

UBER

Innspill vedrørende ny yrkestransportlov

Introduksjon

Uber setter pris på å kunne legge frem våre innspill til Samferdselsdepartementet om det fremtidige lovverket for kommersiell persontransport. Uber deler Regjeringens målsetning om å endre det nåværende regelverket for å tilrettelegge for økt konkurranse i markedet. Det vil komme både forbrukere og de som jobber i næringen til gode. I tillegg vil det ha positive ringvirkninger for det norske samfunnet som helhet, i form av økt mobilitet.

I dette dokumentet vil vi *først* gi noen grunnleggende innspill om reguleringen av persontransport i Norge, og påpeke hvilke overordnede endringer av det nåværende lovverket som vil være nødvendig for å nyte fordelene av de teknologiske mulighetene. *Deretter* vil vi beskrive de positive effektene for passasjerer, sjåførere og samfunnet som følger av en slik deregulering. *Til slutt* vil gå i detalj på hvordan vi mener formålene med en ny lovgivning, slik Regjeringen har fremsatt dem, best kan oppnås. Vi vil gi eksempler fra andre land og markeder der Uber er etablert, samt referanser til akademiske studier hvor disse finnes.

Dersom Samferdselsdepartementet har oppfølgingsspørsmål eller trenger ytterligere data bistår vi mer enn gjerne med dette.

1. Svaret til ESA og reguleringen av kommersiell persontransport i Norge

Uber er enige med Regjeringen om at kommersiell persontransport bør reguleres proporsjonalt for å kunne sikre trygghet, kvalitet, forbrukerbeskyttelse og beskatning. Vi mener at disse formålene kan nås uten å skape unødvendige etableringsbarrierer, administrative byrder for selskaper og arbeidere, eller å begrense innovasjon. Vi er glade for at Regjeringen erkjenner at det eksisterende regelverket er utdatert og at det ikke fungerer til forbrukernes beste, slik det er gjengitt i Konkurransetilsynets rapport¹ og i Statsbudsjettet:

"Behovsprøvingen av drosjeløyver begrenser konkurransen, og kostnadsnivået for næringen holdes høyt, blant annet som følge av driveplikten. Etterspørselen etter drosjer varierer sterkt over døgnet og uken, og reguleringene gjør det vanskelig for tilbyderne å tilpasse seg etterspørselen. Det norske drosjemarkedet er preget av lav utnyttelse, høye priser og en utvikling med færre turer, kombinert med høyere omsetning."²

Vi støtter Regjeringens svar til ESA og ambisjonen om å fjerne behovsprøvingen og antallsbegrensningen i markedet, såvel som tilslutningsplikten til drosjesentral. Vi er også glade for at Regjeringen erkjenner at å fjerne de geografiske restriksjonene, driveplikten og

¹ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/files/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf

² [Statsbudsjett 2017-2018](#).

kravet om fulltidserverv, er nødvendig for å gjøre markedet mer fleksibelt og senke kostnadene for de som ønsker å begynne å utføre kommersiell persontransport.

I tillegg til å fjerne de strukturelle og antallsmessige restriksjonene, samt tilslutningsplikten, er det like viktig for et velfungerende marked at de kvalitative restriksjonene også holdes på et nivå som tillater en relativt smidig vei inn og ut av markedet for sjåførere. Uproporsjonale krav til sjåførere og kjøretøy vil skape etableringsbarrierer som vil gjøre det vanskelig å dekke etterspørselen for slik transport. I tillegg vil det vanskeliggjøre overgangen fra privat bileierskap til delt mobilitet - et skifte som vil styrke både miljøet og den norske økonomien, samt gjøre innføring av ny teknologi som selvkjørende biler mye enklere i fremtiden.

