnittet mot løyvehaver og relevante offentlige myndigheter. Sentralen som en *oppdragsformidler* har grensesnittet mot kunden i kontraktmarkedet og enkelttursmarkedet. Som oppdragsformidler bør sentralene ha stor grad av kommersiell frihet for å konkurrere om kunder basert på kvalitet, pris og innovasjon i tjenesten. Etter vår vurdering har Utvalget funnet balansen mellom en effektiv og streng kontrollfunksjon som er helt sentral for å gjenopprette tillitten til næringen, og en stor grad av kommersiell frihet som oppdragsformidler.

Konkurranse på like vilkår

Sentralene er opptatt av at det skal være konkurranse på like vilkår. For oss innebærer det at alle aktører i drosjenæringen følger de samme offentligrettslige regler. Det er et ønske fra norske myndigheter at det skal være et tilfredsstillende tilbud i hele landet, det skal være ordnede lønns- og

arbeidsvilkår, det skal være trygt å ta drosje, det skal være stor grad av forbrukerbeskyttelse og det skal være etterlevelse av skatt og avgiftsregelverk. Å produsere en tjeneste innenfor disse rammene har en kostnad som den etablerte næringen har påtatt seg. Næringen utvikler seg i takt med samfunnsutviklingen for øvrig og ønsker velkomne nye forretningsmodeller som leverer opp til det nivået norske myndigheter til enhver tid krever. Sentralene hevder at Plattformelskapene sin nåværende forretningsmodell ikke er egnet til å oppfylle kravene norske myndigheter stiller, herunder særlig krav til etterlevelse av skatt og avgiftsregelverk og passasjersikkerhet. Det er for mange eksempler på det motsatte, både fra Norge, men også fra våre nordiske naboland Sverige og Finland. Sentralene hevder at plattformelskapene ikke drives mer effektivt, men at deres forretningsmodeller ikke internaliserer nødvendige investerings- eller driftskostnader for å produsere tjenesten på et nivå som norske myndigheter og kunder forventer.

Forholdet til EØS-retten

Vi merker oss at plattformelskapene representert ved Abelia har tatt en omfattende dissens. Det er derfor viktig å understreke at NOU 2024:15 er grundig gjennomarbeidet, det er høy grad av konsensus blant de øvrige medlemmene og det er ikke minst en rekke godt begrunnede tiltak som er foreslått. Oslo Taxi har fått utarbeidet en omfattende og grundig vurdering av Advokatfirmaet Simonsen Vøgt Wiig AS som har konkludert med at de tiltakene som foreslås, herunder sentraltilknytningsplikten og registrering av omsetning i fastmontert kontrollutrustning, er egnet til å oppnå de legitime formålene norske myndigheter ønsker å oppnå med tiltakene. Tiltakene er nødvendige og går ikke lenger enn hva som er nødvendig. Dette er følgelig helt klart innenfor norske myndigheters EØS-rettslige handlingsrom. Se utredningen vedlagt.

Når Bolt i media kommenterer at enkelte tiltak er klaget inn for EFTAs overvåkningorgan ESA for påstått brudd på EØS-avtalen ser det etter Sentralenes vurderinger, ut som et forsøk på å forsinke en helt nødvendig reform av drosjenæringen, for å fortsatt kunne drive virksomhet i Norge på sine egne premisser.

Veien videre

Sentralene ber norske myndigheter fortsette å ta situasjonen i drosjenæringen på alvor, og arbeide raskt videre med å få opp en proposisjon til Stortinget uten å skremmes til forsinkelse grunnet en ESA-klage. Fundamentet etter to omfattende utredninger levert av et bredt sammensatt og faglig tungt utvalg med bred enighet om konklusjonene, er vesentlig mer solid enn ved tidligere ESA-undersøkelse avreguleringen av drosjenæringen. Vi ser derfor frem til en rask og effektiv gjennomføring av forslag som vil føre til en nødvendig og etterlengtet re-regulering.

