



Mottaker
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Deres ref.:

Vår ref.: 2016/0503-2

Saksbehandler: Line Halvorsen Hamre
Saksansvarlig: Gjermund Nese

Dato: Ekspedertdato

Høringsuttalelse - forslag til endringer i yrkestransportlova

Konkurransetilsynet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet 9. desember 2016, med forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Høringsfrist er satt til 2. mars 2017.

Departementets høringsforslag

I høringsnotatet foreslår departementet å gjøre endringer i yrkestransportlova. Forslaget til endringer er i hovedsak knyttet til regelverk som gjelder drosjetransport. Departementet påpeker at endringene er en del av et større arbeid med å revidere drosjereguleringen, med det formål å styrke forbrukernes interesser og legge til rette for en effektivisering av næringen ved å lempe på noen av dagens krav. Departementet har valgt å dele opp regelverksarbeidet i en lov og en forskriftsdel. Gjeldende høring gjelder forslag til lovendringer, og vil bli etterfulgt av et nytt forslag til forskriftsendringer i et eget høringsnotat.

I høringsnotatet er det fremmet forslag til tre endringer i yrkestransportlova. For det første gjelder det unntak fra løyveplikten for samkjøring. For det andre, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve. Og for det tredje, fremmes det forslag om opphevelse av krav om tilslutning til drosjesentral, samt fjerning av løyvemyndigheters reguleringsmulighet av drosjesentralene, jfr. yrkestransportlova § 9 tredje ledd.

Konkurransetilsynets merknader

Konkurransetilsynet har tidligere uttrykt behov for endringer i regelverket for drosjetransport, da dagens regulering av pris, etablering og adferd hemmer effektiv konkurranse.¹ Tilsynet er derfor positiv til at departementet foreslår endringer i regelverket som gjelder drosjetransport med det formål å styrke forbrukernes interesser.

Konkurransetilsynet mener at de viktigste tiltakene for å effektivisere drosjenæringen er at behovsprøvingen og kravet om at drosjekjøring skal være hovederhverv fjernes. Ingen av disse forholdene er behandlet i gjeldende endringsforslag til yrkestransportlova.

Konkurransetilsynets vurdering er at behovsprøvingen begrenser tilbudet og fleksibiliteten på tilbudssiden, og at kravet om at drosjekjøring skal være hovederhverv fører til en lite effektiv

¹ Rapport Konkurransetilsynet (2015): "Et drosjemarked for fremtiden".

utnyttelse av ressurser og begrenser arbeidskraftproduktiviteten. Hvis drosjekjøring også kan være et bierverv, vil samlet arbeidsproduktivitet øke, samtidig som fleksibiliteten på tilbudssiden øker.

Når det gjelder endringsforslagene i høringen, ønsker Konkurransetilsynet å knytte enkelte merknader til de foreslåtte endringene i yrkestransportlova § 9 tredje ledd. Etter Konkurransetilsynets oppfatning vil fjerning av kravet om sentraltilknytning i prinsippet kunne ha positive virkninger på konkurransen i drosjemarkedet, gjennom å åpne for etablering av aktører som ønsker å tilby egne konsepter som ikke passer inn i de allerede etablerte sentralenes profiler. Eksempler på dette er drosjer med miljøprofil eller drosjer som tilbyr drosjetjenester med økt servicegrad. Endringsforslaget vil også kunne gi drosjesentralene større operasjonell frihet, hvilket kan være en fordel for effektiv drift. Konkurransetilsynet mener imidlertid at mulighetene for nyetablering likevel vil være begrenset dersom kravet til behovsprøving opprettholdes.

Forslaget til endring av yrkestransportlova som gjør at løyvemyndighetene ikke lenger har anledning til å regulere drosjesentralene i løyvedistriktet, vil etter Konkurransetilsynets oppfatning kunne gi uheldige virkninger i markedet for drosjetransport. Som Konkurransetilsynet har påpekt tidligere, er det stordriftsfordeler i dette markedet knyttet til sentralen.² Det er to opphav til stordriftsfordeler i næringen: Større sentraler har flere tilgjengelig drosjer, noe som reduserer gjennomsnittlig ventetid. Samtidig med at kundene trekkes til et nettverk (en sentral) som tilbyr lavere ventetid, vil det også være slik at løyvehavere trekkes til større sentraler. Mindre sentraler vil streve med å tilby en tilfredsstillende tjeneste, eller komme opp mot "kritisk masse", dvs. en minstepørrelse på antall tilknyttede løyver for å oppnå økonomisk levedyktighet. Dette innebærer at den største sentralen lett oppnår en dominerende posisjon, der den kan utnytte markedsrett. Konkurransetilsynet har derfor tidligere oppfordret løyvemyndighetene til å begrense andelen løyver som kan knyttes til den enkelte sentral. Dette er blant annet gjort i Oslo og Bergen. Dersom løyvemyndighetene mister muligheten til å hindre at sentraler oppnår en dominerende posisjon, vil konkurransen i markedet kunne bli vesentlig begrenset.

Avslutningsvis bemerkes at forslaget vil påvirke Konkurransetilsynets håndheving av forskrift om takstberegning og maksimalpriser³. Tilsynet kan ved forskriftsendring unnta områder fra maksimalprisregulering dersom det "*[...] i et område er to eller flere drosje sentraler, og at tilsynet for øvrig finner at forholdene ligger til rette for tilstrekkelig konkurranse*".⁴ Uten krav til sentraltilknytning vil Konkurransetilsynet trolig måtte drive en mer aktiv vurdering av markedsforholdene for å sikre at vilkårene er oppfylt.

Konkurransetilsynet er som utgangspunkt positiv til tiltak som bidrar til å liberalisere drosjemarkedet, men ser utfordringer ved å fjerne løyvemyndighetenes adgang til å kontrollere sentralene totalt. Konkurransetilsynet er også av den oppfatning at den positive virkningen av det fremsatte endringsforslaget om sentraltilknytning ikke vil realiseres fullt ut så lenge behovsprøvingen samt kravet om hovederverv opprettholdes.

² Rapport Konkurransetilsynet (2015): "Et drosjemarked for fremtiden", side 18.

³ Forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

⁴ Forskrift om takstberegning og maksimalpriser, merknader til § 1.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Gjermund Nese". The signature is written in a cursive style with a large initial 'G'.

Gjermund Nese (e.f.)
avdelingsdirektør

Mottaker
Samferdselsdepartementet

Postadresse
Postboks 8010 Dep

Poststed
0030 OSLO
Norge

Kontakt/e-post
postmottak@sd.dep.no