



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

1.mars 2017

Medlem av:



Hørings svar – Framlegg til endringar av yrkestransportlova – unntak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Norges Automobilforbund (NAF) er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer over 500 000 medlemmer. I tillegg til hovedkontoret i Oslo, har NAF 71 lokalavdelinger over hele landet. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

Generelle bemerkninger til høringsforslaget

NAF ser at i byer og tettbygde områder vil norske forbrukere få løst transportbehovene sine på nye måter i årene som kommer. Arealknapphet og befolkningsvekst får frem flere transportmodeller, der det å dele kjøretøy snarere enn å eie sitt eget blir mer fremtredende. NAF ser det som viktig at politiske myndigheter tilrettelegger for disse nye modellene, for å sikre forbrukerne god fremkommelighet også i byområdene. Tjenester som forbrukerne ønsker velkommen og tar i bruk, må ikke lukkes ute av gammelt regelverk. Regelverket må snarere utvikles for å ivareta nye tjenester som sikrer forbrukerne fremkommelighet.

Høringsforslaget fra Samferdselsdepartementet gir etter vårt syn ikke de nødvendige endringene som må til for å få et bedre marked for persontransport. Forslaget løser ikke de største utfordringene i taximarkedet og tar heller ikke inn over seg nye transportmodeller i markedet.

Vår dato:

Vår ref:

Deres dao:

Deres ref:

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Haslevangen 45 D
Oslo

Telefon:
23 21 31 00
Utland:
23 21 31 77

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
DNB ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swift:
DNBANOKK

Foretak:
NO 944 383 832 MVA



Forslaget innebærer at man velger å opprettholde dagens ordning med taxiløyve til enkeltmannsforetak og antallsbegrensningen av løyver (behovsprøvingen). Samferdselsdepartementet foreslår dermed å beholde det som etter vårt syn er de to største hindrene for en profesjonalisering og effektivisering av markedet.

Vi er overrasket over at sentrale problemstillinger knyttet til dagens organisering ikke er grundigere drøftet i høringsforslaget, og vil bemerke at vi savner referanse til problemstillinger som drøftes blant annet i Forbrukerrådets Taxiutredning fra 2013 og Konkurransetilsynets rapport «Et drosjemarked for fremtiden» fra 2015. Rapportene peker på kombinasjonen av taxiløyver til enkeltpersoner, antallsbegrensning av løyver og løyvehavernes tilslutningsplikt til en sentral som hinder for en profesjonell og forretningsmessig drift av sentralene og for en reell konkurranse i taximarkedet. Både Forbrukerrådet og Konkurransetilsynet fremhever også at det er vanskelig å etablere seg med ny taxivirksomhet i markedet med disse begrensningene.

I lys av den diskusjonen som har vært i fagmiljøene om organiseringen av taximarkedet, finner vi det oppsiktsvekkende at Samferdselsdepartementet ikke drøfter muligheten for en opphevelse av løyveordningen og behovsprøvingen som aktuelle tiltak for å få en regulering som er bedre tilpasset behovene i et fremtidig marked for persontransport.

NAF støtter Delingsøkonomiutvalgets syn på taximarkedet

6.februar 2017 la Delingsøkonomiutvalget frem sin utredning. Delingsøkonomiutvalget har en grundig drøftelse både av det etablerte taximarkedet og av nye transporttjenester som bruker modeller innenfor delingsøkonomien (bl.a. Uber, Haxi, Gomore og Hent meg). Utvalget sier om taximarkedet at dagens regulering hindrer nyetablering og legger begrensninger på konkurransen.

Et flertall i utvalget foreslår å fjerne løyveordningen i taximarkedet. Hensikten er å fjerne etableringsbarrierer i markedet slik at delingsøkonomiplattformer kan operere lovlig.



Et flertall i utvalget foreslår også å oppheve ordningen med behovsprøving for å legge bedre til rette for en konkurranse i markedet. Erfaringer fra andre land tilsier at dette gir en viss risiko for økt pris i praiemarkedet fordi denne delen av taximarkedet har dårlig konkurransegrunnlag. Utvalget mener imidlertid at utfordringer med manglende priskonkurranse i praiemarkedet delvis løses gjennom teknologi som brukes i stedet for praiing på holdeplass/gaten. NAF er enig i denne vurderingen.

Forslagene fra Delingsøkonomiutvalget vil etter vårt syn gjøre det enklere for selskap å drive forretningsmessig taxivirksomhet og vil åpne for nye transporttjenester i markedet. NAF ønsker velkommen regelendringer som gir et bredere og bedre tilpasset tilbud til forbrukerne, og som sikrer folk god mobilitet. NAF er enig i utvalgets analyse av markedet og vi stiller oss svært positive til forslagene som kommer fra flertallet i utvalget. Vi håper at Samferdselsdepartementet i sitt videre arbeid vil vektlegge Delingsøkonomiutvalgets vurderinger og synspunkter.

Utvalget foreslår også at dagens ordning med kjøreseddel opprettholdes for å ivareta kvaliteten på de som kjører taxi. Vi støtter dette forslaget og ber om at Samferdselsdepartementet tar dette i betraktning i det videre arbeidet.

Bemerkninger til de konkrete forslagene i høringsnotatet

Opphevelse av tilslutningsplikten til en sentral

Høringsforslaget åpner for at tilslutningsplikten til sentralene oppheves. Samferdselsdepartementet sier at de med dette ønsker å gi større operasjonell frihet for både løyvehavere og drosjesentraler. Departementet viser også til at dette vil gi anledning for sentralene til å få mer kontroll over egen virksomhet.