Følgende 159 drosjeaktører stiller seg bak denne høringsuttalelsen:

- Alta taxi
- Elvebyen taxi
- Grenland taxi
- Gjøvik Taxi
- Harstad Taxi
- Innlandet Taxi 03650 og deres sentraler i:
 - o Etnedal

- Vang
- Øystre Sildre
- Vestre Sildre
- Sør-Aurdal
- Nord-Aurdal
- Lesja
- Skjåk
- Dovre
- Sel
- Lom
- Vågå
- Nord-Fron
- Ringebu
- Lunner
- Gran
- Jevnaker
- Søndre Land
- Nordre Land
- Øyer
- Ringsaker
- Hamar
- Stange
- Løten
- Tolga
- Tynset
- Lillehammer Taxi
- Lokaltaxi Vestland
 - LokalTaxi Askvoll
 - LokalTaxi Aurland
 - LokalTaxi Balestrand
 - LokalTaxi Svelgen
 - LokalTaxi Rugsund
 - Eikeset Taxi
 - Bryggja Taxi
 - LokalTaxi Byrkjelo
 - LokalTaxi Fjaler
 - LokalTaxi Hyen
 - LokalTaxi Bjordal
 - LokalTaxi Eikefjord
 - LokalTaxi Nordalsfjord
 - Fjærland Taxi
 - Fresvik Taxi
 - LokalTaxi Florø
 - LokalTaxi Førde
 - Høyanger Taxi
 - LokalTaxi Innvik
 - LokalTaxi Luster
 - LokalTaxi Lærdal

- LokalTaxi Leikanger
- LokalTaxi Måløy
- LokalTaxi Eid
- LokalTaxi Olden
- LokalTaxi Sande
- LokalTaxi Sandane
- LokalTaxi Selje
- Jølster Minibuss og Taxi
- LokalTaxi Sogndal
- LokalTaxi Solund
- LokalTaxi Standal
- LokalTaxi Stadlandet
- LokalTaxi Stryn
- LokalTaxi Vassenden
- Midlang Taxi
- Viksdalen Taxi
- LokalTaxi Øvre Årdal
- LokalTaxi Årdalstangen
- Mr Taxi
 - Kristiansund og Frei Taxi
 - Molde Taxi
 - Ålesund og Omegn Taxi
 - Aukra Taxi
 - Aure Taxi
 - Averøy Taxi
 - Eide Taxi
 - Fræna Taxi
 - Geiranger Taxi
 - Gjemnes Taxi
 - Halså Taxi
 - Haram Taxi
 - Hareid Taxi
 - Herøy Taxisentral
 - Midsund Taxisentral
 - Nettet Taxisentral
 - Rauma Taxi
 - Sande Taxi
 - Skodje Taxi
 - Smøla Taxi
 - Stordal Taxi
 - Stranda Taxisentral
 - Sunndal Taxi
 - Surnadal Taxisentral
 - Sykkylven Drosjesentral
 - Tingvoll Taxi
 - Tustna Taxi
 - Ulstein Drosjesentral
 - Valldal Taxi

- Vestnes Taxi
 - Volda Taxisentral
 - Ørskog Taxi
 - Ørsta Taxi
- Nordland Taxi og deres sentraler i:
 - Andøy
 - Ballangen
 - Bodø
 - Brønnøysund
 - Bø
 - Fauske
 - Herøy
 - Inndyr
 - Mo
 - Mosjøen
 - Myre
 - Narvik
 - Nesna
 - Sandnessjøen
 - Sortland
 - Steigen
 - Stokmarknes
 - Svolvær
 - Vestvågøy
 - Ørnes
- Oslo Taxi
- Oslo Taxibuss
- Personaltransport Norge AS
- Rogaland Taxi
- 07000 Sandnes Taxi
- Ski taxi
- Taxi sør
- Taxi transportservice
- Telemark Taxi
 - Bamble Taxi
 - Bolkesjø Taxi
 - Bø Taxi
 - Drangedal Taxi
 - Hjartdal Taxi
 - Hovind Taxi
 - Fyresdal Taxi
 - Kragerø Taxi
 - Kviteseid Taxi
 - Notodden Taxi
 - Rjukan Taxi
 - Sauland Taxi
 - Seljord Taxi
 - Siljan Taxi

- Skien Taxi
 - Tinn Taxi
 - Tokke Taxi
 - Treungen Taxi
 - Ulefoss Taxi
 - Vinje Taxi
- Tromsø taxi
- Tønsberg taxi
- Vestfold Taxi
- Vestre Toten Taxi
- Østfold Taxi
- Østre Toten taxi