

Samferdselsdepartementet  
Kollektivtransport- og baneavdelingen  
v/avdelingsdirektørene Lasse Lager og Anne-Lise Junge Jensen  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Sendes kun per e-post: [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Oslo, 5. mai 2020

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE FORSLAG OM UTSATT IVERKSETTELSE AV ENDRINGER I DROSJEREGULERINGEN

### 1 INNLEDNING

Bytaxi AS («Bytaxi») viser til Samferdselsdepartementet («SD») sitt høringsbrev og høringsnotat av 30. april. 2020. Bytaxi er ikke blant høringsinstansene, men velger å sende hørings svar.

SD vil utsette ikrafttreden av nytt regelverk med kun fire måneder, til 1. november 2020. Dette på grunn av covid-19 krisen som har rammet hele landet. SD uttaler at forslaget om å utsette endringene i drosjereguleringen skal bidra til å redusere konsekvensene av covid-19 utbruddet for drosjemarkedet, og motvirke at drosjetilbudet blir dårligere eller forvitrer. Forslaget skal også bidra til å sikre kontinuitet i drosjetilbudet på sikt.

Videre ønsker SD å ta ut gevinstene av reformen så raskt som mulig, og oppnå intensjonen om et mer velfungerende drosjemarked og et bedre tilbud til publikum. SD er bekymret for eventuelle klager til ESA og mulige rettssaker. SD uttaler i høringsnotat punkt 2.1 side 3 siste avsnitt siste setning at «Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten».

Dagens regulering er lovlig. Endringene er et politisk motivert. Det eneste man etter EØS-retten måtte forandre er tildelingskriteriene for løyvet da ansiennitetsberegningen som tildelingskriterie er ulovlig.

SD er opptatt av at utsettelsen ikke blir for lang av hensynet til nye aktører som vil inn i markedet, som multinasjonale app-selskaper som blant andre Bolt<sup>1</sup>. Deres forretningsmodell handler om å flytte omsetningen inn i apper og ut av Norge til skatteparadiser. Ekstra lønnsomt blir det når app-selskapene i tillegg fraskriver seg så mye ansvar som mulig.

Under følger vårt hørings svar til SDs forslag.

---

<sup>1</sup> Se mer om multinasjonale apper under pkt. 4

## 2. REALITETEN FOR DAGENS LØYVEHAVERE ER MEST SANNSYNLIG AVVIKLING I STORT OMFANG HVIS IKKE UTSETTELSEN BLIR PÅ MINST 12 MÅNEDER

I Oslo har løyvehaverne i flere ti-år levd med en drosjeregulering som nå skal eksporteres til resten av landet. Oslo har en betydelig overkapasitet av drosjebiler fordi antall løyver ikke er regulert ned i tråd med behovsprøvingen mens kollektivtilbudet har økt kraftig. Noe som har medført lav inntekt og lange arbeidsdager. Likviditeten i enkeltpersonforetakene var hos mange allerede svak etter en dårlig vinter og bedriftene hadde begrenset med oppsparte midler. Covid-19 krisen treffer hele næringen med knusende kraft på vårt mest sårbare tidspunkt. Vi registrerer allerede nå konkurser, løyvehavere som har spurt Bymiljøetaten om å få levere inn bilskiltene til Statens vegvesen for å spare en kostbar drosjeforsikring, finansieringsinstitusjoner som begjærer drosjebilen tvangssolgt og løyvehavere som leverer inn løyve da fremtiden er dystert. Dette vil kunne ramme skolekjøring, pasienttransport og annen viktig transport når kjøringen en eller annen gang i fremtiden tar seg opp til et minimumsnivå.

Per i dag er 92 prosent av våre drosjer parkert og de som kjører har mistet nesten all omsetning. Omsetning i perioden 13.03-30.04 sammenlignet med fjoråret er redusert fra 19.566.786 millioner kroner til 1.367.311,00 millioner kroner. En omsetningsnedgang på 93 prosent. Samtidig opprettholdes skatter og avgifter selv om noe er utsatt. Tiltakspakkene som er vedtatt treffer ikke drosjenæringen i det hele tatt, og er i tillegg usosial da egenandelen på 10.000 kroner for en enslig løyvehaver er det samme som et milliardkonsern må forholde seg til. At det i tillegg ble vedtatt en nedre grense på 5 000 kroner før løyvehaver kan få dekket løpende kostnader bare forsterker den sosiale delen av tiltakspakken. Dette medfører at gjeld til stat, kommune og leverandører akkumulerer seg opp til et uholdbart nivå.

