



Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep

0030 OSLO

Vår ref.:
17/4314-2
Løpenr.:
27537/17

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir.innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
100 SAKSARKIV
Deres ref.:
17/570-2

Dato:
05.05.2017

SVAR - HØRING - NOU 2017: 4 DELINGSØKONOMIEN - MULIGHETER OG UTFORDRINGER

Det vises til Departementets brev 07.02.2017, høring – NOU 2017:4 Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer (utredningen).

Troms fylkeskommune har gått gjennom utredningen med hovedvekt på de delene som omhandler drosjenæringen – eller persontransport mot vederlag utført med personbil.

Delingsøkonomiutvalgets (utvalget) mandat er gjengitt på side 24-26 i utredningen. Vi har i dette mandatet ikke kunne finne grunnlag for at utvalget skulle fremme forslag til ny yrkestransportlovgivning i Norge. Det er dette utvalget gjør ved å fremme forslag om oppheving av løyveordningen for drosjer og etablering av et uregulert marked for kjøp og salg av persontransporttjenester. Med bakgrunn i at utvalget, slik vi ser det, har gått ut over sitt mandat, finner vi grunnlag for å stille spørsmål ved hva denne utredningen egentlig er. Slik utredningen framstår er det en partsinnlegg for å avvikle drosjenæringen i Norge til fordel for etableringen av en svart økonomi med en omsetning på flere milliarder kroner per år.

I utgangspunktet begir utvalget seg ut på å definere delingsøkonomien som teknologiske løsninger som kobler selger og kjøper sammen via digitale plattformer. Det kan nok være ulike syn på hva delingsøkonomi er, men når utvalget i resten av utredningen betegner tilbyderne av tjenester på slike digitale plattformer som næringsdrivende, synes det tydelig at utvalgets arbeid og utredningen ikke handler om delingsøkonomi – men om ønsket om å tilrettelegge for nye aktører på bekostning av eksisterende næringer.

Eksempelvis sies det i utredningens kapittel 6.4;

«Forbrukervernreglene sikrer forbrukeren minsterettigheter overfor næringsdrivende og er i hovedsak ufravikelige.»

Her legger tydeligvis utvalget til grunn at kjøperen av en tjeneste, eksempelvis fra Uber, skal være beskyttet av de generelle forbrukerrettighetene som omfatter forholdet mellom privatpersoner og profesjonelle aktører (næringsdrivende).

Videre sier utvalget i kapittel 7.1.9;

«For at kunden skal kunne vite om transportnettverkstjenesten er lovlig, må han eller hun foreta en skjønnsmessig vurdering av om vilkåret «drive» er oppfylt.»

Her legger da utvalget tydelig en annen vurdering til grunn og at ansvaret for å vurdere hvorvidt en Uber-sjåfør driver næringsvirksomhet eller ikke skal være opp til den enkelte privatperson å vurdere.

Dette er bare ett av mange eksempler i utredningen på at utvalget fører en ensidig argumentasjon for å avvikle drosjenæringen og erstatte denne med et totalt deregulert marked som ikke kan underlegges kontroll med mindre det offentlige avsetter store ressurser hvert år til kontroll av transport som foregår med privatbiler.

Et annet eksempel vi finner skremmende er når utvalget i kapittel 7.1.11.5 skriver følgende:

«Flertallet understreker at det uansett vil være mulig å sette inn direkte målrettede tiltak mot dårligere drosjedekning i enkelte utkantområder dersom drosjetilgjengeligheten blir dårligere. Et målrettet tiltak kan være offentlige innkjøp av drosjetjenester på spesielle tidspunkter.»

Her legger altså utvalget til grunn at det offentlige, for å bane vei for en uregulert virksomhet som i dag er lovstridig, skal bruke titalls millioner kroner hvert år på å kjøpe en tjeneste som i dag er gratis for det offentlige.

Det offentlige, stat, fylkeskommuner og kommuner, er i dag store kjøpere av drosjetransport. Dette omfatter bl.a. transport av pasienter til og fra behandling hos primærlege og i spesialisthelsetjenesten, transport av skoleelever, transporttjenesten for funksjonshemmede og transport av beboere/pasienter mellom ulike kommunale tilbud/institusjoner. Denne type transport krever at det offentlige som kjøper av tjenesten skal stille krav til de som utfører tjenesten i form av krav til kompetanse, krav til service, krav til arbeidsforhold og krav til registrering av omsetning, regnskapsføring o.l. Vi kan ikke se for oss at denne type transporttjenester vil kunne kjøpes i et uregulert marked der transporten skal utføres av tilfeldige privatpersoner.

I kapittel 7.1.77.7 (mulig økning i ulovlig drosjetransport som følge av å beholde dagens regulering), sier utvalget følgende;

«Det er en klar tendens til at flere forbrukere ønsker å benytte seg av tjenestene transportnettverksselskapene leverer. Samtidig velger stadig flere å benytte seg av transporttjenester som tilbys via sosiale medier som Facebook og liknende kanaler. Denne aktiviteten skaper utfordringer knyttet til sikkerhet og skatteinnkreving, i tillegg til at politiet har begrensede kontrollmuligheter overfor denne type virksomheter.

En konsekvens av å redusere etableringsbarrieren for å drive drosjevirkosomhet kan være at færre vil tilby ulovlig persontransport via Facebook og liknende kanaler.

Flertallet mener det er uheldig at dagens regulering ikke er tilpasset utviklingstrekkene i samfunnet. Det er etter flertallets vurdering viktig å sikre transportnettverksselskapene lovlig markedsadgang og på den måten få transportformen som mange forbrukere etterspør, inn i lovlige former.»

Her konkluderer først utvalget - slik vi leser dette - med at de tjenestene transportnettverksselskapene tilbyr er ulovlige i henhold til gjeldende rett. Deretter konkluderer utvalget med at, fordi mange etterspør den ulovlige tjenesten, bør lovverket endres slik at tjenesten kan tilbys lovlig.

Troms fylkeskommune kan ikke slutte seg til noen av de konklusjoner eller forslag som framkommer i delingsøkonomiutvalgets utredning. Utredningen framstår som uferdig, utarbeidet på et mangelfullt grunnlag og den framstår i hovedsak som et partsinnlegg for en eller flere representanter for det som feilaktig betegnes som delingsøkonomi; herunder Uber, Haxi, Lyft og AirBnb som omtales i utredningen.

Vi vil i stedet gå inn for at det gjøres en grundig gjennomgang av dagens yrkestransportlovgivning, ordlyden i loven og forskriften, og det gjøres nødvendige endringer slik at all tvil om hvorvidt tilbud om persontransport mot vederlag som er rettet mot og åpen for allmenheten faller inn under løyveplikten.

Med vennlig hilsen

Ivar B Prestbakmo
fylkesråd for samferdsel og miljø

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.