2. Fordeler med et deregulert marked for passasjerer, sjåførere og byer

Deregulering støtter overgangen fra individuelt bileierskap til delt mobilitet og selvkjørende biler

Det er nødvendig å lage nye reguleringer for å utnytte potensialet som allerede i dag ligger i delte tjenester innenfor transport, samt for å sikre at Norge i fremtiden utløser potensialet som ligger i selvkjørende biler på norske veier. Våre erfaringer fra over 700 byer over hele verden har lært oss at det å fjerne antallsbegrensninger betyr mer konkurranse, et større tilbud av transport, og lavere priser. De positive effektene av å fjerne antallsbegrensningen kan imidlertid kun realiseres dersom de kvalitative inngangsbarrierene også senkes. Regulering som er for restriktiv medfører at det ikke vil finnes nok biler til å møte den voksende etterspørselen etter transport. Passasjerer vil oppleve økte ventetider og prisene vil over tid øke. Lave inngangsbarrierer senker kostnadene for sjåførere og gjør det mulig å skape et reelt og rimelig alternativ til privatbilisme, og støtter dermed en overgang bort fra privat bileierskap. Dersom inngangsbarrierene er for høye vil mange potensielle sjåførere bli stengt ute, og de som velger å kjøre blir tvunget til å tilbringe flere timer på veien for å betale ned på inngangskostnadene. Dette er særlig viktig for de som ønsker å kjøre deltid i utkantområder, hvor etterspørselen kan være svært begrenset gjennom uken, men kan være høy i helgen.

Det er i dag flere enn 2,6 millioner biler i Norge. Bileierskap vokser i Norge såvel som i mange andre europeiske land. Dette gir økte samfunnskostnader som konsekvens, i form av klimapåvirkning, kødannelse og helseproblemer som følge av luftforurensning.³ Regjeringen har anerkjent dette og iverksatt tiltak som har hjulpet folk velge mer utslippsvennlige biler og å få biler ut av bysentra. Disse tiltakene er viktige og fortjener ros, men de er også dyre. I mange land har Uber og lignende tjenester blitt et verktøy for myndighetene for å hjelpe byer og land bevege seg mot en fremtid med færre biler på veiene - uten økte kostnader for forbrukerne eller det offentlige.

Over tid blir tjenester som Uber et alternativ til privatbilisme. I London sier 28% av de som eide en bil at de ikke lenger gjør det fordi de kan benytte alternativer slik som Uber, og 20% sier det er mindre sannsynlig at de vil kjøpe en bil i fremtiden på grunn av alternative tjenester som Uber.⁴ I resten Europa ser vi den samme tendensen. I september 2017 gjennomførte ORB en uavhengig spørreundersøkelse blant 10,000 mennesker i ti europeiske byer. I de byene tror 67% av de spurte at mobilitetsapper som Uber kan bli et alternativ til

³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2017-03-28>

⁴ <http://www.cityam.com/254469/uber-says-quarter-londoners-have-ditched-car-ownership>

å eie egen bil.⁵ I tillegg kan Uber bidra til å nå Regjeringens mål om at all vekst i passasjertransport i byene skal skje via offentlig transport, sykkel eller til fots. Ny data viser at Uber og lignende tjenester effektivt supplerer eksisterende offentlig transport, uten at det brukes som et rent substitutt - dette er konklusjonen fra en ny rapport fra European Parliament Research Unit⁶, en rapport fra Transport & Environment⁷ og i en rapport fra 2016 fra the American Public Transport Association⁸. Dette betyr at tjenester som Uber supplerer det eksisterende offentlige transportsystemet, spesielt for pendling der Uber kan bli et alternativ til første og siste kilometer frem til et kollektivknutepunkt.⁹

Sammen med globale eksperter på transport mener vi at fremtidens urbane transport vil være en miks av offentlig transport og transportdeling¹⁰. For å nå denne fremtiden er det viktig at offentlig sektor, lovgivere og næringslivet samarbeider tett. De siste årene har vi gått i partnerskap med mer enn 30 tilbydere av offentlig transport, for eksempel i Atlanta¹¹. Vi bruker slike partnerskap for å aktivt støtte og utvikle de supplerende egenskapene transportdeling har til offentlig transport.¹²

