

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Kopi: Finansdepartementet

Sendes kun per e-post: postmottak@sd.dep.no postmottak@fin.dep.no

Oslo, 21. august 2020

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE FORSLAG OM ENDRING I YRKESTRANSPORTLOVEN OG SKATTEFORVALTNINGSLOVEN – OPPFØLGNING AV ENDRINGER I YRKESTRANSPORTLOVEN OG RAMMEVERK FOR ALTERNATIV TIL TAKSAMETER

1 INNLEDNING

Vi viser til Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet (heretter «SD») sitt høringsbrev og høringsnotat av 16. juni 2020. I høringsnotatet presenterer SD forslag til ytterligere lovendringer i drosjereguleringen, herunder bl.a. at det kan benyttes mobile applikasjoner som alternativ til taksameter. Dette for at multinasjonale appselskaper som bl.a. Uber og Bolt skal gis tilgang til det norske markedet. Dette fremstår som uforståelig i disse koronatider hvor dugnadsånden er et viktig bidrag til fellesskapets beste, fordi multinasjonale appselskaper sin forretningsmodell er basert på å flytte omsetningen inn i apper og ut av Norge - til skatteparadiser.

De nye endringene må ses i sammenheng med Stortingets vedtak 4. juni 2019¹ om å avvikle behovsprøvingen (antallsreguleringen), avvikle sentraltilknytningsplikten, avvikle driveplikten, fjerne krav om økonomisk løyvegaranti, avvikle hovederverv, redusere fagkompetansekravene til løyvehaver, fjerne taklampe og erstatte dette med et merke på 100 mm, avvikle kjentmannsprøve, avvikle maksimalprisregulering, samt slå sammen løyvekategoriene for drosje, selskapsvogn og transport av funksjonshemmede.

Videre må endringene også ses i sammenheng med det samme Stortingsflertallets vedtak om avvikling av særfordelene på CO₂-utslipp og vekt i engangsavgiften fra 1. januar 2019, for drosjebiler. Dette vedtaket alene medfører at kostnaden til en vanlig personbil øker med opptil kr 100 000 og kvaliteten på drosjebilene synker raskt fordi avgiftshoppet er stort. For maxitaxi og drosjer tilpasset rullestoler er økningen opptil det tredobbelte.

Og avslutningsvis har SD den 10. juli 2020 sendt på høring flere forskriftsendringer som skal legge til rette for kontrollutrustning som alternativ til taksameter i drosje.

Det er svært uheldig at SD gjennomfører fire forskjellige prosesser knyttet til drosjereguleringen all den tid alt henger sammen med alt. Dette gjør det krevende å få med seg hvilke negative konsekvenser det enkelte forslag medfører når alt ikke behandles samtidig.

¹ Stortingsflertallet bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet vedtok 4. juni 2019 Prop 70 L (2018-2019).

2 BAKGRUNNEN FOR DAGENS REGELVERK

En vurdering av om mobile applikasjoner bør innføres som alternativ til taksametre, må ses i sammenheng med bakgrunnen for vedtakelsen av taksameterforskriften i sin tid.

I 2006 fikk Justervesenet i oppdrag fra det daværende Nærings- og handelsdepartementet om å gjennomføre en utredning av om det burde innføres krav til salg og bruk av taksametre. Bakgrunnen var, som det også fremgikk av Justervesenets høringsnotat datert 3. mars 2009, at det de siste årene hadde vært *«et stort fokus på ulike problemstillinger knyttet til drosjenæringen.»* Problemområdene knyttet seg til unndragelse av store inntektsbeløp fra beskatning og arbeidsgiveravgift, trygdemisbruk, feil oppgjør ved offentlig kjøp av drosjetjenester (herunder feilutbetaling av refusjoner for pasienttransport grunnet blant annet forfalskede refusjoner), og feil ved måleresultater som ble lagt til grunn ved prisfastsetting overfor forbrukere. Disse problemområdene ble blant annet knyttet til manipulering og feil bruk av taksametre. Etter Justervesenets omfattende utredningsarbeid og høringsrunde, ble det derfor i 2009 vedtatt at strenge og til dels detaljerte krav til utforming og kontroll av taksametre skulle innføres. Dette førte til vedtakelsen av taksameterforskriften, som trådte i kraft 1. januar 2010. Forskriften var i samsvar med taksameterkravene i EUs Måleinstrumentdirektiv (direktiv 2014/32/EU, også omtalt som «MID»), som Norge pliktet å etterleve dersom taksameterkrav først skulle innføres.

