



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Dato: 23.02.2017  
Vår ref.: 2016/34867-2  
Saksbehandlar: annvedv  
Dykkar ref.:

## Høyring - endring av yrkestransportlova

Ein viser til høyringsbrev av 09.12.2016 vedlagt framlegg til endringar i yrkestransportlova § 9, andre og tredje ledd og § 20, første ledd.

Endringane gjeld drosjeløyve. Etter det opplyste er endringsforslaga del av eit større arbeid med å revidera drosjeregulverket. I den samanheng saknar Hordaland fylkeskommune (HFK) ei prinsipiell drøfting av drosjenæringa si rolle i det norske samfunnet og kva sentrale styresmakter vil med næringa. Det er uklårt kva det overordna føremålet med endringane er, kva forbrukarinteresser som vert styrkt og kva effektiviseringsvinst endringane skal gje.

Deregulering av drosjefordringa kan opna for formidlingsplattformer som i dag er ulovlege, men vidareføring av behovsprøving, driveplikt og personlege løyvehavarar, kan tilsynelatande halda slike aktørar borte. Ved å deregulera formidlingssida og halda fram med reguleringar på løyvehavarsida, forsvinn den indre samanhengen i regelverket. Dette gjev regelverket ei slagside i disfavør av løyvehavarane. Desse kan verta pålagt fleire plikter utan at dei vert i stand til å ta i bruk den fridomen dereguleringa skal gje. Det er grunn til å tru at styrkeforholda mellom formidlar og løyvehavar vert svært asymmetriske til ugunst for den primære aktøren i drosjenæringa. HFK har derfor nokre kritiske merknader til endringane i § 9.

Endring i § 20 er så vidt ein kan sjå ei formalisering av samkøyringspraksis som finn stad i dag. HFK har ikkje merknader til denne endringa.

### Aldersgrense for drosjeløyve – yrkestransportlova § 9, andre ledd

Etter gjeldande regelverk fell løyve for drosje gjeven til fysisk person bort når innehavaren fyller 70. Drosjeløyve er eit knappheitsgode, og aldersgrensa er fastsett til 70 år av omsyn til sirkulasjon av drosjeløyve og betring av rekrutteringa til sjåføryrket.

Departementet meiner at omsynet til den einskilde løyvehavar sin rett til å driva næringsverksemd må vega tyngst, og legg vekt på at ein elles i samfunnet legg til rette for at eldre som ønskjer det, skal få høve til å stå lenger i arbeid. Det vert vist til at rekruttering til sjåføryrket avheng av fleire faktorar enn aldersgrensa, t.d. lønns- og arbeidsvilkår og konjunkturar i samfunnet.

### HFK sine merknader

Etter gjeldande regelverk kan ein fysisk person inneha køyresetel til han eller ho er 75 år. Ein løyvehavar som må levera inn løyve ved fylte 70 år, kan såleis halda fram i yrket i ytterlegare fem år, men som tilsett drosjesjåfør. Høve til å stå i arbeid lenger enn til fylte 70 er teke i vare også i drosjenæringa.

Lønns- og arbeidsvilkår er ikkje sjølvstendige faktorar lausrive frå sirkulasjonen av drosjeløyve når det gjeld rekruttering til yrket. Desse vilkåra betrar seg i dei fleste tilfelle når ein tilsett sjåfør vert løyvehavar. Det er dette som gjer drosjeløyve attraktive. Dersom løyvehavar skal halda fram til fylte 75 år, går sirkulasjonen ned. Dette kan føra til forgubbing der færre unge ser karriereveg i drosjenæringa, slik at rekrutteringa går ned.

Aldersgrensa står i samanheng med behovsprøvinga, og den er ei intendert etableringshindring. Behovsprøvinga inngår i samfunnskontrakten med drosjenæringa og skal sikra at drosjeyrket kan gje tilstrekkeleg inntekt for løyvehavarane. Dermed er det òg krav om at drosjeyrket skal vera hovuderverv. Som «kontraktspart» har drosjenæringa driveplikt heile døgnet heile året og løyvehavar må avslutta drifta ved fylte 70 år.

Kven som helst som er kvalifisert kan ikkje driva drosjeverksemd. I denne samanhengen er det derfor ikkje rett å samanlikna drift av drosjeløyve med drift av næringsverksemd generelt. Når behovsprøvinga vert vidareført, kan HFK ikkje sjå at det er kome fram vektige grunnar til å heva aldersgrensa til 75 år.

### **Oppheving av løyvehavar si tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral – yrkestransportlova § 9, tredje ledd**

Endringane i § 9, tredje ledd er innretta mot drosjemarknaden i dei store byane med fleire konkurrerande drosjesentralar. Departementet foreslår å oppheva tilslutningsplikta og tilslutningsretten. Intensjonen er å gje drosjenæringa fleksibilitet og operasjonell fridom. Løyvehavar skal sjølv kunne velja ein passande marknadskanal, til dømes ein mobilapplikasjon, ein internettplattform, ein drosjesentral eller løyvehavarar skal kunne velja å stå åleine.