En rekke studier underbygger også en fremtidsvisjon der forskjellige transportformer utfyller hverandre. International Transport Forum¹³ har kommet frem til at en blanding av høykapasitets offentlig transport og delte transportløsninger er det optimale fremtidsscenarioet, med potensiale for å fjerne 97% av kjøretøyene fra veien. I et økende antall byer er det mange passasjerer som ønsker å komme seg til samme sted samtidig. uberPOOL er et effektivt samkjøringsprodukt som lar uavhengige passasjerer kobles sammen for å dele en tur slik at man reduserer den totale trafikkmengden. Med andre ord lar uberPOOL oss bidra til å få flere mennesker inn i færre biler, med svært gode miljøeffekter. Denne overgangen mot å bruke kjøretøy mer effektivt er nødvendig for å kunne bruke selvkjørende biler mer effektivt i fremtiden. For at flest mulig i samfunnet skal kunne dra nytte av selvkjørende teknologi er det nødvendig at majoriteten av selvkjørende biler er delte, og ikke eid av enkeltpersoner som kun bruker dem for egen transport. Et system der man har selvkjørende biler kun eid av enkeltpersoner, og hvor det i gjennomsnitt er færre enn 1,5 mennesker per bil på veien, vil potensielt forverre de transportutfordringer vi allerede har i dag.¹⁴

For å utnytte potensialet i ny teknologi som Uber og andre, anbefaler vi at man fjerner unødvendige inngangsbarrierer for de som ønsker kjøre. Vi anbefaler å gjøre dette etter prinsippene for proporsjonal regulering som vi fremmer i del 3 i dette dokumentet.

⁵ <https://www.orb-international.com/2017/09/05/orbuber-attitudes-car-ownership-across-european-cities-september-2017/>

⁶ [European Parliament \(2017\): Infrastructure funding challenges in the sharing economy. s. 51.](#)

⁷ [Transport & Environment \(2017\): Does sharing cars really reduce car use.](#)

⁸ <https://medium.com/uber-under-the-hood/all-aboard-new-report-finds-that-ridesharing-complements-public-transit-b66f21611992>

⁹ <https://www.uber.com/blog/atlanta/uber-marta-connecting-the-last-mile/>

¹⁰ <https://www.itf-oecd.org/shared-mobility-innovation-liveable-cities>

¹¹ <https://www.uber.com/blog/atlanta/uber-supports-marta-expansion-t-splst-ballot-measures/>

¹² <https://medium.com/uber-under-the-hood/uber-partners-with-the-global-public-transport-association-a8fc10f315a>

¹³ <https://www.itf-oecd.org/shared-mobility-innovation-liveable-cities>

¹⁴ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45597;>

<http://veidirektoratet.dk/DA/om-os/nyheder-og-presse/nyheder/Sider/Fremtidsscenarioer-med-selv%C3%B8rende-biler.aspx?cookie=false>

Regulering bør støtte tilgang på transport overalt og for alle

Ubers mål er å gjøre transport like pålitelig som vann i springen, overalt og for alle. Etter vår erfaring nås dette målet best via de regulatoriske prinsippene beskrevet i avsnittene under. I byer der Uber er tilstede skaper vi bedre tilgang på pålitelig, rimelig og høykvalitets-transport. Dette gjør vi via bruk av teknologi som sørger for at bilene brukes effektivt, slik at tiden med passasjerer i bilene økes. Samtidig passer vi på at prisen justeres i forhold til etterspørselen, slik at passasjerer alltid kan få tak i en bil og slik at sjåførene tjener mer i perioder der etterspørselen er høy. Å gjøre rimelig transport tilgjengelig for folk blir altså mulig via en kombinasjon av det å bruke moderne teknologi og et regelverk som er fokusert på genuin offentlig interesse og ikke skaper unødvendige barrierer for folk som ønsker å tilby persontransport.

Tilgang på transport er en viktig del av livet og vi anerkjenner det faktum at drosjer gjennom historien har spilt en viktig rolle som et supplement til offentlig transport og privat bileierskap i byer. Særlig viktig har drosjer vært som en del av offentlig transport i tynt befolkede områder. Norge er et langstrakt land, med store avstander. Befolkningens transportbehov er ulik, i ulike deler av landet. De siste årene har Uber vokst betraktelig i mindre tettbygde strøk¹⁵. Denne utviklingen kan best beskrives ved å se til California, hvor vi har operert lengst. I mai 2013 var Uber kun tilstede i 17 urbane områder i California, og kun ett av disse områdene hadde en befolkning under 30 000 mennesker. I mai 2017 hadde Uber vokst til å dekke 172 områder, og 102 av disse områdene hadde befolkning under 30 000 mennesker.