I 2013 nedsatte Justervesenet en intern prosjektgruppe som fikk i oppgave å evaluere taksameterforskriften, herunder Justervesenets regulering av og tilsyn med taksametre. Evalueringen ble foretatt i 2014 og 2015, og munnet ut i en rapport publisert 29. april 2016. Denne var basert på en samfunnsøkonomisk analyse av om regelverket og tilsynet hadde fungert etter sin hensikt, og hvordan regelverket eventuelt burde endres. Prosjektgruppa foreslo blant annet noen endringer i tilsynsreglene, men uttalte samtidig at de mente at *«tilliten til bransjen er blitt bedre etter at regelverket ble innført, og at det er mindre juks enn tidligere»*.

Som sentral aktør i drosjenæringen, er vi dessverre kjent med at det er en høy grad av kreativitet blant drosjesjåfører med hensyn til manipulering av priser samt metoder for å unndra skatt og rapportering. Ettersom drosjebransjen er helt avhengig av å opprettholde et renommé og omdømme som seriøse aktører i markedet, var vi derfor positive til innføringen av taksameterforskriften i 2009.

Vi mener samtidig at behovet for tilsyn og strenge krav til taksameteranordninger er vel så tilstedeværende i dag som i 2009. Vår oppfatning er endringsforslaget vil innebære en lemping av taksameterkravene som pålegges drosjesjåførene, og at de foreslåtte tiltakene vil medføre stor fare for manipulasjon og juks. Det er ingen tvil om at taksameterforskriften har hatt en positiv effekt med hensyn til å hindre juks i drosjenæringen fra vedtakelsen i 2009 og frem til i dag. Dessuten er det en uttalt målsetning at regulering av et eventuelt alternativ til dagens taksametre skal oppfylle hensynene som ligger til grunn for taksameterforskriften. Derfor er vi overrasket over at det vurderes vedtakelse av nytt regelverk fremfor å bygge på det grundig gjennomarbeidede og velfungerende regelverket som vi har for taksametre i dag.

3 SDs BEGRUNNELSE FOR ENDRINGENE

3.1 VELFUNGERENDE DROSJEMARKED

I høringsnotatet pkt. 2 begrunner SD behovet for endringer for å ta i bruk kontrollutrustning (app) med at dette følger av prop. 70 L (2018-2019) og at endringene vil legge til rette for et mer velfungerende drosjemarked. Endringene vil gjøre det enklere å etablere seg i næringen, medføre flere arbeidsplasser, gode tjenester til forbrukerne, mer konkurranse og lavere priser.

SD viser også til Delingsøkonomiutvalget sin NOU 2017:4 hvor utvalget fremhever at drosjemarkedet er et av markedene der delingsøkonomien er særlig fremtredende. Flertallet i Delingsøkonomiutvalget mener at etableringsbarrierene i drosjemarkedet bør reduseres slik at nye aktører kan etablere seg og konkurransevilkårene blir like for nye og tradisjonelle aktører.

3.2 DROSJEMARKEDET KJENNETEGNES AV EN REKKE FORMER FOR MARKEDSSVIKT

Som sentral aktør i drosjenæringen i Oslo, er vi positive til tiltak som kan øke kvaliteten og seriøsiteten i næringen. Videre er vi positive til utvikling av innovative forretningsmodeller, som kan gi et økt mangfold i tjenestetilbudet. Vi viser i denne sammenhengen til at drosjenæringen allerede har flere mobile applikasjoner og teknologiske løsninger tilgjengelig på markedet. Derfor stiller vi oss bak SDs uttrykte målsetning på høringsnotatets side 5 om å:

- «legge til rette for velfungerende konkurranse i drosjemarkedet, som skal bidra til gode tjenester for de reisende», og
- «ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til at vi har en ryddig og seriøs drosjenæring».

