

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 22. desember 2021

Høringssvar vedrørende forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje

1 Innledning

Bytaxi AS («Bytaxi») viser til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet («SD») sitt høringsbrev og høringsnotat av 24. september 2021 med forslag til ny forskrift om kontrollutrustning i drosje, endringer i yrkestransportloven, yrkestransportforskriften, skatteforvaltningsforskriften, bokføringsforskriften, forskrift om måleenheter og måling og prisopplysningsforskriften.

Bytaxi er ikke høringsinstans, men vi er oppfordret til å sende inn svar og takke for den muligheten.

Bytaxi ble opprettet i 2007 og har per i dag 125 tilknyttede løyver¹, med noen færre løyvehavere. Løyvehaverne i Bytaxi har i 2021 operert i gateturmarkedet, dvs. fra drosjeholdeplass, knutepunkter som flyplass, båtanløp, eller praiet på gata. I tillegg har enkelte løyvehavere kjørt i det digitale markedet med turer fra multinasjonale selskaper som Uber², Bolt³ og Yango⁴.

Vi var også den første sentralen i 2019 som la til rette for at omsetningen fra multinasjonale appselskaper kunne legges manuelt inn på egen kredittkonto i taksameter og baksystemet slik at det ble beregnet korrekt omsetning og mva, og at denne omsetningen blir innrapportert til skatteetaten når vi sender inn løyvehavernes omsetningstall i januar. Men det forutsetter jo at alle løyvehaverne følger reglene og tilretteleggingen vi har gjort. Vi kan ikke lenger garantere for det!

2 Alle lov- og forskriftsendringene skulle vært behandlet samlet

Det er uheldig at SD gjennomfører flere forskjellige høringsprosesser mht. til endringer for drosjenæringen, fra desember 2018 til desember 2021. Drosjereguleringen er som et tannhjul hvor alt henger sammen med alt. Tar man ut en eller flere deler av reguleringen slik man har gjort nå ramler alt sammen som et korthus. Vi vil derfor komme innom andre deler av drosjenæringen i svaret, enn å se isolert kun på denne høringen. Men uten krav til taksameter i alle drosjebilene vil ikke regjeringen nå målene i Hurdalsplattformen.

¹ Løyvehavernes omsetning i 2019 var kr. 164,5 millioner fordelt på 428.000 turer. Kr. 10,3 millioner var kontant. Omsetningen hittil i 2021 er kr. 65,2 millioner fordelt på 164.000 turer. Kr. 2,6 millioner kontant. Nedgangen skyldes pandemien!

² Uber: kr. 5,1 mill.

³ Bolt: kr. 1,7 mill.

⁴ Yango: kr. 330.000

En fragmentert høringsprosess over flere år med enkeltvedtak i Stortinget gjør det krevende for mange å få med seg hvilke negative konsekvenser det enkelte forslag medfører, når alt ikke behandles samtidig. Det er en nær sammenheng mellom regelsettene som foreslås endret nå og som ble endret i 2019, og vi mener derfor at endringsforslagene bør behandles samtidig og under ett med de nye endringene som er varslet i Hurdalsplattformen.

3 Hurdalsplattformen – en regjering for et seriøst og inkluderende arbeidsliv for vanlige folk innenfor alle områder av drosjenæringen

Forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje er den *forrige regjeringens politikk* og burde blitt *utsatt inntil videre* og erstattet av et samlet høringsnotat *utarbeidet av Støre-regjeringen* i tråd med *regjeringens politikk nedfelt i Hurdalsplattformen*.

Regjeringen uttaler innledningsvis i Hurdalsplattformen at trygt arbeid til alle er jobb nummer én, og at arbeid til alle i et trygt og inkluderende arbeidsliv er nøkkelen til mer rettferdig fordeling og frihet for den enkelte.

Regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin. Regjeringen vil ha trygg pasient – og skoletransport og godt drosjetilbud også i distriktene, og vil derfor stanse frislippet i drosjepolitikken. Fra plattformen kan vi lese at:

Regjeringen vil:

- Stoppe frislippet i drosjenæringen.
- Gjennomgå sammen med drosjenæringen hvilken rolle drosjenæringen skal ha som en del av det nasjonale kollektivtilbudet.
- Fremme tiltak sammen med næringen og fagbevegelsen for å bekjempe sosial dumping og styrke de seriøse aktørene i drosjenæringen.
- Gjeninnføre ordningen med fylkeskommunal antallsregulering.
- Sørge for et godt drosjetilbud over hele landet.
- Videreføre kontroll- og innrapporteringssystemer med samme eller tilsvarende funksjonalitet som dagens taksameter for aktører i drosjenæringen.
- Sørge for tilknytningsplikt til drosjesentral og generell driveplikt.

Liberaliseringen av drosjenæringen var som nevnt over den forrige regjeringens politikk. Formålet var ikke å øke kvaliteten og seriøsiteten i næringen. Formålet var heller ikke å legge til rette for innovative løsninger for persontransporten. Formålet til Solbergregjeringen var å legge til rette for multinasjonale appselskapers tilbakekomst til Norge. For å få til dette måtte SD demontere eksisterende drosjenæring, fullstendig.

SDs grenseløse tilnærming til de multinasjonale appselskapene har fortsatt etter regjeringsskiftet og vises best ved at høringen ikke er utsatt i påvente av ny drosjeregulering i tråd med målene i Hurdalsplattformen. Dette undergraver regjeringens målsetning nedfelt i Hurdalsplattformen.

4 SD legger opp til konkurranse på ulike vilkår

SD sitt forslag om å innføre to parallelle løsninger ved å dele opp persontransporten i et digitalt og et ikke digitalt marked vil medføre konkurranse på ulike vilkår mellom eksisterende drosjenæring (drosjesentraler og løyvehavere/sjåførere) og multinasjonale appselskaper (friåkere).

Eksisterende drosjenæring sin konkurransekraft er til enhver tid avhengig av økonomien hos den enkelte løyvehaver, som ofte er eier av drosjesentralen.

De multinasjonale appselskapene som Uber og Bolt har tilgang på ubegrenset med kapital for å kunne utkonkurrere eksisterende aktører, for selv å bli monopolist.

Bolt mottok i januar 2020 over en halv milliard kroner fra EUs⁵ investeringsbank. Bolt har også tidligere hentet inn hundrevis av millioner i aksjekapital.

Uber taper milliarder av dollar⁶ årlig uten at dette er negativt for virksomheten da eksisterende og nye aksjonærer mener dette er den framtidige forretningsmodellen.

I tillegg bruker Uber milliarder av kroner på å knuse arbeidstakernes rettigheter⁷ via en folkeavstemning etter å ha tapt i Høyesterett i California.

Mot disse multinasjonale gigantene er selvsagt eksisterende drosjenæring sjanseløs. Men, pytt pytt. Forbrukerne får jo persontransport for mindre enn det trikkebilletten koster. Og det uten å benytte taksameter.

Et digitalt og ikke digitalt marked vil heller ikke la seg kontrollere på samme måte som man kunne tidligere all den tid én⁸ singel aktør i det digitale markedet enkelt kan kjøpe taksameter brukt i Norge eller utlandet for så å operere i gate- og holdeplassmarkedet.

Liberaliseringen har åpnet Pandoras eske og det er bare fantasien som setter grenser for omfanget av elendige kundeopplevelser og kriminalitet.

SD har også mistet av syne hvilken rolle drosjenæringen bør og skal ha over hele landet i framtidens persontransportmarked.

5 Drosjenæringen er en del av kollektivtrafikken

Drosjenæringen har et viktig samfunnsoppdrag som en del at det offentlige kollektivsystemet i Norge, og er helt nødvendig for å sikre et tilfredsstillende og døgntkontinuerlig transporttilbud. Drosjenæringen har en samfunnskritisk funksjon. Dette så vi ikke minst når pandemien startet og alt var nedstengt. Drosjenæringen stilte opp for å kjøre samfunnskritisk personell til/fra arbeid.