I Norge vil enkelte områder kunne karakteriseres av markedssvikt, ref. Samferdselsdepartementets svarbrev til ESA, hvilket innebærer at transporttilbudet vil være begrenset uten subsidiering. Regjeringen skriver at de vil sette kriterier for vurderingen av behovet for eksklusivitet eller kompensasjon for å kunne garantere transporttilgjengelighet. Vi anbefaler at slike kriterier settes basert på empirisk målbare data som demonstrerer markedssvikt, at de er klart definert og at de styres av en sentral aktør som sikrer at kriteriene benyttes likt over hele landet. Å reintrodusere eksklusivitet i enkeltområder må kun bli gjort i en meget begrenset periode og det må reevalueres periodisk. Dette fordi markedsforhold kan endre seg over kort tid, og dette igjen vil kunne påvirke om eksklusivitet fortsatt er påkrevd for å sikre transporttilbudet.

Å gjøre transport tilgjengelig for alle handler ikke bare om å gjøre tjenesten pålitelig og rimelig nok til at alle kan bruke den, det handler også om å gjøre tjenesten brukervennlig for alle, inkludert for de med nedsatt funksjonsevne. Å kunne tilby en tjeneste av høy kvalitet til mennesker med nedsatt funksjonsevne gjennom Uber-appen er imidlertid kun mulig hvis reguleringen legger til rette for å introdusere nye og innovative transporttjenester for disse personene.

Vi er lidenskapelig opptatt av hvordan teknologi slik som Ubers gjør byer mer tilgjengelige for flere mennesker, og av hvordan vi kan gjøre det enklere for mennesker med nedsatt

¹⁵ <https://medium.com/uber-under-the-hood/uber-in-small-towns-and-cities-a-data-deep-dive-6e3cc2a250f4>

funksjonsevne å være mer spontane i hverdagen. Dette er spesielt relevant for yngre mennesker med nedsatt funksjonsevne - mange av disse bruker smarttelefoner som et verktøy for å få tilgang på en rekke tjenester som tidligere var utenfor rekkevidde. Slike tjenester er tilgjengelig i flere land under forskjellige produktnavn som uberASSIST og uberACCESS. Passasjerer som bruker disse tjenestene betaler aldri mer enn brukere av lavpristjenester som uberX, og sjåførene har gjennomgått tilpasset opplæring, ofte i samarbeid med interesseorganisasjoner for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

I Oslo har vi allerede erfart hvordan Uber appen kan hjelpe mennesker som er blinde eller svaksynte. Siden Uber appen er designet for å fungere sømløst med Apples VoiceOver iOS teknologi kan blinde eller svaksynte aktivere en funksjon i telefonen deres som leser opp valgmulighetene de har på hvert skjermbilde på iPhoneen deres, slik at det blir enkelt å bruke appen vår.

Vi ser frem til å kunne jobbe videre med myndigheter og relevante interesseorganisasjoner for å gjøre transport tilgjengelig for alle i Norge.

3. Prinsipper for effektiv regulering og hvordan de oppnår regulatoriske formål

I sitt svarbrev til ESA lister Samferdselsdepartementet opp en rekke formål som må oppnås med den nye lovgivningen, mer spesifikt:

- Tilfredsstillende taxitilbud i hele landet
- Passasjerenes sikkerhet
- Velfungerende konkurranse for å kunne gi forbrukerne best mulig service
- Fremmer bruk av ny teknologi
- Nye aktører gis mulighet til å etablere seg i markedet til samme betingelser som eksisterende aktører
- Lovgivningen må følge Norges forpliktelser etter EØS-avtalen EEA lovgivningen

Disse formålene bør sikres på et mest mulig effektivt vis, slik at fordelene for sjåfører, passasjerer og samfunnet kan oppnås. I de følgende avsnittene beskriver vi noen prinsipper som kan brukes for å oppnå disse fordelene, samtidig som man på en effektiv måte oppnår formålene som Samferdselsdepartementet identifiserte i sitt svar til ESA.