Selv om vi er enig i enkelte deler av det fremsatte forslaget, frykter vi likevel at SDs uttrykte målsetning med endringsforslaget ikke vil oppnås med flere av tiltakene som presenteres i høringsnotatet da deler av endringsforslagene utløse en rekke uheldige konsekvenser. Dette underbygges både av forskningsrapporter og av erfaringer med deregulering av drosjenæring i andre europeiske land. Vi mener derfor at det er nødvendig å videreføre den reguleringen av drosjemarkedet som i dag fungerer godt.

I tillegg må det erkjennes at drosjemarkedet ikke er selvregulerende, hvilket i et samfunnsøkonomisk perspektiv betyr at det ikke oppnås en effektiv ressursallokering ved fri konkurranse i markedet. Dette skyldes at det eksisterer en rekke såkalte «markedssvikter» i drosjemarkedet, dvs. forhold som gjør at det ikke oppstår balanse mellom tilbud og etterspørsel i et fritt marked. Drosjemarkedet er derfor et godt eksempel på et marked som ikke er selvregulerende. Markedssvikt betegner i denne sammenheng forhold som gjør at markedet ikke vil gi en best mulig utnyttelse av samfunnets ressurser i uregulert form.

Asymmetrisk informasjon er et illustrerende eksempel på markedssvikt i drosjemarkedet, og innebærer at informasjonen i markedet er skjevt fordelt. Oslo Economics beskriver dette på side 18 i rapporten «Behov for antallsregulering av drosjeløyper – en samfunnsøkonomisk analyse»:

«Opplysninger om hvem som tilbyr den mest effektive drosjeturen, er i liten grad tilgjengelig for kundene. Det gjør at drosjene har svake insentiver til å konkurrere på pris. Etterspørrene av drosjetjenester har dessuten ofte begrenset kunnskap om hva som er «riktig» pris for en drosjetur og hva som er raskeste vei. Kundene kan derfor utnyttes av opportunistiske tilbydere av drosjetjenester.»

Videre viser Oslo Economics til Konkurransetilsynets analyse av markedssvikt i form av asymmetrisk informasjon:

«Tilsynet peker videre på at søkekostnadene varierer med kundens lokalisering. Det vil være forskjell dersom man sammenligner «praie»-markedet, holdeplass, eller telefonbestilling. For de to første alternativene vil søkekostnaden blant annet bestå av kostnaden ved å vente på et billigere alternativ.»

Dersom en kunde takker nei til tilbudet fra en drosje som kjører forbi, er det usikkert hvorvidt det kommer en ny drosje innen kort tid, og om denne i tillegg tilbyr en lavere pris for turen. I mellomtiden kan man ikke holde på den første drosjen i påvente av et nytt tilbud. Dette reduserer dermed muligheten for kunden til å foreta en vurdering av pris og kvalitet. I disse markedssegmentene blir drosjesjåføren en lokal monopolist på bestillingstidspunktet. Kundene som er mest sårbare er for eksempel de som er førstegangsbesøkende til en by eller på grunn av et dårlig øvrig kollektivtilbud har få andre alternative transportmuligheter. Kunder som bestiller på telefon eller via en nettsjeneste eller «app» for prissammenligning, har en bedre mulighet og lavere kostnad, ved å orientere seg om priser hos konkurrerende sentraler.

I tillegg til søkekostnader knyttet til pris er det også usikkert for en kunde hvilken kvalitet en drosje har, og om den ene drosjen har bedre kvalitet enn den andre i form av sikkerhet, sjåførens oppførsel, kompetanse som sjåfør, kjennskap til kjøreområde o. l., samt ulike aspekter ved komfort.»