Vi har blant landets laveste sentralavgift som alle løyvehavere er pålagt å betale etter yrkestransportforskriften § 46 tredje ledd. Som de nå ikke er i stand til å betale. Og da er sentralene uten inntekter. De månedlige uunngåelige kostnadene for løyvehaverne i modell 1. viser at de ikke kommer over egenandelskravet på 10.000 kroner. I modell 2 har jeg økt enkelte kostnader, men selv da kommer ikke løyvehaverne over den nedre grensen på 5 000 kroner. Multipliser dette med 3 til 6 måneder uten støtte og manglende inntekter i lang tid fremover, så ser man hvor galt dette bærer av sted for den enkelte løyvehaver.

Gjennomsnittlig kostnadsoversikt for løyvehavere i Bytaxi (mod. 1.), og andre løyvehavere (mod. 2.), som har parkert drosjebilen. Tallene er eks. mva.:

Uunngåelige månedlige kostnader - mod. 1.		Uunngåelige månedlige kostnader - mod. 2.	
Kostnader	beløp	Kostnader	beløp
Sentralavgift Bytaxi AS	4900	Sentralavgift (sentral X)	9000
Regnskapsfører	1200	Regnskapsfører	1500
Drosjeforsikring (bil på løyve)	2000	Drosjeforsikring (bil på løyve)	2500
Løyvegaranti	235	Løyvegaranti	235
Avgift taksameter (Justervesenet)	196	Avgift taksameter (Justervesenet)	196
Bankaxept	150	Bankaxept	150
Mobil/internett	1000	Mobil/internett	1000
<b>Totale kostnader</b>	<b>9681</b>	<b>Totale kostnader</b>	<b>14581</b>

SD må hensynta hvordan drosjenæringen er organisert når man ber Stortinget vedta en utsettelse. Som SD er vel kjent med er drosjeløyvehavere småbedrifter med en plikt til å registrere seg som enkeltpersonforetak. Løyvehavere har ingen andre foretaksmodeller tilgjengelig og er personlig ansvarlig for selskapets økonomiske forpliktelser, i motsetning til aksjeselskaper. I tillegg betaler man løpende finansieringskostnader til drosjebilen av beskattede midler (avskrivning i skattemeldingen året etter). Det er derfor helt avgjørende at løyvehavere får kostnadsdekning fordi man er uten nærings- og personinntekt. Klarer ikke løyvehavere å betale kostnadene sine risikerer de å gå personlig konkurs. Dette er noe helt annet enn at et aksjeselskap går overende all den tid løyvehavere personlig hefter for gjeld i enkeltpersonforetaket. Når løyvehavere ennå ikke har fått kostnadsdekning, eller kunnet søke om kompensasjon for tapt inntekt før 4. mai så er situasjonen kritisk for mange. Dette er SD vel kjent med gjennom rapporteringer, møtevirksomhet og medieomtale.

Det er således uforståelig at SD kan mene at drosjenæringen vil kunne konkurrere mot multinasjonale app-selskaper om knappe seks måneder når SD kjenner inngående til næringens utfordringer. Å tro at næringen vil normalisere seg i løpet av 2020, samt ta inn igjen tapte inntekter, i løpet av de neste 6 månedene finnes det ikke dekning for å hevde.