Kriteriene for etablering bør være objektive og rettferdige

Uber støtter moderne regulering av transport. Vi er ikke prinsipielle motstandere av at det kreves løyver eller tillatelser for å drive persontransport, selv om vi er enige i Delingsøkonomiutvalgets konklusjoner om at et løyvekrav ikke er nødvendig for å skape sikkerhet og trygghet i det kommersielle persontransportmarkedet. Som Samferdselsdepartementet skriver, er det et viktig prinsipp at en ny lovgivning skal gi nye aktører mulighet til å etablere seg på markedet. Om løyvekravet skal opprettholdes eller ikke er ikke like viktig som de faktiske krav som stilles til aktørene. Tilgang til markedet bør kun begrenses av objektive kriterier, uten urettferdige eller diskriminerende krav som skaper unødvendige etableringsbarrierer. Den nye finske lovgivningen som trer i kraft 1. juli 2018 er et godt eksempel på moderne regulering som gir tilgang på markedet gjennom et løyve som er basert på objektive kriterier og teknologinøytralitet.¹⁶

¹⁶ <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=246709>

Vi mener at den eksisterende reguleringen av kommersiell persontransport i Norge har noen urettferdige og diskriminerende barrierer, i tillegg til ansiennitetskravet som ESA har adressert. Disse barrierene inkluderer språk, antall timer man jobber, krav om deltakelse på kurs og finansielle krav.

Det er vår erfaring at språk ikke trenger å bli en barriere for kommunikasjon mellom sjåfør og passasjer, og heller ikke en barriere for å kunne yte god service. Et bevis for dette er det faktum at døve sjåførere i gjennomsnitt er rangert like godt som andre sjåførere. Teknologi tillater oversettelser direkte i appen og GNSS teknologi sørger for korrekt navigasjon. Derfor er vår anbefaling å fjerne eller lette betraktelig på mulige krav til språkbeherskelse.

Å begrense et løyve til de som arbeider fulltid er en seriøs restriksjon som vil ramme visse deler av befolkningen mer enn andre, mest sannsynlig mennesker som har hatt vanskeligheter med å komme seg inn på arbeidsmarkedet av forskjellige grunner. Forskning fra USA viser at kvinner og mennesker med nedsatt funksjonsevne er blant de som rammes disproportjonalt av yrkesrettede lisens- eller løyvekrav.¹⁷ Dette støttes av forskning fra de nordiske landene som konkluderer med at "unge, underbetalte, lavt utdannede, arbeidsløse, immigranter og arbeidere med midlertidige kontrakter" er overrepresentert blant mennesker som benytter seg av digitale plattformer. De er videre ofte "...nykommere på arbeidsmarkedet eller har vansker med å få fotfeste på arbeidsmarkedet."¹⁸ Det å arbeide fleksibelt og uavhengig kan ha mange fordeler, men det er viktig å bemerke at i mange etablerte markeder som London og Paris kjører brorparten av sjåførene på Uber appen mer enn 30 timer i uken. Men, om en sjåfør jobber fulltid eller ikke, så sier fortsatt 90% av sjåførene at de verdsetter fleksibiliteten de får ved å kjøre med Uber appen.¹⁹

Løyver bør fokusere på å gi tilgang til markedet

Tillatelsen til å kjøre bør være enkel å oppnå, dersom en person tilfredsstillende de relevante kravene. Vi mener at den nåværende prosessen for å få løyve kan forbedres i fremtiden, med positive synergier for både sjåførere og myndigheter. Et løyve tildeles i dag av lokale fylkeskommuner og alle løyvehavere går gjennom den samme prosessen. Vi anbefaler at et løyve i fremtiden kan anskaffes på to forskjellige måter.

1. *Ved å søke til løyvemyndigheten:* Denne modellen vil typisk benyttes av et taxiselskap med en flåte med biler og sjåførere, fordi den gir løyvehaveren full kontroll over løyvet og full fleksibilitet, men den involverer også et ansvar for å demonstrere etterlevelse overfor myndighetene.
2. *Ved å registrere seg med en transportformidler:* Denne modellen vil typisk benyttes av uavhengige selskaper/sjåførere som ønsker å kjøre selv, enten via en app eller via en tradisjonell drosjesentral. Denne modellen gir løyvehaveren mindre ansvar og forenkler adgangen til markedet. Transportformidleren blir dermed ansvarlig for å sikre og demonstrere etterlevelse overfor myndighetene.