Ovennevnte redegjørelse er et godt eksempel på en av de mange formene for markedssvikt i drosjemarkedet. Gate- og holdeplassmarkedet, dvs. å ta drosje fra drosjeholdeplass, knutepunkter som Oslo sentralstasjon og Oslo lufthavn, eller å prae drosje på gata, utgjør en stor andel av det totale drosjemarkedet. I Oslo er omtrent halvparten av alle drosjeturer i gate- og holdeplassmarkedet. I 2018 var antallet turer ca 4 millioner med en omsetning på omtrent 1 milliard kroner hvor 10-12 prosent var kontantomsetning. Den store andelen gateturer vil ikke endres ved frislipp av løyver. Oppheving av antallsbegrensningen vil derimot medføre at flere aktører kan ta priser etter eget forgodtbefinnende, og vil derfor gjøre det desto vanskeligere for kunder å orientere seg i markedet.

Felles for de ulike formene for markedssvikter, er at det ikke oppstår balanse mellom tilbud og etterspørsel i et fritt marked. Dette påvirker blant annet ressursallokeringen og prisene. TØI har beskrevet dette i sin rapport «Taxis as a Part of Public Transport»:

«Maintaining a balance between taxi supply and demand is at the core of taxi regulation.»

I Konkurransetilsynets rapport «Et drosjemarked for fremtiden» av 2015, skriver tilsynet på side 16 flg. at alle former for markedssvikt er til stede i drosjemarkedet. De skriver bl.a. at:

«Drosjenæringen har utpreget seg ved tilstedeværelsen av nærmest alle disse hovedårsakene til markedssvikt. Dette innebærer at et helt uregulert marked ikke ville gitt et samfunnsmessig optimalt resultat.»

Deretter gjennomgår Konkurransetilsynet ulike kilder til markedssvikt i drosjemarkedet, herunder asymmetrisk informasjon, skalafortrinn og imperfekt konkurranse, eksterne virkninger, kollektive goder og fysiske egenskaper ved markedsplassen.

Oslo Economics konkluderer på tilsvarende måte i sin rapport «Behov for antallsregulering av drosjeløyver – en samfunnsøkonomisk analyse» på side 18:

«Behovet for, og utformingen av, drosjereguleringen henger også sammen med at markedet er kjennetegnet av en rekke former for markedssvikt.»

Også Oslo Economics gjennomgår deretter de tilstedeværende formene for markedssvikt i drosjemarkedet, herunder asymmetrisk informasjon, stordrifts- og skalafordeler, tosidige markeder og nettverkseffekter, eksterne virkninger og byttekostnader.

Vi oppfatter at det er en grunnleggende enighet om at drosjemarkedet kjennetegnes av en rekke former for markedssvikt, og at det derfor må erkjennes at markedet ikke er selvregulerende. Videre må det erkjennes at markedssvikter er tilstede både i tynt befolkede områder og i mer tettbefolkede områder som byer og tettsteder til byene. Ved utarbeidelse av drosjeregulering, er det derfor viktig å ikke ha en overdreven tillit til drosjemarkedets evne til selvregulering.

3.3 DROSJE ER NÆRING OG IKKE DELINGSØKONOMI

SD har bygget store deler av de fremsatte endringsforslagene på delingsøkonomiutvalgets rapport NOU 2017:4 «Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer». Som et generelt utgangspunkt er vi positive til delingsøkonomi, i den forstand at det iverksettes tiltak som sørger for utnyttelse av tilgjengelige ressurser i samfunnet. Vi mener imidlertid at drosje ikke er egnet for delingsøkonomi, og vi savner utredninger av de samfunnsøkonomiske konsekvensene som følger av en deregulering av drosjenæringen i delingsøkonomiutvalgets rapport. Som det fremgår i pkt. 3.2. over er det en rekke skadelige samfunnsøkonomiske konsekvenser som følger av en deregulering. Det er derfor uheldig at delingsøkonomiutvalget ikke har utredet disse konsekvensene i sin rapport. Vår oppfatning er derfor at rapporten ikke kan tillegges vesentlig vekt som begrunnelse for at deregulering, eller innføring av mobile applikasjoner som alternativ til taksameter, bør finne sted.

