

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Høringsuttalelsen sendes kun elektronisk til: postmottak@sd.dep.no

Oslo, 1. mars 2017

FORSLAG TIL ENDRINGER I YRKESTRANSPORTLOVEN – HØRINGSUTTALELSE

ByTaxi viser til høringsnotat av 9. desember 2016, med forslag til endringer i yrkestransportloven. Høringsfrist er satt til 1. mars 2017.

ByTaxi er ikke blant de inviterte høringsinstansene, men ønsker likevel å sende uttalelse.

1 INNLEDNING

Departementet foreslår tre endringer yrkestransportloven, knyttet til drosjereguleringen.

Endringene i yrkestransportloven § 20 første ledd (Samkjøring), og yrkestransportloven § 9 andre ledd (Aldersgrense for drosjeløyver), kommenteres i punkt 2.1 og 2.2. Den foreslåtte endring i yrkestransportloven § 9 tredje ledd (Oppheving av løyvemyndighetens rett til å kreve opprettelse av drosjesentraler i løyvedistriktet og regulering av disse samt fjerning av tilslutningsplikten og tilslutningsretten for løyvehavere), kommenteres i punkt 2.3, etterfølgende.

I Norge baseres drosjereguleringen på en kombinasjon av adgangskontroll (behovsprøving), plikter (kjøreplikt), fri prissetting i uregulerte områder og prisregulering i regulerte områder (maksimalpris), i tillegg til formelle kvalifikasjonskrav (løyvekurs, politiattest osv.) og lokale retningslinjer. Regler om drosjesentraler, tilslutningsplikt og tilslutningsrett for løyvehavere følger av yrkestransportforskriften § 46 andre ledd, jf. yrkestransportloven § 9 tredje ledd.

Den foreslåtte endring i yrkestransportloven § 9 tredje ledd vil få store negative konsekvenser for publikum, løyvemyndighetene, drosjesentraler, løyvehavere - og ikke minste det offentlige som kjøper og bruker av drosjetjenester hvor drosjesentralene er en viktig aktør i anbudsprosesser.

2 BYTAXI SINE MERKNADER

2.1 Forslag om endring av yrkestransportloven § 20 første ledd

ByTaxi har ingen merknader til forslaget.

2.2 Forslag om endring av yrkestransportloven § 9 andre ledd

ByTaxi har ingen merknader til forslaget.

2.3 Forslag om endring av yrkestransportloven § 9 tredje ledd

2.3.1 Løyvemyndighetens rett til lokale regelverk

Forslaget om å endre yrkestransportloven § 9 tredje ledd vil medføre at løyvemyndighetene ikke kan lage lokale regelverk tilpasset egne innbyggere. Det vil få store negative konsekvenser på de stedene hvor befolkningen er helt avhengig av drosjesentralenes bindende pliktkjøring for å dekke publikums behov. Forsvinner denne retten i områder hvor det ikke eksisterer kollektivtransport vil dette ikke være i publikums interesse.

Oslo kommune har som kjent laget et regelverk¹ for å rydde opp i «ukulturen» som blomstret før drosjeforskriften kom på plass. Forskriften har en presis og god formålsbestemmelse, som med departementet sin høring vil bli umulig. Formålsbestemmelsen, lyder:

Formålet med denne forskriften er å legge til rette for en forsvarlig organisering av drosjenæringen med sikte på et best mulig drosjetilbud for publikum. Forskriften skal ivareta målsetninger om en økonomisk ryddig drosjenæring preget av sunn konkurranse, god kvalitet og sikkerhet. Forskriften skal legge til rette for en miljøvennlig drosjenæring.

Departementet sitt forslag vil effektivt frata Oslo kommune, og de andre fylkeskommunene, den kommunale selvstyretten til å vurdere om det skal være drosjesentraler med tilslutningsplikt og kjøreplikt i løyvedistriktet. En endring av denne lokale selvbestemmelsesretten vil medføre at det ikke blir et best mulig drosjetilbud for publikum.