Drosjesentralar skal få større styringsrett ved at dei skal kunne velja kven som skal få slutta seg til. Dette skal sikra eit klarare skilje mellom dei offentlegrettslege krava for å få tildelt og behalda løyve, og dei privatrettslege krava som gjeld mellom sentral og løyvehavar. Drosjesentralen vil på denne måten få større høve til sanksjonar mot den enkelte løyvehavar. Departementet legg til grunn at dette kan betra kvaliteten på drosjetenester.

Departementet meiner at i eit system der løyvehavar og sentral står fritt, bør ikkje drosjesentralen ha ei avgjerande rolle som bindeledd mellom løyvehavar og løyvestyresmakt. Det skal vera fri etablering for kven som helst som ynskjer å driva drosjesentral, og det skal ikkje krevjast førehandsgodkjenning frå løyvestyresmakta. Det kan ikkje krevjast eit minimum av tilslutta løyvehavarar i den enskilde sentral. Departementet seier ikkje noko om maksimumstal, men ein legg til grunn at løyvestyresmakta heller ikkje skal fastsetja det.

Driveplikta vert vidareført og skal kontrollerast av løyvestyresmakta som før. Departementet legg til grunn at dei fleste løyvehavarar vil sjå det som ein fordel å slutta seg til ein sentral, og at det er i sentralen si interesse å ha god leveringskapasitet. Derfor er det ein føresetnad i departementet sitt resonnement, at sentralen vil syta for at løyvehavarane oppfyller driveplikta, t.d. ved å utforma køyreplanar. Departementet gjer merksam på at løyvestyresmakta har heimel i yrkestransportforskrifta til å påleggja løyvehavarar plikter som sikrar at driveplikta vert oppfylt, og legg til grunn at det ikkje vil oppstå problem i forhold til driveplikta.

Når det gjeld innhenting av statistikk og naudsynt informasjon som i dag skjer via drosjesentral, vil departementet vurdere eventuelle endringar i yrkestransportforskrifta for å sikra at løyvestyresmakta skal få tilstrekkeleg informasjon.

HFK sine merknader

Norges Taxiforbund (NT) har i fleire år teke til orde for betre dynamikk i drosjemarknaden. Forbundet har påpeikt at konkurranse om løyvehavarar føreset at ledige løyve i utgangspunktet er frie når dei vert kunngjort, at løyvehavarane fritt kan velja kva sentral dei ynskjer å slutta seg til og at dei fritt kan byta sentral. Drosjesentralar må gjera seg attraktive for løyvehavarar slik at dei ynskjer å slutta seg til, men det må hindrast at nokon får ei for dominerande stilling i marknaden. Derfor skal løyvestyresmakta ha høve til å setja tak på kor mange løyve ein einskild sentral kan ha tilknytt. I dag fylgjer HFK desse linjene i si løyveforvaltning. NT har òg teke til orde for at drosjesentralane må få høve til å velja dei løyvehavarane som skal få slutta seg til og få større høve til å sanksjonera løyvehavarane. Her er HFK delvis ueinig.

HFK meiner det vil vera bra om ein regelfestar at løyvehavarane fritt kan velja kva sentral dei vil knyta seg til, slik dei kan i Hordaland løyvedistrikt i dag, på plassar med konkurrerende sentralar. Vidare meiner HFK det er legitimt å gje sentralane større styringsrett ved at dei kan stilla særskilte krav i form av eigne kurs og prøver for løyvehavarar som vil slutta seg til, samt høve til å avslutta tilslutningsavtalen ved misleghald o.l. frå løyvehavarar si side. Derimot er HFK skeptisk til at sentralar skal få høve til å velja løyvehavarar. Løyvehavarar er ikkje arbeidstakarar i sentralen, men sjølvstendig næringsdrivande med godkjenning til å driva drosjetransport. Dersom drosjesentralar skal få høve til å diskriminera løyvehavarar på fritt og uklårt grunnlag, kan dette gje uheldige konsekvensar som t.d. etnisk polarisering.

Når departementet foreslår å deregulera drosjeformidlinga ved å oppheva konsesjonskravet og opna drosjemarknaden for ein kvar som vil driva formidling, går ein mykje lengre enn dei forslag NT har fremja. Forslaget vil om det vert gjennomført, skapa ei ny røynd. I prinsippet vert det opna for utvikling av formidlingsmonopol. I første omgang er det grunn til å tru at dei største og eldste drosjesentralane vil halda fram, ikkje minst fordi dei er godt kjent av publikum allereie. På sikt vil likevel rolla drosjesentralar har i dag, både serviceorgan for tilslutta løyvehavarar og kontraktspartar for ulike offentlege transportoppdrag, forsvinna. Det er uklårt kva rolle departementet tenkjer seg at drosjenæringa skal spela i høve til offentlege anbuds konkurransar dersom løyvehavarane ikkje er tilslutta tradisjonelle drosjesentralane, men hovudsakleg driv verksemda åleine berre formidla gjennom ein app.