Drosjetjenester er transport av mennesker, og kundegruppen er svært sammensatt. Mange er avhengig av drosje for å sikre egen mobilitet. Dette gjelder særlig eldre, pasienter, personer med funksjonsnedsettelse, rullestolbrukere og skoleelever/barn.

For at samfunnet, kundene og næringen skal fungere optimalt i framtiden må staten snarest gjeninnføre plikter og rettigheter i drosjenæringen. I dag har løyvehaverne bare rettigheter, men ingen plikter. En framtidig seriøs drosjenæring må derfor pålegges å ha:

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_74

⁶ Uber tapte 3 milliarder dollar i 2018. Første kvartal alene 2019 tapte selskapet 2,94 milliarder dollar.

⁷ <https://frifagbevegelse.no/magasinet-for-fagorganiserte/uber--co-satser-milliarder-pa-a-knuse-arbeidstakernes-rettigheter-6.158.739744.327daff2de>

⁸ I Oslo er det tatt ut 2000 løyver etter frislippet. Antallsreguleringen før frislippet var satt til 1780. Vi nærmer oss raskt mot 4000 løyver bare i Oslo.

- Dekningsplikt – Beredskap – Tilgjengelighet – Taksameter

Det er oppsiktsvekkende at SD ennå ikke har tatt innover seg at alle regelendringene på sikt vil diskriminere funksjonsfriske personer på bekostning av personer med funksjonsnedsettelse, i sin iver etter å slippe til multinasjonale appselskaper. Konsekvensen av liberaliseringen er at pliktene drosjenæringen tidligere hadde, som beredskap i ulønnsomme deler av markedet og at en viss andel av drosjene måtte ha rullestolkapasitet, medfører at personer i rullestol ikke får samme tilgang på drosje fra drosjesentral som funksjonsfriske med tilgang til multinasjonale apper.

6 Kontrollutrustning i drosjenæringen vs. taksameter

SD uttaler at forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje skal (i) legge til rette for å ta i bruk nye tekniske løsninger som alternativ og supplement til taksameter i drosje, og (ii) legge til rette for et godt drosjetilbud for kunder i hele landet, og (iii) å bedre konkurransen i drosjemarkedet

For det første har ikke de multinasjonale appselskapene noen ny eller spesiell teknisk nyvinning. Dette er teknologi drosjenæringen allerede har tatt i bruk lenge før disse appene gjorde sitt inntog i markedet. Drosjenæringen har i tretti år vært innovative og digitalisert bestilling- og betalingsløsninger. Det har vært stort fokus på teknologisk utvikling som avanserte trafikkstyringssystemer. Dette for at kundene skal ha kortest mulig ventetid, og at det gir bedre dekningsbidrag for løyvehaverne i sin lille drosjebedrift. Teknologi-overføring fra drosjenæring til andre mobile næringer har funnet sted og skjer fremdeles. Sentraler over hele landet tilbyr bestilling på nye teknologiske plattformer, og man utvikler kontinuerlig nye løsninger. Poenget er at alle disse turene og transaksjonene går via taksameter og sentralenes baksystem. Ikke mellom multinasjonale appselskaper og en sjåfør.

For det andre spiller drosjesentralene en viktig rolle for effektiviteten i drosjenæringen. Sentralens systemer kan ta imot alle slags bestillinger fra kunder og formidle dem til ledige drosjer. Dette gir stordriftsfordeler, samt muligheter for reduksjoner i kundenes søke- og ventetidskostnader. Videre velger sentralens systemer ut hvilke drosjer som skal tildeles de bestilte oppdragene. Dette fører til kostnadsbesparelser i form av mindre tomkjøring og bedre miljø og kapasitetsutnyttelse. Videre har enkelte helseforetak i årevis forlangt, og forlanger det framover, at ved kjøring av pasienter skal MID-taksameter benyttes for å få sikre måledata av tid, distanse og veivalg. Disse kravene opphører ikke med det første. GNSS posisjonsdata vil ikke kunne levere tilsvarende sikre data da systemet enkelt kan manipuleres.