2.3.2 Oppheving av løyvehaver sin tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral

Ved å frata fylkeskommunene rett til å bestemme om det skal være drosjesentraler i løyvedistriktet, og at tilslutningsplikt og tilslutningsrett til sentralen forsvinner, vil konsekvensen av det være at sentralene mister leveringskapasitet², og at kontrollen med den enkelte løyvehaver blir vanskelig. Færre, mindre og eventuelt ingen drosjesentraler i løyvedistriktet vil være uheldig av flere årsaker. I dette markedet er det som kjent stordriftsfordeler knyttet til sentralen, dvs. jo større sentralen er jo flere tilgjengelige biler kan sentralen tilby i markedet. Det betyr bedre leveringskapasitet over et større geografisk område enn det en liten sentral kan tilby, eller en enkeltstående løyvehaver med en App.

En drosjesentral med mange tilgjengelige biler har således et konkurransefortrinn i de forskjellige markedene, også anbud. I tillegg vil den enkelte løyvehaver søke seg til store sentraler dersom det ikke ligger en begrensing hvor stor andel løyver en sentral kan ha, slik det er gjort i Bergen (Bergen Taxi) og Oslo (Oslo Taxi). Disse to sentralenes allerede dominerende posisjon i markedet vil bli forsterket med den foreslåtte endring³, og konkurransen i markedet vil kunne svekkes betydelig når de tidligere monopolistens status sementeres. Løyvemyndighetene og skattemyndighetenes kontrollmulighet av den enkelte løyvehaver vil også svekkes når man fjerner tilslutningsplikten. Publikums klageadgang eller søk etter gjenglemte ting blir mer eller mindre umuliggjort når sentralene forsvinner.

¹ Forskrift om godkjenning og drift av drosjesentraler og drosjeløyver i Oslo kommune (drosjeforskriften), Oslo: <https://lovdata.no/dokument/OV/forskrift/2013-05-15-490>

² Løyvehavere vil starte som friåkere for å slippe kostnadene til sentralavgift, og for å kunne fastsette egne (høye) priser. Akkurat det samme som skjedde i Sverige ved dereguleringen. Noen raske søk på Google viser dette. Turer fra/til Arlanda Stockholm sentrum koster i dag opp til kr. 4 000: <https://www.svd.se/friakare-darfor-tar-vi-sa-mycket-betalt>

³ Det er vel årsaken til at NHO Transport støtter denne endringen; både Oslo Taxi og Bergen Taxi er medlem der.

2.3.3 Mange løyvehavere vil bli friåkere når tilslutningsplikten til drosjesentral opphører

Hvis tilslutningsplikten forsvinner vil sentralene - også de store sentralene i de største byene - oppleve løyveflukt. Endringsforslaget vil bety at en ikke ubetydelig del av løyvehaverne, spesielt i Oslo, vil kjøre som «friåkere». Dette fordi løyvehaverne tenker at de da sparer kostandene til sentralavgift, og at de også kan fastsette egne (høye) priser. Departementet vel kjent med hvordan ordningen med friåkere utviklet seg i Sverige og forslaget kan dessverre se ut som et knefall for de tidligere monopolistene Oslo Taxi og Bergen Taxi sitt ønske å bli «herre i eget hus», på samfunnet, løyvemyndighetene og publikums bekostning.

Ved å fjerne plikten løyvehaver har til å være tilknyttet en sentral, spesielt i byene, vil det medføre at løyvehavere starter som friåkere med alle de negative konsekvenser det medfører. Mye tomkjøring, forskjellige priser, mindre tilgjengelighet, elendig ressursbruk både menneskelig og materielt, men ikke minst at det blir mindre kontrollmuligheter for publikum og samfunnet. At man i Oslo kan ende opp med å ha 1780 løyvehavere med 1780 priser gir vel ikke publikum et bedre tilbud, snarere tvert imot. Hvis man mener at dagens drosjeregulering gir utfordringer vil endring av yrkestransportloven § 9 tredje ledd åpne Pandoras eske man helst kunne vært foruten. At departementet mener Uber og Haxi-Apper skal revolusjonere drosjenæringen er underlig all den tid næringen selv har lignende Apper.