¹⁷ <https://obamawhitehouse.archives.gov/joiningforces/military-spouses-back-to-work>;
<https://economics21.org/html/what-if-mothers-needed-licenses-943.html>

¹⁸ [Ilsøe & Weber Madsen \(2017\): Digitalization of work and digital platforms in Denmark](#)

¹⁹ <https://medium.com/uber-under-the-hood/new-data-reveals-ubers-economic-impact-in-france-47debf888ef6>; <http://uber.ipsos.be/>

En slik løyvestruktur vil sikre like og rettferdige konkurransevilkår for både den tradisjonelle industrien og nye aktører som Uber. Samtidig vil det bli enklere for sjåførere å få tilgang til markedet (særlig de som har hatt vansker med å komme seg inn på arbeidsmarkedet) fordi de har et selskap som tar seg av en del av det praktiske. I tillegg vil det bli enklere for myndighetene å gjennomføre kontroll og ilegge eventuell straff, fordi det vil være et klart kontaktpunkt - enten drosjeselskapet eller transportformidleren.

Løyver bør fokusere på metoder for å forbedre sikkerhet og kvalitet

Et løyve for å drive persontransport mot vederlag (taxi) bør kun gis til sjåførere som kan opprettholde et høyt nivå av sikkerhet og forbrukerbeskyttelse. Etter vår erfaring er de viktigste kravene for å sikre dette: *Krav om minimumsalder, førerkort, bilregistrering, forsikringsbevis, og krav til vandel.*

Vi er enige med Regjeringen i at å transportere mennesker skal være en seriøs forretning med høye kvalitetsstandarder. I mange land ser vi imidlertid at høy kvalitet blir brukt som en falsk forklaring for å innføre unødvendig utdanning og andre barrierer for å utføre kommersiell transport. Vi har ikke sett gode beviser for at en slik utdanning har innvirkning på den objektive eller den opplevde kvaliteten på tjenesten som leveres. Vi ser derimot at kvalitet på tjenesten ofte beror mer på graden av konkurranse i markedet og kvalitetsstandarden til et enkelt selskap eller en spesifikk sjåfør. Altså er det viktig hvordan sjåførere holdes til en standard overfor forbrukerne. I Uber og andre lignende selskaper gjøres dette ofte via et toveis ratingsystem med en tilbakemeldingsmekanisme, som er en veldig effektiv måte å sikre kvalitet på tjenestene som leveres.

Mange av de eksisterende kravene i kommersiell persontransport har mistet sin relevans i en digital hverdag. Det er for eksempel blitt mye enklere for mennesker å starte og drive eget firma, spesielt ettersom teknologiselskaper som Uber hjelper folk med alt de trenger for å drive en forretning. Med tilgang til et personlig kontrollpanel kan sjåførere finne informasjon om hvor mange timer de har jobbet og hva de har tjent. Selskaper som Uber kan også dele slik data automatisk med myndighetene, dersom det introduseres et krav om at slik rapportering til myndighetene skal finne sted. Dette betyr at de eksisterende utdanningskravene, inkludert regnskap etc. ikke lenger er proporsjonale for formålet de er ment å oppnå - og de er ikke lenger nødvendige for å sikre at persontransport er en seriøs næring

Krav til kjøretøy bør være teknologinøytrale

Krav om å utstyre et kjøretøy med taksameter er ikke et teknologinøytralt krav. Ny teknologi som for eksempel applikasjoner kan utføre akkurat den samme funksjonen som et taksameter. Samferdselsdepartementet har tidligere sagt det støtter teknologinøytralitet. Justervesenet har videre konkludert med at det er mulig å stille funksjonelle, teknologinøytrale krav for applikasjoner som alternativer til taksametre. Det er en positiv konklusjon som er i tråd med beste praksis fra andre land. Uber har sammen med andre app-selskaper bevist overfor amerikanske myndigheter at vår app kan gi den samme nøyaktighet og beskyttelse mot svindel som et taksameter kan. Vi ser frem til å jobbe med norske myndigheter for å gjøre det samme i Norge.

Andre utstyrskrav til kjøretøy slik som skilting og merking er ikke et teknologinøytralt krav. Informasjon om kjøretøyet som kommuniseres via skilting og merking kan enkelt

kommuniseres via en app når turen er forhåndsbestilt. Det innebærer at skilting og merking blir en unødvendig ekstra kostnad for sjåførere som bruker apper for å generere turer. Vi anbefaler derfor at funksjonelle krav introduseres for å oppnå målsetningen om identifikasjon av kjøretøyet.

