

Klar for comeback

Dagens Næringsliv har 17.02.18 en lengre artikkel om endringer i taxi-reguleringene og Ubers ønsker om come back i Norge. Temaet ble også fulgt opp med kommentarer fra transportpolitikere 19.02.18. Det fremgår indirekte av førstnevnte artikkel at hele den tradisjonelle taxi-bransjen er negative til endrede reguleringer og Ubers tilbakekomst. Dette er ikke riktig.

Uber Pop er tvert imot velkommen tilbake til Norge. Men det forutsetter to ting. For det første må selskapet og sjåførene betale skatt og avgifter på lik linje med andre aktører. For det andre må det være like konkurransevilkår for Uber og resten av bransjen.

Uber mener imidlertid at man ikke skal stille krav til løyvehaverne i form av eksempelvis språk, kompetanse, ansiennitet og økonomiske garantier. Dette er noe underlig av to årsaker:

- For det første er Ubers ønsker om ikke å stille kvalitative krav et uttrykk for en nedvurdering av løyvehavernes betydning og rolle. Tvert imot burde kravene skjerpes for å heve bransjens anseelse og sikre at kundene får en trygg og behagelig tjeneste innenfor vedtatte lover og øvrig regelverk. Løyvene bør også fornyes med jevne mellomrom for å få luket bort uegnede aktører. I tillegg må det fortsatt settes krav til sjåførenes vandel og kjennskap til sine respektive distrikt.
- For det andre hevder Uber at formelle krav utgjør etableringsbarrierer. Heldigvis stilles det en del formelle krav for å kunne utføre de fleste yrker i Norge i dag. Eksempelvis må buss- og godssjåfører fullføre et 280 timers program for å få Yrkessjåførkompetansebevis og gjennomgå en ukes etterutdanning hvert femte år for å beholde beviset. Det er dermed naturlig at man også stiller visse krav til innehaverne av taxi-løyver og at kvantitative begrensninger i form av dagens behovsprøving erstattes av klare kvalitative krav.

Den tradisjonelle delen av taxi-næringen er enig med Uber i at kravet om taksameter er gammeldags og kan erstattes av mer moderne applikasjoner så lenge disse ivaretar alle behov for rapportering. På den annen side bør man være varsom med å fjerne maksimalprisordningen av hensyn til distriktene, hvor det ofte er få løyvehavere og begrenset konkurranse.

Dagens Næringsliv omtaler imidlertid ikke den viktigste endringen fra Samferdselsdepartementets side, nemlig at løyvehavernes rett og plikt til å være tilsluttet en sentral skal opphøre. Dette vil skape en ny dynamikk innen bransjen siden sentralene får muligheter for kun å tilby sentraltilknytning til de løyvehaverne man ønsker å rekruttere. I tillegg vil de beste og mest attraktive løyvehavere velge tilslutning til sentraler med god kundeservice og sterkt renommé. Dette vil øke konkurransen, noe som vil medføre at sentraler med dårlig service enten blir nedlagt eller må forbedre sitt tilbud. Dermed vil kundene til syvende og sist få et langt bedre produkt.

Imidlertid har ikke Samferdselsdepartementet så langt tatt stilling til hvorvidt løyve skal kunne utstedes til juridiske personer i form av selskaper eller ei. Det bør åpnes for en slik løsning for å skape økt dynamikk, og i distriktene kan man få store synergieffekter ved at eksempelvis busselskaper kan drive taxi-virksomhet. En slik løsning vil også by på muligheter for fast ansettelse av sjåførere, noe som vil bidra til at disse får bedre og mer ordnede lønns- og arbeidsvilkår.

Det er imidlertid ikke bare taxi-reguleringene som bør gjennomgås. De såkalte selskapsvognene har en viss konkurranseflate mot det ordinære taxi-markedet, og disse løyvene forvaltes i dag svært forskjellig og vilkårlig fra ett løyvedistrikt til et annet. Kontroller av hvorvidt begrensningene i løyvene overholdes eller ei er også mer eller mindre fraværende.

Det har lenge pågått en omfattende diskusjon om fremtidige reguleringer av den norske taxinæringen. Bransjen ser nå frem til at regjeringen kommer med et samlet forslag til fremtidige reguleringer slik at kunder, taxisentraler, løyvehavere og sjåførere får nødvendig forutsigbarhet og arbeidsro.

Jon H. Stordrange
Administrerende direktør
NHO Transport