2.3.4 Mindre drosjesentraler vil medføre høyere priser på offentlige anbud

Drosjesentraler er en viktig aktør i anbudprosesser i det offentlige og private markedet. En fjerning av tilslutningsplikten vil som nevnt over i 2.3.2 og 2.3.3 medføre løyveflukt fra sentraler, og over til ordningen som friåker. Dette vil igjen medføre leveringsproblemer for enkelte sentraler og bety færre aktører i anbudprosesser. Samfunnet og næringslivet vil kunne tape stort på en slik utvikling i og med at de gjenværende (store) aktørene kan presse prisene opp uten å måtte bekymre seg for mindre aktører. Det offentlige risikerer således å måtte betale høyere kontraktspriser da antall sentraler med nok biler til å betjene kompliserte anbud, reduseres betraktelig.

I tillegg til at *drosjesentralene* er viktige aktører i forbindelse med, og kjøring av: pasienttransport, skoletransport, NAV-reiser (skole/utdanning) og TT-transport osv. er det slik at drosjenæringen og drosjesentraler spiller en viktig rolle som tilbyder av persontransporttjenester ved flyplassene, båtanløp, forskjellige evenementer og jernbanestasjoner. For å nevne noe. Ved togstans er drosjenæringen og drosjesentraler viktige samarbeidspartnere for bl.a. NSB og Flytoget hvor drosjesentralene raskt kan tilby betydelig transportkapasitet til det beste for samfunnet og det enkelte mennesket. Sentralene tilbyr også enkle betalingsløsninger for oppdragsgivere. Dette vil pulveriseres med avvikling av yrkestransportloven 9 tredje ledd.

2.3.6 Konkurransetilsynets dispensasjon fra konkurranseloven for drosjesentraler

Løyvehavere er selvstendig næringsdrivende og de kan ikke etter reglene i konkurranseloven ha samme priser på sine drosjetjenester. Dette er svært lite praktisk for alle parter slik at Konkurransetilsynet har vedtatt en egen forskrift hvor slikt samarbeid tillates. I *forskrift om dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 for drosjesentraler* heter det i § 2:

Drosjesentraler gis dispensasjon fra konkurranseloven § 3-1 og § 3-2 slik at de kan fastsette felles takstregulativ samt inngi felles pristilbud og anbud på vegne av de løyvehavere som er tilsluttet sentralen.

Konkurransetilsynet skriver i sine generelle merknader til forskriften:

Drosjesentralene spiller en viktig rolle for effektiviteten i drosjenæringen. Sentralen kan ta imot bestillinger fra kunder og formidle dem til ledige drosjer. Dette gir stordriftsfordeler, samt muligheter for reduksjoner i kundenes søke- og ventetidskostnader. Videre velger sentralen ut hvilke drosjer som skal tildeles de bestilte oppdragene. Dette kan føre til kostnadsbesparelser i form av mindre tomkjøring og bedre kapasitetsutnyttelse, og dermed redusert ventetid for kundene. Det er først og fremst for bestilte enkeltturer det er ønskelig at medlemmene i en sentral opererer med et likt prissystem. I forbindelse med formidling av bestillinger og fordeling av slike oppdrag vil det være hensiktsmessig at samtlige drosjer tilsluttet sentralen opererer med et felles takstsystem. Sentralen kan da på en oversiktlig måte informere kunden om prisen ved bestilling av turen. Kunden kan også få mulighet til å sammenligne de ulike sentralenes priser for en bestemt tur. Videre vil de bestilte oppdragene bli utført til lavest mulig kostnad, fordi en lik pris forenkler sentralens fordeling av oppdrag og koordinering av drosjer, ved at oppdragene tildeles nærmeste ledige drosje.

Konkurransetilsynet begrunner behovet for *drosjesentraler* på en god måte, nemlig at det er hensiktsmessig ut fra ressursbruk, tilgjengelighet og ikke minst miljøhensyn med mindre tomkjøring.