### **3. ET VELFUNGERENDE DROSJETILBUD OVER ALT ALLTID**

#### **3.1 DROSJEMARKEDET KJENNETEGNES AV EN REKKE FORMER FOR MARKEDSSVIKT**

Vi oppfatter at SD bygger opp en kunstig forventning om at bedre konkurranseforhold i drosjenæringen mellom multinasjonale app-selskaper og dagens drosjenæring vil gi et mer velfungerende gateturmarked. Utfordringen for SD er at det ikke finnes forskning eller erfaring som understøtter et slik syn. All erfaring og forskning i inn- og utland viser at deregulering av drosjenæringen medfører dårligere kvalitet på kjøretøy og sjåfør, høyere priser, drosjer som trekkes inn til byene og sentrum-områder, samt dårligere tilbud til rullestolbruker og andre handikappede. Allerede den 14. september 1998 uttalte direktøren i Forbrukerrådet, Per Anders Stalheim, i et debattinnlegg i Aftenposten, at han ikke hadde store forventninger til opphevelse av drosjemonopolet i Oslo. Direktøren skrev bl.a. som følger:

*Drosjetjenesten egner seg ikke for konkurranse. For at markedet skal virke som ønsket, må det være balanse mellom selger og kjøper. En part må ikke ha makt over den andre. Det må være alternativer der og da for den som skal kjøpe, og kundene må ha informasjon slik at de kan sammenligne både priser og kvalitet. For de fleste taxikunder vil disse kravene ikke være oppfylt.*

Gateturmarkedet i Oslo, før covid-19 utbruddet, er på ca. 4 millioner turer årlig med en omsetning på omtrent én milliard kroner. Dette er omtrent halvparten av alle drosjeturene i Oslo. Det er ikke mulig å flytte alle disse turene over i en app. Det eksisterer en rekke former for markedssvikt i det norske drosjemarkedet. 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 drosjeløyver – 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. Etterspørerne 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 netjtjeneste 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. Selv hvor mye SD ønsker at multinasjonale selskaper skal ta av markedsandeler så vil mesteparten av disse turene betjenes av drosjer som kjører kun i gateturmarkedet. Den store andelen gateturer vil ikke i stor grad endres ved frislipp av løyver og avvikling av sentraltilknytning. 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» s. 27:

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

Konkurransetilsynets rapport «Et drosjemarked for fremtiden» av 2015 er tidligere benyttet av SD som underlagsmateriale for nytt regelverk. Vi oppfatter derfor at SD som utgangspunkt er enig med oss i at markedssvikter er fremtredende i drosjenæringen. Konkurransetilsynets rapport konkluderer på side 16 flg. med at alle former for markedssvikt er tilstede 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 drosjeløyper – 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.

### 3.2 DROSJETRANSPORT ER LIMET I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Drosjetransport er limet og den fleksible delen av det offentlige kollektivsystemet, og har en samfunnskritisk funksjon. Drosjene er helt nødvendig for å sikre et tilfredsstillende og døgkontinuerlig transporttilbud. Dette ble blant annet formulert i regjeringserklæringen mellom Høyre og Frp fra Sundvollen i 2013: «Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag». At regjeringen fortsatt er enig i at drosjetransport har en viktig funksjon fremkommer i SD brev av 17. mars 2020 til landets fylkeskommuner. Her delegerer SD myndighet til løyvemyndighetene for å gi fritak fra driveplikten:

*På bakgrunn av at transport er definert som en samfunnskritisk funksjon, må fylkeskommunene i sine vurderinger ta hensyn til behovet for å opprettholde et tilfredsstillende transporttilbud, som bl.a. sikrer at personer i samfunnskritiske jobber kan komme til og fra arbeid.*

(...)

*Beredskapskrav til drosjenæringen og omfanget av driveplikten. Med bakgrunn i at transport er en samfunnskritisk funksjon, er det bestemt at kollektivtransporten skal opprettholdes. Transport med drosje er en viktig del av det totale transporttilbudet mange steder.*

SD uttaler i mars 2020 at drosje er definert som en samfunnskritisk funksjon med beredskapskrav og driveplikt, og at drosje er en viktig del av det totale transporttilbudet mange steder. Samtidig har det samme departementet og regjeringen fremmet og fått vedtatt i Stortinget 4. juni 2019 avvikling av den samme driveplikten. Det er uforståelig. Logisk er det i hvert fall ikke.