Forbrukerbeskyttelse oppnås best via valgmuligheter og transparens

Forbrukere har behov for å vite hvilken pris de må betale for forskjellige former for persontransport. Dermed kan de velge tjeneste basert på sitt behov og preferanser. Ved praiing i gatemarkedet vet ikke forbrukeren nødvendigvis hvilken pris som kan forventes, fordi prisstrukturen kan være vanskelig å forstå. På bakgrunn av dette har det blitt laget regler rundt prisinformasjon og taksameterbruk for å gi forbrukeren en viss trygghet om prisen de må betale. I bestillingsmarkedet er det imidlertid enklere å kunne tilby god prisinformasjon.²⁰ Teknologi muliggjør transparent prisinformasjon og bidrar til at prisen vises for flere passasjerer, noe som forbedrer både konkurranse, valgmuligheter og forbrukerbeskyttelse.

Den eksisterende reguleringen i Norge krever at sjåførere alltid benytter taksameter for å vise prisen, uavhengig av om turen er forhåndsbestilt eller ikke, og uavhengig av om kunden har mottatt en pris på forhånd. For forhåndsbestilte turer er slik "dobbeltpreis" ikke i forbrukerens interesse, av en rekke grunner. Først og fremst er dobbeltpreis kun verdifullt for kunder som praier bilen på gaten, hvor de ikke har samme mulighet til å vite om sjåførens pristilbud er høyt eller lavt, fordi kunden reelt sett ikke har tid eller mulighet til å sammenlikne pristilbudet med noe annet. I tillegg er et krav om å bruke taksameter ikke et teknologinøytralt krav, hvilket innebærer høye etableringskostnader for nye sjåførere som ønsker å tilby tjenester i markedet. Konsekvensen av dette blir høyere priser for forbrukerne. Dobbeltpreis passer ikke med den tilnærmingen som foreslås av Justervesenet - at apper skal kunne benyttes som alternativ til taksameter. Dersom apper skal kunne benyttes som et reelt alternativ bør en enkelt pris før turen starter være nok for å gi tilstrekkelig forbrukerbeskyttelse. Videre vil dobbeltpreis være forvirrende for kunder som bruker Uber eller liknende tjenester som har en dynamisk prismekanisme. Forbrukeren vil alltid se to nærmest identiske priser, ettersom forhåndsprisen i appen vil være tilnærmet lik prisen beregnet etter turen.

DYNAMISK PRISING

Dynamisk prising er et virkemiddel for å effektivt skape balanse mellom tilbud og etterspørsel. Systemet fungerer ved at Ubers algoritmer kontinuerlig analyserer tilbud og etterspørsel i sanntid over hele byen. Når systemet ser en ubalanse mellom antallet passasjerer som forespør turer og antallet biler som er tilgjengelige vil prisene kunne justeres.

Dersom det er svært høy etterspørsel i et område, men få biler tilgjengelig vil en passasjer få tydelig beskjed av appen at dersom han eller hun ønsker å bestille en tur mens det er høy etterspørsel vil prisen f.eks. bli 1,5x normalpris, mens en potensiell sjåfør får vite at inntjeningen fra turen vil være 1,5x høyere enn normalt.

²⁰<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35880>

Dette har to effekter - folk som ikke har det travelt velger å vente til prisen senker seg igjen, noe som reduserer etterspørselen, og sjåførere som er i nærheten drar til nabolaget med høy etterspørsel for å sikre seg høyere pris for turene sine, noe som øker tilbudet. Dette gjør at antallet mennesker som venter på tur og antallet tilgjengelige sjåførere raskt balanserer seg, slik at prisene returnerer til standardprisen raskt og slik at kundene kan stole på at de får en bil når de trenger en.

Dynamisk prising fungerer altså i sanntid over hele byen, og gjør at overkapasitet i en del av byen effektivt kan allokere til en annen del av byen med underkapasitet. I de fleste byer varierer etterspørselen etter transport kraftig gjennom hele uken. Dynamisk prising bidrar derfor til at flere sjåførere velger å kjøre i de timene hvor det faktisk er høy etterspørsel, samtidig som man unngår at det er for mange biler tilgjengelig i perioder med lav etterspørsel.