4 MANGELFULL UTREDNING AV FORSLAGENE - UKORREKT INFORMASJON I HØRINGSNOTATET

4.1 KOMMENTARER TIL SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS PROP. 70 L (2018 – 2019) (FORSLAG OM ENDRINGER I YRKESTRANSPORTLOVEN)

Vi mener det er en rekke svakheter ved lovendring Prop 70 L (2018-2019), både med hensyn til sannhetsverdien av fremstilt informasjon, presentasjonen av høringsinstansenes innspill, SDs vurderinger av høringsinstansenes innspill og SDs vurdering av sine egne forslag til lovendringer. Dessuten mener vi, i likhet med Regelrådet, at forslagene som ble presentert for Stortinget våren 2019 var mangelfullt utredet. I sitt hørings svar kritiserte Regelrådet SDs mangelfulle utredning av forslagene om endring av drosjereguleringen. Regelrådet oppsummerte sin vurdering som følger:

«Regelrådet mener at forslagene om å oppheve behovsprøving, driveplikt og krav om hovederverv, er så omfattende at de kan føre til en drastisk og vidstrakt omlegging av drosjemarkedet. Virkningene av en slik deregulering er etter Regelrådets vurdering mangelfullt utredet sett i forhold til hvor omfattende forslaget er. Regelrådet mener at virkningene for næringslivet, både den eksisterende drosjenæring, nye aktører til drosjebransjen og annet næringsliv som bruker drosjetjenester, er for lite drøftet. Dette er en svakhet ved utredningen. Regelrådet mener internasjonale erfaringer med deregulering av drosjemarkedet burde vært belyst i høringsnotatet. Videre kunne departementet ha drøftet om en mer gradvis og erfaringsbasert omlegging av drosjereguleringen hadde vært hensiktsmessig. Departementet har heller ikke sett på alternative tiltak som kan iverksettes for å sikre at drosjereguleringen ikke er i strid med EØS-avtalens regler om fri etableringsrett.»

Det er også spesielt at SD i høringsnotatetene gjennom flere år utelater de negative konsekvensene av deregulering i andre europeiske land, eller har vist til offentlig tilgjengelige forskningsrapporter og utredninger som tilsier at deregulering ikke bør finne sted. Senest TØI sin rapport om drosjeregulering i norske byer våren 2019. Her kommer TØI fram til at dagens regulering er den nest verste i gate- og holdeplassmarkedet. Den nye reguleringen er den verste. **For kundene.**

Videre er vi bekymret over at SD i liten grad har drøftet virkningene som dereguleringen vil få for henholdsvis eksisterende drosjenæring, nye aktører i drosjenæringen, annet næringsliv som benytter

drosjetjenester og for samfunnet for øvrig. På grunn av disse manglende utredningene, kan vi ikke se at SD har fulgt retningslinjene som følger av **Utredningsinstruksen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 19. februar 2016 for statlige tiltak, eller den tilhørende veilederen for utredning av konsekvenser for næringslivet**. På denne bakgrunnen frykter vi at SD har fremsatt et forslag om regelendringer basert på et mangelfullt vurderingsgrunnlag.

4.2 KOSTNADENE FOR SAMFUNNET - UKORREKTE OPPLYSNINGER OM TAKSAMETERKOSTNAD

4.2.1 Kostnadene for samfunnet ved avvikling av taksameterkravet

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen sier i VG 19. april 2019 at norske taxipriser er for høye og varsler grep. «Vi mener apper er fremtiden og at det vil kunne gi lavere kostnader og priser.». Isaksen og resten av regjeringen har ikke sett på kostnadene for samfunnet ved avvikling av taksameterkravet. Det har derimot Norsk Øko-forum («NØF²») gjort. NØF er svært kritisk til avvikling av taksameterkravet. I sitt høringsvar 17. desember 2018 skriver NØF bl.a. følgende:

«Denne foreslåtte liberaliseringen vil i stor grad reversere og sette næringen tilbake der de var med en svart og ukontrollerbar bransje. Det store omfanget av svart kjøring hos Uber-sjåførene er alene et bevis på at det er et stort arbeid og atskillige ressurser fra skattemyndigheter, politi og NAV som i så fall må brukes i bransjen for å få risikoen tilbake til dagens standard, dersom foreliggende forslag blir besluttet.»