## 4 SDs OMTANKE FOR MULTINASJONALE APP-SELSKAPER ER RØRENDE MENS EKSISTERENDE DROSJENÆRING GIS INGEN MULIGHET TIL Å REISE SEG OPP I KNESTÅENDE

Det er ikke så rart at drosjenæringen er et interessant marked for utenlandske app-selskaper. Næringen omsatte for litt over 7,9 milliarder kroner i 2017, og la til rette for 3,8 milliarder kroner i

verdiskapning. Ansatte i drosjenæringen er på omtrent 12.700 årsverk. Næringen bidro med 2,53 milliarder kroner i direkte og indirekte skatter og avgifter. Dette kan finansiere enten (i) 3526 årsverk politibetjenter, eller (ii) 3550 lektorer, eller (iii) 4134 årsverk ambulanspersonell.

For kort tid siden fikk jeg besøk av en representant fra Bolt. Bildelingstjenesten fra Estonia har hatt kraftig vekst mye takket være EU-midler på over 50 millioner euro, og selskapet konkurrerer nå med giganten UBER. Vi mente derfor dette kunne være en innovativ forretningspartner for oss i et åpent drosjemarked. Fine, uttalte mål om grønne reiser og Bolt-sponsede vindmølleparker i India til tross, det var tydelig at selskapet ikke har en plan for «den lille mann og kvinne», nemlig sjåførene sine.

«Ansvaret for sjåførene legger vi på dere. Vi er kun leverandøren av teknologien.», sa representanten. Ansvaret deres overfor sjåføren, fikk vi høre, er begrenset til en subsidiert oppstartsplan, som er AI-designet for å krympe for hver krone sjåføren tjener inn. Jo flere turer, jo færre subsidier fra Bolt. Til slutt er sjåføren overlatt til seg selv.

Kongen uttalte i sin tale 15. mars: «Sammen står vi i dette. Og sammen skal vi klare å komme gjennom det som ligger foran oss.». Dette er kloke ord fra Kongen. Ordene får meg til å tenke: Hva ville skjedd om vi signerte en avtale med Bolt bare noen få dager før Covid-19 slo til for fullt, og flyttet våre sjåførere inn på tjenesten? Hadde Bolts Region Manager skrevet brev til regjering og Storting om blant annet umiddelbar stans i betaling av forskuddsskatt og merverdiavgift på vegne av sine sjåførere? Reist rundt til forskjellige holdeplasser for å trøste sjåførere som har stått hele arbeidsdagen uten én eneste tur? Mistet nattesøvnen på vegne av sine sjåførere og deres familiemedlemmer? Nei. Apper føler ikke slik vi mennesker gjør. Tjenestene er ikke designet for å fremme dugnadsånden, men for å gjøre eierne rike. Og Norge litt fattigere.

Når det gjelder ulovligheter knyttet til persontransport gjennom multinasjonale app-selskaper har Norsk Øko-Forum («NØF») tatt for seg dette i sitt hørings svar til SD i 2018. NØF organiserer mer enn tusen medlemmer fra Skatteetaten, politi- og påtalemyndighet, tolletaten, NAV, Arbeidstilsynet og ansatte i anti-hvitvaskingsenheter innen bank og forsikring. NØF uttaler at de er svært bekymret for at de foreslåtte endringene om å liberalisere drosjenæringen vil kunne medføre økt risiko for omfattende skattesvik(t) i næringen, særlig fordi skattemyndighetenes mulighet for kontroll i næringen blir betydelig redusert. NØF viser også til at den foreslåtte liberaliseringen vil reversere og sette drosjenæringen tilbake der de var med en svart og ukontrollerbar bransje:

*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.*

I Dagbladet 26. juli 2019 uttaler Norsk Øko-Forum:

*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 frem.*

På tross av all kunnskap, forskning og erfaring med multinasjonale app-selskaper fortsetter SD å legge til rette for disse selskapene. Videre er det prinsipielt og rettslig svært betenkelig at EU/ESA først (feilaktig) hevder at den norske drosjereguleringen er ulovlig ift. EØS-avtalen, for selv å finansiere opp en konkurrent til eksisterende drosjenæring: <https://www.eib.org/en/press/all/2020-008-investeur-50m-quasi-equity-facility-for-estonian-ride-hailing-platform-bolt>

Er det ikke snart på tide at enkelte norske politikere våkner og avslører snyltebedriftene UBER, Bolt, Airbnb, hotels.com og en uendelig rekke andre firmaer som det de er: multinasjonale app-selskaper med hensikt om å tjene seg rike på andres arbeid. De melker et marked der de har små utgifter og enorme inntekter. Og det største problemet med inntektene er at de sendes videre ut av Norge til skatteparadis i utlandet. Noen dugnad blir ikke disse selskapene med på. Det er garantert.