2.3.6 Skatteunndragelser fra aktører i drosjenæringen

Det er vel kjent at drosjenæringen har vært involvert i flere saker med store skatteunndragelser, den siste i 2003. Denne ble avdekket av skattemyndighetene og ØKOKRIM og viste et samlet ikke-bokført omsetning på ca. kr. 419 millioner, og svart avlønning på ca. kr. 116 millioner. I etterkant av skattesviksaken i 2003 har Justervesenet innført egen forskrift om krav til taksametre⁴. Gjeldende fra 1. januar 2010. Forskriften fastsetter krav til installasjon og bruk av taksametre og gir utfyllende regler om kontroll og godkjenning ved installasjon og under bruk. Forskriften fastsetter også krav til tilleggsinnretninger (for eksempel betalingsterminaler). Skattedirektoratet skriver i sin handlingsplan at en ordning med rapportering av omsetningsopplysninger mv. fra **drosjesentraler** basert på opplysninger som hyppig lastes ned fra taksameteret i den enkelte drosje til sentralen vil derfor både være et effektivt og preventivt tiltak for å bidra til at drosjenæringen oppgir større del av omsetningen til beskatning. Finansdepartementet skrev til Statsbudsjettet 2013:

Innsamling og bruk av opplysninger fra tredjeparter er et viktig virkemiddel for å sikre etterlevelse av skatte- og avgiftsreglene for samtlige skattytergrupper. Opplysningene bidrar til å effektivisere ligningsarbeidet og legger til rette for riktigere fastsettelse og bedre kontroll av skatte- og avgiftsgrunnlaget. Innrapportering av omsetning mv. fra drosjesentralene vil kunne bidra til å avdekke inntekt som ikke er oppgitt til beskatning, og virke preventivt ved at reell omsetning i næringen i større grad vil bli oppgitt til beskatning⁵.

⁴ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-10-01-1226>

⁵ <http://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2013/Dokumenter/Budsjettdokumenter/Skatte--avgifts/Prop-1-LS/Del-3-Andre-lovsaker/16-Forslag-om-a-paleggje-drosjesentraler-a-innberette-opplysninger-til-skatte--og-avgiftsmyndighetene/>

Stortinget bestemte så at alle drosjesentraler årlig skal gi Skatteetaten opplysninger om drosjeløyer tilknyttet sentral, sin omsetning. Første gang fra og med inntektsåret 2013. Hvordan er dette tenkt gjennomført når tilslutningsplikten foreslås fjernet, og har Samferdselsdepartementet tro på at skattebetalingsviljen til løyvehavere blir bedre når man er friåker?

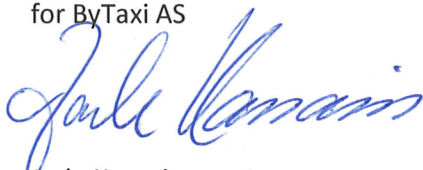
3 Avslutning

Drosjetjenester er en samlebetegnelse som dekker over at drosjene arbeider i ulike delmarkeder med svært ulike egenskaper. Som en konsekvens av disse forholdene må drosjenæringen reguleres. Her er *fylkeskommunene som løyvemyndighet* en viktig aktør hvor ikke minst løyvemyndighetens mulighet til å stille krav til sentraler, er særdeles viktig.

Den foreslåtte endringen i yrkestransportloven § 9 tredje ledd vil få stor negativ betydning for publikum, løyvemyndighetene, drosjesentraler, løyvehavere og ikke minst det offentlige som kjøper av persontransporttjenester hvor drosjesentralene er en viktig aktør i anbudsprosesser.

ByTaxi anbefaler at den foreslåtte endringen i yrkestransportloven 9 tredje ledd, ikke gjennomføres.

Med vennlig hilsen
for ByTaxi AS

A handwritten signature in blue ink that reads "Jarle Kanaris".

Jarle Kanaris
daglig leder