Forbrukerrådet pekte i Taxiutredningen på den manglende styrings- og sanksjonsmuligheten for sentralene som dagens løyvesystem innebærer, der også tilslutningsplikten var en del av utfordringen. Samferdselsdepartementets forslag fremstår som et forsøk på å løse denne utfordringen ved å gi sentralene bedre styringsfrihet. Forslaget går



imidlertid etter vårt syn ikke langt nok i å gi selskap som skal drive taxivirksomhet frihet til å drive virksomheten på en forretningsmessig måte, fordi man samtidig velger å beholde ordningen med løyver til enkeltmannsforetak og antallsbegrensningen av løyver. Manglende styringsfrihet for sentralene kan ikke løses ved å fjerne tilslutningsplikten alene.

Samferdselsdepartementets forslag innebærer at selskap som skal drive taxivirksomhet fortsatt må rekruttere sine ansatte blant løyvehavere som er tildelt taxiløyve, og der antallet løyver er begrenset. Dette vil gjøre det vanskelig for selskapene å styre volumet på sine tjenester og vil åpenbart også være et hinder for nyetablering. Dette vil også opprettholde et system der selskap som skal drive taxivirksomhet er prisgitt kvaliteten på løyvehaverne, løyvehavernes godvilje og en potensiell manglende lojalitet til selskapet som følge av at løyvehaverne driver egen næringsvirksomhet. Frihet til å styre sentralen med hensyn til pris og forretningsmodell vil dermed fortsatt være sterkt begrenset.

NAF mener at dagens ordning med taxiløyver til enkeltpersoner og en antallsbegrensning av løyver må oppheves. Dersom man skal beholde en løyveordning, så bør taxiløyve tildeles selskap som skal drive taxivirksomhet, og ikke enkeltpersoner. Det bør etter vårt syn ikke være en antallsbegrensning på løyver i urbane områder med grunnlag for konkurranse.

Fordi mange områder har dårlig kollektivtilbud, er taxi et helt nødvendig transporttilbud i mange distrikter. I noen av disse områdene er dessuten mulighetene for konkurranse begrenset. Her må konsekvenser for tilgjengelighet og pris vurderes nøye, slik at forbrukernes behov for bestillingstransport ivaretas.

Høringsforslaget åpner for «friåkere» i det norske taximarkedet

En av de største ulempene ved forslaget som Samferdselsdepartementet har lagt frem er at løyvehavere som ikke blir tilsluttet en sentral skal kunne operere fritt i markedet. Det åpner for en situasjon tilsvarende det vi har sett i Sverige der de mest useriøse løyvehaverne opererer fritt uten kontroll fra sentralen («friåkare»). På bakgrunn av de erfaringene som er gjort i Sverige er det svært overraskende at Samferdselsdepartementet nå



legger til rette for en slik ordning i Norge. NAF mener dette er en svært uheldig løsning som ikke vil bidra til en bedring av kvaliteten i taximarkedet, og vil sterkt fraråde at departementet går for en slik løsning

Endring av reglene for samkjøring

NAF er positiv til at Samferdselsdepartementet vil legge til rette for samkjøring. Det har i lengre tid utviklet seg ulike former for praksis med mer eller mindre organisert samkjøring, og det er viktig å fjerne eventuelle lovmessige hindre for en slik praksis. Vi synes imidlertid ikke at forslaget går langt nok i å åpne for samkjøring.

Vi stiller spørsmål ved om den foreslåtte begrensningen i muligheten for å ta vederlag for kjøringen er nødvendig og hensiktsmessig, og vi frykter at dette kan dempe motivasjonen for å ta med samkjørere i bilen. Vi finner det rimelig at eieren av bilen skal kunne ta i betraktning andre kostnader ved bilholdet dersom de ønsker det (eksempelvis forsikring, årsavgift, driftskostnader og kostnader ved finansiering av bilkjøpet), og vi mener også at det bør være avtalefrihet med hensyn til om kostnadene skal deles mellom eieren og passasjerer, eller om passasjerene skal dekke alle kostnader. Vi er også usikker på om de foreslåtte begrensningene i vederlaget kan kombineres med ulike løsninger for samkjøring som i dag gjøres gjennom selskaper som tilbyr digitale plattformer for å organisere samkjøringen.

Vi er også skeptisk til det foreslåtte vilkåret om sammenfallende transportbehov. Etter vårt syn bør det være stor avtalefrihet mellom privatpersoner både med hensyn til hvor man skal kjøre og til avtale om vederlag. Vi mener at et skille mellom samkjøring mellom privatpersoner og annen taxiliknende virksomhet bedre kan gjøres ved å avgrense samkjøring mot det som må regnes som inntektsbringende virksomhet av en viss størrelse.



Oppsummering

NAF savner en grundigere og mer helhetlig vurdering av hvordan markedet for persontransport skal reguleres, der man i større grad legger til rette for en profesjonell og forretningsmessig drift av taxinæringen som alternativ til dagens rigide organisering, og der man også tar i betraktning nye og mer fleksible økonomiske modeller. Vi savner spesielt at det gjøres en kritisk vurdering av dagens løyveordning og behovsprøvingen av løyver.

Med vennlig hilsen
Norges Automobil-Forbund

Anne Haabeth Rygg
leder NAF Forbruker

Janne Pedersen
seniorrådgiver