## 5 AVSLUTNING

Offentlig kontraktskjøring som skole- og pasientkjøring er en viktig faktor for drosjenæringen. Slik kjøring har nærmest stoppet opp. Næringen er også avhengig av at turist-/reiseliv, næringsliv og at privatforbruket er høyt. Flytrafikken er en viktig del av kundegrunnlaget da mange kunder velger drosje fra/til flyplassene, eller fra jernbanestasjonene i tilknytning til flytoget. Alt dette er nesten helt borte. Tall fra Avinor viser at utenlandstrafikken er ned omtrent 99 prosent i april. Nedgangen i innlandstrafikken i mars og april lå på mellom 90-78 prosent. Kommunikasjonssjef i Avinor, Joachim Andersen, sier i VG 4. mai 2020 at *«selskapet foreløpig ikke ønsker å spekulere i hvordan passasjertrafikken vil utvikle seg i månedene som kommer.»*. Stengte grenser og strenge smitteverntiltak i Europa og på verdensbasis, medfører at bedrifter og privatpersoner trolig har tatt lærdom av begrensningene i bevegelsesfriheten.

Regjeringen varslet i pressemelding 27. mars at BNP for fastlands-Norge kan falle med mellom 2-7 prosent i år avhengig av hvor lenge krisen varer. Selv om anslagene er svært usikre, er det ingen tvil om at norsk økonomi er hardt rammet. Også lav oljepris bidrar til lavere aktivitet i norsk økonomi. Veksten ser ut til å bli klart negativ blant de fleste av Norges handelspartnere fremover. Hvor sterk nedgangen blir, vil avhenge av hvor lenge ulike land vil opprettholde strenge smitteverntiltak.

Drosjenæringen vil bruke svært lang tid for å komme seg opp i knestående. Våre kunder kommer ikke løpende tilbake i løpet av noen måneder. Om de i det hele tatt gjør det. Bruken av drosje er det første mange sparer inn på i nedgangstider, og vi er normalt den siste næringen som opplever oppgangen. Vi vil derfor slite med ettervirkningene i svært lang tid. Når vi nå mister mai og juni som er to måneder med større omsetning enn normalt, i tillegg til at juli og august er de to dårligste månedene fordi det ikke finnes skolekjøring og mindre pasienttransport, gjør dette at vi havner i en enda dårligere likviditetssituasjon utover sommer/høst enn der vi er nå. November og halve desember er også normalt måneder med økt kjøring, men nå er vi helt avhengig av at utrolig mange faktorer skal stemme dersom vi skal oppleve økt omsetning i denne perioden.

Dagens og morgens dagens situasjon er krevende for eksisterende drosjenæring og vil være det i hele 2020 og langt ut i 2021. På samme måte som for mange andre næringer. SD har ut fra en helhetlig vurdering konkludert med at iverksettelsen bør utsettes med fire måneder, fordi: *«Det vil gi næringen bedre tid til å få oversikt over konsekvensene av covid-19 utbruddet, komme nærmere normal drift, og innrette seg for ny regulering. Samtidig vil det motvirke at utsettelsen får store konsekvenser for aktører som har innrettet seg etter de nye reglene.»*

Vi er usikre på hvilken krystallkule SD har sett inn i, men vi vil gjerne se underlagsmateriale som viser at drosjenæringen kan konkurrere på like vilkår mot multinasjonale app-selskaper allerede 1. november. En kort utsettelse på fire måneder gjør at selskaper som UBER og Bolt kan ta over store deler av drosjemarkedet uten konkurranse fra eksisterende drosjenæring som nå ligger nede for full telling. Utsettelse på fire måneder er umulig å forstå, og viser at SD er mer bekymret for multinasjonale app-selskaper enn eksisterende drosjenæring og alle fylkeskommuner som Løyvemyndighet. En utsettelse på minst 12 måneder vil være det eneste ansvarlige i denne sammenhengen.

\*\*\*

Med hilsen  
for Bytaxi AS

Jarle Kanaris (sign.)