

Til: Næringsminister Jan Christian Vestre

Kopi: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Fra: NHO Transport

Sak: Kompensasjonsordning for drosjesektoren

Dato: 16.12.21

Drosjenæringen er preget av redusert etterspørsel som følge av covid-19-restriksjoner. Samtidig har tilbudssiden vokst etter drosjereformen 01. november 2020. Denne kombinasjonen setter aktørene i en svært vanskelig situasjon, men næringen vil ha nytte av mange av de generelle covid-19-relaterte kompensasjonstiltakene. Det er imidlertid særdeles viktig at løyvehaverne får full kompensasjon for innbetalte sentraltilknytningsavgifter.

1. Situasjon

Situasjonen innen drosjemarkedet kan kort beskrives som følger:

- Aktørene har levd med redusert etterspørsel siden 12. mars 2020. Reduksjonen har riktig nok variert med restriksjonsnivåene, men situasjonen ble ikke enklere ved innføring av drosjereformen 01. november 2020. Denne medførte en økning på tilbudssiden, og kombinasjonen av redusert etterspørsel og økt tilbud er komplisert. Når tilbudssiden på toppen av det hele består av mange enkeltaktører med forholdsvis store investeringer i driftsmidler og relativt høye "exit-kostnader", vil en tilpasning til et balansert nivå uten stor overkapasitet være krevende. Både løyvehavere og sjåførere opplever dermed mye "dødtid" og må jobbe mange timer for å oppnå en akseptabel lønn. Overkapasitet er heller ikke lønnsomt samfunnsøkonomisk sett og har i tillegg negative klimamessige konsekvenser.
- Nye og svært strenge tiltak for å begrense covid-19-smitten vil redusere etterspørselen etter persontransporttjenester ytterligere. Innbyggerne har eksplisitt blitt bedt om ikke å bruke kollektivmidler ved reise til ulike arrangement, og drosjesektoren er en viktig individuelt tilpasset del av kollektivtilbudet. I tillegg er det pålegg om hjemmekontor for alle som kan utføre sine oppgaver i hjemmet, og anmodningen om å begrense antall nærkontakter medfører at svært få vil forflytte seg til sosiale arrangement eller møter. Drosjenæringen vil dermed bli rammet hardt av nye restriksjoner innført med virkning fra og med 15. desember 2021.

Aktørene vil dog ha nytte av de generellere kompenserende tiltakene. En lønnstøtteordning er under utvikling og vil kunne være et avhjelpende tiltak for løyvehavere med ansatte sjåførere. Forutsigbare betingelser for selvstendige næringsdrivende er også viktig, og en lånegarantiordning har stor verdi for mange aktører. Det er samtidig viktig at arbeidsgiverperioden ved covid-19-relaterte sykefravær begrenses til tre dager slik det var i tidligere perioder.

2. Andre tiltak

I tillegg er følgende av betydning for drosjenæringen:

- Merverdiavgiftssatsen for persontransport var inntil 01. oktober 2021 redusert fra 12 til seks prosent, noe som til en viss grad hjalp aktørene innen persontransport. Redusert sats bør gjeninnføres fra og med 01. januar 2022 og opprettholdes så lenge restriksjonene videreføres. For øvrig har Senterpartiet programfestet at merverdiavgiftssatsen på 12 prosent skal reduseres til åtte prosent på permanent basis.
- Regjeringen vil reetablere kompensasjonsordningen for næringslivet, noe som er positivt. Samtidig åpnes det for en justering av betingelsene, og det er viktig for drosjenæringen med lavere krav til omsetningsfall enn tidligere. I tillegg bør regel om minstepeløp frafallles slik at enkeltstående løyvehavere kan benytte ordningen.

3. Kompensasjon for sentraltilknytningsavgiften

Det viktigste for drosjenæringen er imidlertid å få kompensert den såkalte sentraltilknytningsavgiften fullt og helt. Selv om det etter drosjereformen av 1. november 2020 ikke er krav om sentraltilknytning, velger heldigvis de aller fleste løyvehavere å være tilsluttet en sentral. Dette er en forutsetning for at drosjenæringen kan ivareta sin samfunnskritiske funksjon:

- Sentralene sørger for nødvendig beredskap, dekningsplikt og tilgjengelighet, noe som er særdeles viktig i kritiske situasjoner. Sentralene formidler også kjøreoppdrag til privat- og bedriftsmarkedet, skolebarnttransport, pasienttransport, TT-transport og NAV-kjøring på en kostnadseffektiv og presis måte. Sentralenes koordinering minimaliserer også tomkjøring, noe som reduserer klimautslippene og bedrer fremkommeligheten for annen nyttetransport.
- Sentralene sørger også for at drosjene er utstyrt med lovpålagt taksameter med kritiske funksjoner som alarm, it-systemer i bilene, betalingsløsninger og supporttjenester. De ivaretar også behovet for utvikling og vedlikehold. Samtidig finansierer sentralavgiften drosjesentralens regnskap og revisjon. De tar også hånd om rapportering av skatter og avgifter til myndighetene på vegne av løyvehaverne, noe som sikrer at disse betaler påløpte skatter og avgifter.
- Sentralene har også ansvaret for felles markedsføring. De har fortsatt callsentra for bestillinger selv om disse etter hvert blir mer og mer automatisert og effektivisert. I tillegg

tar sentralene tar hånd om eventuelle kundereklamasjoner, hittegods, utdanning av sjåførere og eventuell kontakt med politiet i kriminalsaker og ved søk etter savnede. Det påløper selvsagt også ordinære driftskostnader som husleie, strøm og renhold.

Regjering og storting bør på denne bakgrunn motivere løyvehavere til å være tilknyttet en sentral for å kunne ivareta sin samfunnskritiske funksjon på en effektiv og formålstjenlige måte. I tillegg reduserer sentraltilknytningen mulighetene for å unndra skatter og avgifter. På denne bakgrunn bør tilknytningsavgiften kompenseres fullt og helt.

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

<i>Administrerende direktør Jon H. Stordrange</i>	jon.stordrange@transport.no	<i>Tel: 415 06 770</i>
<i>Næringspolitisk sjef Jofri Lunde</i>	jofri.lunde@transport.no	<i>Tel: 411 61 944</i>