Dynamisk prising sørger for at sjåførenes tid med passasjerer i bilen øker, og at inntjeningen blir høyere i de periodene hvor etterspørselen er størst. Dette gjør samtidig at prisene kan holdes nede i resterende perioder. Lave priser vil med stor sikkerhet gjøre at etterspørselen etter denne typen transport øker, og flere vil se det som et reelt alternativ til privatbilen. Dermed er dynamisk prising også en mekanisme som bidrar til overgangen fra privatbilisme til andre transportformer.

Så lenge forbrukere er tilstrekkelig informert om prisen er dynamisk prising et gode for kundene. Det er en viktig del av Ubers tilbud til publikum om at vi skal kunne pålitelig koble passasjerer og sjåførere sammen til alle døgnets tider. Dette er kun mulig fordi vi kan variere prisen etter etterspørselen. Forbrukere betaler med andre ord mer for en tur når det er høy etterspørsel for å kunne få en rimeligere tur når det er normal etterspørsel.²¹

Prisregulering: Våre anbefalinger

Konkurransetilsynet har slått fast at prisregulering ikke er nødvendig i områder der det ligger til rette for reell konkurranse i markedet. Det er tilfelle i de fleste av de større byene i Norge. Å introdusere begrensninger på prising via maksprisreguleringer eller andre tekniske metoder (som dobbeltpris) vil etter vår mening være i strid med Konkurransetilsynets anbefaling. Vi er derfor glade for at Samferdselsdepartementet ikke foreslår noen direkte prisrestriksjoner, men vi er bekymret at en *de facto* prisregulering blir konsekvensen dersom dobbeltpris introduseres. Derfor anbefaler Uber følgende:

- At en app kan brukes som alternativ til taksameter, ref. rapporten fra Justervesenet.
- At forhåndsprising blir påkrevd for alle forhåndsbookede turer, slik at apper i praksis blir et alternativ til taksameter
- At Konkurransetilsynet beholder ansvaret for å definere områder der prisrestriksjoner er berettigede og nødvendige
- At dobbeltprising introduseres kun for prising i gatemarkedet og i områder der det finnes maksimalprisrestriksjoner

²¹ <https://source.wustl.edu/2016/12/study-painful-surge-pricing-still-good-deal/>

Skatteetterlevelse gjennom krav om direkte rapportering

Det er en selvfølge at alle må betale de påkrevde skatter og avgifter og vi erkjenner at Uber bør spille en rolle i å bidra til å gjøre det enkelt for folk å betale skatten sin. Dette innebærer å skape klare regler som er enkle å etterleve, såvel som effektive mekanismer for myndighetene til å gripe inn. Ny regulering bør gjøre det mulig for norske skattemyndigheter å benytte moderne teknologi som kan sikre korrekt skatterapportering. Dette er et ansvar mange teknologiplattformer har tatt til seg i bransjer (slik som transport) som tradisjonelt har hatt en høy risiko for manglende rapportering. Et bevis for dette kan hentes fra Estland, der staten har sett en økning i skattepenger via digital rapportering av transportaktiviteter generert av apper som Uber og Taxify.²²

Uber bruker teknologi som logger all aktiviteten som gjøres via Uber appen, og kan hjelpe til med å informere skattemyndighetene om disse transaksjonene. Vi støtter et krav om å innrapportere og mener dette vil være med på å skape like vilkår for alle spillere i bransjen for å etterleve sine skatteforpliktelser.

Konklusjon

Uber ønsker å bidra til et bedre transporttilbud i landet, som kan komme forbrukerne og samfunnet til gode. Norge er et innovativt og fremoverlent land som har en historikk for å omfavne ny teknologi og bruke det for skape en bedre tilværelse for befolkningen. Vi ønsker å samarbeide med Regjeringen på en åpen og transparent måte, for å bidra til å sikre at Uber kan drive sin forretning på norske premisser, mens Norge får mest mulig ut av potensialet teknologi slik som Ubers har. Dette mener vi kan bidra til å drive Norge fremover mot en fremtid med færre biler på veiene, flere delte biler, mindre kødannelse og renere luft.

²² <https://www.emta.ee/eng/income-declared-through-uber-and-taxify-has-overwhelmingly-increased>