NT har påpeikt at drosjeyrket har vorte eit lågterskelyrke, og at kvaliteten på drosjetenester har gått ned. Det kan tenkjast at kvaliteten hjå dei største sentralane vil gå opp dersom dei fritt kan velja løyvehavarar, men det er grunn til å tru at drosjemarknaden elles vert fragmentert og arbeidet som løyvehavarar og drosjesjåfør vil i større grad verta deltids- og bijobbar. Dette vil neppe heva statusen for yrket. Både løyvestyresmakta og NT har ropt varsku om at løyveutdanning og eksamensavvikling ikkje er tilfredsstillande, og at søkjarar til løyve legg fram vitnemål sjølv om dei manglar tilstrekkelege norskkunnskapar, kunnskapar om geografien og om gjeldande regelverk. Ein kan vanskeleg sjå at kvaliteten på løyvehavarane og drosjetenestene generelt sett vert heva gjennom deregulering av formidlinga.

Politiet har delegert kjentmannsprøver til drosjesentralane. Det er uvisst om det i framtida skal kunne stillast krav til at dei som køyrer drosje skal ha lokalkunnskapar, og korleis kjentmannsprøver eventuelt skal takast i vare med eit mangfald av ulike formidlingsaktørar. Køyring etter GPS sikrar ikkje kvalitet på drosjetenesta, men stiller krav til nøyaktig adresse som kunden kanskje ikkje har. Erfaring viser at kvaliteten og effektiviteten går ned utan lokalkunnskap. Løyvestyresmakta kan i dag påleggja sentralane å sjå til at tilsette sjåførar og løyvehavarar har køyresetel og tilsetjingstilhøve i orden, før dei gjev ut ID-kort. Slik kan sentralane fungera som ekstra tryggleiksventil, noko som dessverre ikkje alltid fungerer. Korleis dette skal sikrast i framtida dersom ein ikkje kan stilla krav i det heile, er uklårt.

Løyvestyresmakta skal framleis kontrollera løyvehavarane, sjølv om sentralane vert deregulerte. For løyvestyresmakta sitt arbeid ligg den største utfordringa her. HFK evaluerer årleg drosjeverksemda i

løyvedistriktet og innhentar statistikk m.m. Dagens ordning der opplysingar om det einskilde løyve kan hentast frå drosjesentralen, er effektivt både for løyvehavar og for løyvestyresmakta. HFK erfarer likevel at det kan vera problematisk å få inn opplysningar, og reknar derfor med at det vil verta monaleg større utfordringar og meir ressurskrevjande å innhenta opplysningar frå kvar einskild løyvehavar. Det same gjeld ressursbruken knytt til systematisering, samanstilling og analyse av fragmenterte opplysningar, i motsetnad til dagens rapportar frå drosjesentralane. Tid og ressursar som vert frigjort ved at løyvestyresmakta ikkje skal godkjenne og kontrollere drosjesentralar, står på ingen måte i forhold til det meirarbeid som vert generert ved framlegg til endringar.

Etablerte drosjesentralar får ikkje kostnader med dei føreslåtte endringane, men fleire rettar. Løyvehavarar får fleire plikter, uavhengig av om dei driv åleine eller er knytt til ein formidlar. Det er sannsynleg at framlegget vil medføra meir administrativt arbeid og auka kostnader for den einskilde løyvehavar, som sannsynlegvis treng profesjonell hjelp til å oppfylle nye rapporteringspliktar og -rutinar.

### Oppsummering

Konsesjonskrav til drosjesentralar, samt tilslutningsrett og tilslutningsplikt står som vist, ikkje i vegen for å gje drosjesentralane meir styringsrett enn dei har i dag. Dersom ein ynskjer å vidareføra behovsprøving av drosjeløyve, driveplikt og personlege løyvehavarar, meiner HFK at regulering av drosjesentralar bør vidareførast og stramast inn. Drosjetransport er lokale tenester. Derfor bør det stillast krav til korleis drosjesentralane skal vera organiserte for å sikra lokal tilhøyring, lokal kunnskap og gode arbeidstilhøve der profitten kjem dei lokale aktørane til gode.

HFK finn grunn til å stilla spørsmål ved at departementet vektlegg at den einskilde løyvehavarane skal få høve til å organisera og driva formidlingsteneste sjølv, samstundes som departementet legg til grunn at dei fleste vil ynskja å stå tilslutta ein sentral. Tilsynelatande trur ikkje departementet at endringa vil ha nokon særleg verknad. Drosjeformidling krev økonomisk kapital og knowhow, og er eit alternativ for dei få. Fleirtalet må sannsynlegvis knyta seg til den formidlar som vil ha dei og får i realiteten mindre sjølvråderett enn i dag. HFK kan ikkje sjå at det er sannsynleggjort at tilhøva for dagens aktørar i drosjemarknaden og utsette brukararar av drosjetenester, vert styrkt ved dette forslaget. Avslutningsvis stiller HFK derfor spørsmål ved om deregulering av drosjesentralar er ein føremon for fleirtalet av løyvehavarane, om det er ein føremon for publikum som vil måtte orientera seg i ein uoversiktleg marknad og om det er ein føremon for det offentlege som nyttar drosjenæringa som del av kollektivtrafikken.

Håkon Rasmussen  
Fylkesdirektør samferdsel

Anne Vedvik  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*