For det tredje vil ikke kontrollutrusting bety bedre konkurranse i persontransportmarkedet. Snarere tvert imot. Se nærmere redegjørelse i punkt 4 over.

Taksameter har vært helt avgjørende for å rydde opp etter flere store skattesvik-saker og heve seriøsiteten i drosjenæringen. Men det er forbedringspotensiale ift. dagens taksameterforskrift, som at det burde innføres setefølere koblet mot taksameter for å sette en stopper for kontantbetaling uten kvittering som ikke slås inn i taksameter. Det bør også legges til rette for sikker innlogging i taksameter med for eksempel BankID. Men istedenfor å forbedre det som fungerte godt i den tidligere reguleringen, har SD valgt å overse alle advarsler og negative konsekvenser ved å liberalisere næringen.

7 To parallelle løsninger

SD uttaler på side to i høringsbrevet at:

Endringene i drosjereguleringen, og spesielt opphevelsen av sentraltilknytningsplikten, har ført til at noen av mekanismene som tidligere var med på å sikre seriøsiteten i drosjenæringen ikke lenger er til stede eller fullt ut ivaretar hensynene som forutsatt.

Klarere kan det altså ikke sies. Kollapsen i drosjenæringen har nådd inn i kontorene til SD. Men istedenfor å utsette høringen, for å se de foreslåtte endringene sammenstilt med målene i Hurdalsplattformen, gjennomføres høringen.

Forslaget åpner for to parallelle løsninger. Den ene løsningen er en kontrollutrustning med en fastmontert enhet i kjøretøyet, som for eksempel et taksameter. Den andre løsningen er en kontrollutrustning uten fastmontert enhet i kjøretøyet, som forutsetter at kundene har en motsvarende applikasjon på sin digitale enhet (heldigital kontrollutrustning). Aktører som benytter heldigitale kontrollutrustninger får kun adgang til å tilby drosjetjenester som er bestilt på forhånd via appen, og som blir betalt gjennom kontrollutrustningen. Aktører som bruker kontrollutrustning uten fastmontert enhet vil dermed ikke kunne tilby praieturer, turer fra holdeplass som ikke er forhåndsbestilt i appen eller telefonbestilte turer.

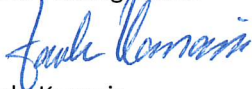
Dette er en skrivebordsløsning som ikke vil fungere i praksis. For det første åpner dette for ulike konkurransevilkår mellom aktørene i de forskjellige markedene, og for det andre vil ikke ordningen være mulig å kontrollere. Sjøfører i det digitale markedet vil anskaffe taksameter brukt eller nytt i Norge eller utlandet for å kjøre i gate- og holdeplassmarkedet. Hvem skal kontrollere det? En sjåfør i det ikke digitale markedet vil tilknytte seg multinasjonale appselskaper og ikke legge omsetningen fra disse aktørene manuelt inn i taksameter. Hvem skal kontrollere det?

Det beste ville vært om SD erkjente at forslagene ikke lar seg gjennomføre, og at målene i Hurdalsplattformen ikke vil nås med to parallelle løsninger. Tilretteleggingen for multinasjonale appselskaper tjener heller ikke Norge da omsetning flyttes skattefritt ut av landet og det skapes uverdige arbeidsforhold. Det er heller ikke i tråd med Hurdalsplattformen.

8 Avslutning

Den forrige regjeringen har med liberaliseringen i 2019 og denne høringen bestemt seg for å overføre makt og penger fra norske drosjeeiere og drosjesentraler til multinasjonale appselskaper. Disse appselskapenes eneste innovasjon er å flytte omsetning skattefritt ut av landet, og redusere en stolt yrkesgruppe til løsarbeidere. Høringen legger opp til et omfang av sosial dumping innenfor persontransport ingen andre næringer har sett tidligere.

Med vennlig hilsen



Jarle Kanaris
daglig leder
Bytaxi AS