Uttalelsene i høringsvaret fant sted før Justervesenets endelig rapport var klar februar 2019, men i Dagbladet 26. juli 2019³ uttaler NØF at de ikke deler den naive optimismen ift drosjeliberaliseringen. De uttaler bl.a. dette:

«Flere meningsbærere har vært ute med skryt og godord om hvor flott liberaliseringen blir – og mange ønsker Uber hjertelig velkommen tilbake til Norge. Vi i Norsk Øko-Forum – en interesseorganisasjon som jobber med å bekjempe økonomisk kriminalitet – deler ikke denne naive optimismen, som utelukkende er basert på håp om lavere priser og bedre service for kundene. Prisen samfunnet må betale – den faktiske kostnaden – kommer ikke fram.»

NØF informerer videre om noe dagens regjeringspolitikere åpenbart har glemt:

«I forbindelse med skattemyndighetenes taxiaksjon i Oslo på 90-tallet ble det dokumentert at over 50 prosent av næringen den gang var svart. Den store taxi-skattesandalen i Oslo for 10–15 år siden er tydeligvis også for lengst glemt. Her er noen tall: 625 millioner kroner i svart

omsetning fordelt på vel 2000 personer, hvorav 371 drosjeeiere, flere hundre som svindlet med trygd og sosialhjelp, 220 politianmeldelser. Etter denne skandalen ble det tatt grep fra myndighetene og bransjen med innføring av strenge krav til taksametre og automatisk innrapportering av omsetningen for den enkelte løyvehaver til skattemyndighetene. Stortingets vedtak risikerer å sette næringen tilbake der den var den gangen – vi kan nok en gang ende opp med en svart og ukontrollerbar bransje. Det store omfanget av svart kjøring hos

² Norsk Øko-Forum organiserer mer enn tusen medlemmer fra bl.a. Skatteetaten, politi- og påtalemyndighet, tolletaten, NAV, Arbeidstilsynet og ansatte i anti-hvitvaskingsenheter innen bank og forsikring. Medlemmene arbeider i førstelinje med avdekking og oppfølging av økonomisk kriminalitet, og har bred praktisk erfaring på området.

³ <https://www.dagbladet.no/kultur/taxi-liberalisering-kan-bli-radyrt-for-samfunnet/71428451>

Uber-sjåførene er alene et bevis på at atskillige ressurser fra skattemyndigheter, politi og Nav nå må brukes på bransjen for å kontrollere at reglene følges.

Taksameteret har en viktig funksjon for korrekt beregning av skatter og avgifter mv. Samfunnet har gjennom flere år laget nye og strengere regler til taksameter for å rydde opp i skattesvik(t). Dette har man i stor grad lyktes med. Næringen omsatte for litt over 7,9 mrd. kroner i 2017, og la til rette for 3,8 mrd. kroner i verdiskapning. Ansatte i drosjenæringen er på omtrent 12.700 årsverk. Næringen bidro med 2,53 mrd. kroner i direkte og indirekte skatter og avgifter. Dette kan finansiere enten (i) 3526 årsverk politibetjener, eller (ii) 3550 lektorer, eller (iii) 4134 årsverk ambulanspersonell.

Dessverre har samfunnet bred erfaring med kriminalitet i drosjenæringen når denne ikke er strengt regulert. Det vil ta uønskede elementer kort tid å lage falske apper for å unndra midler fra omsetningen. Regjeringens forslag om å erstatte taksameter med app samtidig med frislipp og ingen sentraltilknytning vil kunne medføre at samfunnsbidraget fra drosjenæringen erstattes med skattesvik(t), trygdejuks, hvitvasking og annen arbeidslivskriminalitet.

4.2.2 Ukorrekte opplysninger om taksameterkostnader

SD har tidligere uttalt at kostnadene til taksameter utgjør en etableringsbarriere. På side 6 siste avsnitt i høringsnotatet uttaler SD at Justervesenets anslag for leasing av taksameter beløper seg til gjennomsnittlig 33 000 kroner per år. Videre har Justervesenet i sin utredningsrapport av 28. februar 2019⁴ pkt. 8.3.2.1 uttalt at taksametre koster mellom 80 000 - 100 000 kroner.

Disse prisene er hinsides de faktiske kostnadene og vi kjenner ikke til noen taksameterleverandører som opererer med disse prisene. Her har åpenbart SD og Justervesenet valgt å fremme ukorrekte påstander som begrunnelse for å få gjennomført omfattende endringer slik at multinasjonale appselskaper kan komme tilbake til Norge. Den store taperen her vil være samfunnet som med dette risikerer å gjeninnføre skattesvik(t) i drosjenæringen.

4.3 REGJERINGEN FJERNER KONSEKVENSENE AV DEREGULERINGEN PÅ SINE HJEMMESIDER

At regjeringen i tillegg bevisst unndrar fakta fra offentligheten er skadelig for tillitten til regjeringen. Dette fikk vi dokumentert i etterkant av Stortingets behandling av utsettelsesforslaget av ikrafttreden av ny drosjeregulering den 2. juni 2020, sak 8. I replikkordskiftet uttalte Siv Mossleth (Sp) til samferdselsminister Knut Arild Hareide (Krf) bl.a. følgende:

Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet mener at dereguleringen ikke må utsettes i mer enn fire måneder. Det haster med frislipp. Samtidig gir regjeringa følgende reiseinformasjon til personer som reiser inn i Sverige, altså utenom koronatida:

«Taximarkedet i Sverige er deregulert, hvilket betyr at prisene kan variere voldsomt. Særlig i Stockholm opplever mange at prisene kan variere flere hundre prosent. Et godt råd er derfor å bruke store og anerkjente selskaper som Taxi Stockholm (...)».
[min utheving]

⁴ Utredningsrapport - Regelverk for mobile applikasjoner som alternativ til taksameter (kontrollutrustning)

Fra Stortingets talerstol viser Mossleth til UDs reiseråd til Sverige, hvor det advares mot høye drosjepriser etter deregulering. Informasjonen var tilgjengelig på UD's hjemmesider tom 2. juni 2020:

*Reise med offentlige kommunikasjonsmidler anses som trygt i Sverige. **Taximarkedet er deregulert, hvilket betyr at prisene kan variere voldsomt. Særlig i Stockholm opplever mange at prisene kan variere flere hundre prosent.** Et godt råd er derfor å benytte store og anerkjente selskaper som Taxi Stockholm og Taxi Kurir, og eventuelt avtale fastpris.*

Men fra 26. juni 2020 skriver UD følgende om taximarkedet i Sverige:

Reise med offentlige kommunikasjonsmidler anses som trygt i Sverige. Prisene for drosjetjenester kan imidlertid variere. Særlig i Stockholm opplever mange at drosjeprisene kan variere betydelig. Et godt råd er derfor å avtale fastpris før reisen starter, og eventuelt benytte store og anerkjente selskaper som Taxi Stockholm og Taxi Kurir.

Etter replikkordskiftet i Stortinget har UD fjernet teksten om at taximarkedet i Sverige er deregulert og at prisene kan variere voldsomt med opptil flere hundre prosent. Denne endringen har åpenbart skjedd etter at samferdselsministeren ble spurt om de negative konsekvensene ved deregulering, som han ellers ikke svarte på. Dette er svært uheldig og undergraver tillitten til regjeringen og hele det politiske systemet.

4.4 AVSLUTNING

Endringene skal iverksettes 1. januar 2021.

De omfattende endringene i yrkestransportloven, og som av en uforståelig grunn kun ble utsatt i fire måneder, trer i kraft 1. november 2020. I tillegg er det ytterligere en høring med omfattende endringer uten at dato for ikrafttreden er fastsatt. Alle disse endringene vil nødvendigvis ta tid å gjennomføre. Dette gjelder private utviklere, alle involverte aktører, og det offentlige.

Koronapandemien gjør ikke dette noe enklere. Det vil derfor ikke være mulig å få alt dette på plass innen 1. november 2020 eller 1. januar 2021. Fristen må settes til tidligst 1. juli 2021, men det mest realistiske er 1. januar 2022. Av den grunn burde også regelverket som skal tre i kraft 1. november 2020 også utsettes til 1. januar 2022.

Med vennlig hilsen
for Bytaxi AS



Jarle Kanaris
daglig leder