



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 106 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i lov om endringer
i yrkestransportlova
(oppheving av behovsprøvingen
for drosje mv. – utsatt iverksettelse)

Innhold

1	Hovedinnhold	5	4.2	Begrunnelse for forslaget	9
			4.2.1	Utsatt iverksettelse	10
2	Bakgrunn for forslaget og høring	5	4.2.2	Tidsperspektivet	10
2.1	Vedtatte lovendringer	5	4.3	Høringsuttalelser	11
2.2	Konsekvenser av covid-19-utbruddet for drosjenæringen	6	4.4	Departementets vurdering	15
2.3	Innspill fra andre aktører	6			
2.4	Statens vegvesens rolle	8	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	16
2.5	Særlig om alternativ til taksameter	8	6	Merknader til lovendringen	16
2.6	Høring	8		Forslag til lov om endringer i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv. – utsatt iverksettelse)	18
3	Gjeldende rett	9			
4	Nærmere om forslaget	9			
4.1	Departementets forslag	9			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 106 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv. – utsatt iverksettelse)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. mai 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i lov 21. juni 2019 nr. 67 om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.). Departementet foreslår å endre tidspunktet for iverksettelse av lovendringene fra 1. juli 2020 til 1. november 2020.

Stortinget har i ovennevnte lov (endringsloven) vedtatt endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). De vedtatte lovendringene skal legges til rette for et velfungerende drosjemarked, som skal bidra til gode tilbud for de reisende. Samferdselsdepartementet har fulgt opp lovendringene med relevante endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Som følge av utbruddet av covid-19 har det etter 12. mars 2020 vært nedgang i etterspørsele etter drosjetjenester på opp mot 90 prosent. Sykdomsutbruddet har også ført til at fylkeskommunene er blitt forsinket med nødvendige administrative forberedelser til lov- og forskriftsendringene, herunder vurderingen av behovet for tildeling av eneretter. Det er på kort sikt rapportert om stor risiko for konkurser i næringen.

Forslaget om å utsette endringene i drosjereguleringen skal bidra til å redusere konsekvensene av covid-19-utbruddet for drosjemarkedet, og motvirke at drosjetilbudet blir dårligere eller forvitret. Forslaget skal også bidra til å sikre kontinuitet i drosjetilbudet på sikt.

2 Bakgrunn for forslaget og høring

2.1 Vedtatte lovendringer

Stortinget vedtok 4. juni 2019 endringer i bestemmelsene om drosjereguleringen i yrkestransportloven, jf. lov om endring i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.), Innst. 300 L (2018–2019), lovvedtak 64 (2018–2019) og Prop. 70 L (2018–2019). Det følger av endringsloven del II nr. 1 at endringene skal tre i kraft 1. juli 2020.

Departementet har fulgt opp vedtaket om lovendringer med fastsettelse av nødvendige forskriftendringer, jf. forskrift 6. desember 2019 nr. 1646 om endring i forskrift om yrkestransport 26. mars 2003 nr. 401. Forskriftendringene skal også tre i kraft 1. juli 2020, jf. endringsforskriften del II.

Formålet med endringene er å legge til rette for et velfungerende drosjemarked, som skal

bidra til et godt tilbud til de reisende i hele landet. Videre skal endringene gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet, og bidra til at det er en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i de vedtatte lov- og forskrifts- endringene er at behovsprøvingen og den tilhørende driveplikten oppheves. Også muligheten for at løyvemyndigheten kan kreve at løyvehaver skal være tilknyttet drosjesentral bortfaller. For å sikre at det skal være mulig å spore turer i ettertid innføres krav om loggføring av alle drosjeturer. Krav om taksameter er videreført inntil videre, i påvente av utredning av krav til alternative kontrollutrustninger. For å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud uten driveplikten, får fylkeskommunene mulighet til å tildele eneretter til å utføre drosjetjenester i kommuner med mindre enn 20 000 innbyggere, og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km² der det ikke er et tilfredsstillende drosjetilbud på kommersielt grunnlag. Enerett kan eventuelt kombineres med økonomisk kompensasjon.

Løyvekravet er videreført med justerte krav til løyvehaver. Hovedendringene i løyvekravene er at krav om økonomisk garanti og kravet til fagkompetanse bortfaller. Kravet om at drosjeyrket skal være hovedverv oppheves.

For fører videreføres krav om kjøreseddel. Vilkårene for utstedelse av kjøreseddel videreføres, med unntak av at politiet ikke lenger kan stille krav om kjentmannsprøve. I tillegg innføres fagkompetansekrav for sjåføren og krav om at vedkommende må ha hatt førerkort klasse B i minst 2 år.

Videre blir hele landet ett løyvedistrikt, med unntak av områder hvor det er tildelt enerett. De særskilte løyvetypene, herunder løyve for funksjonshemmede, avvikles, og gyldigheten for løyve blir 10 år, og ikke som i dag til løyvehaver fyller 75 år.

2.2 Konsekvenser av covid-19-utbruddet for drosjenæringen

Fra 12. mars 2020 har det vært strenge restriksjoner i forbindelse med utbruddet av covid-19. Som følge av sykdomsutbruddet og restriksjonene, rapporterer drosjenæringen og fylkeskommunene om en nedgang i etterspørselen etter drosjetjenester på opp mot 90 prosent. Situasjonen har ført til permittering av sjåfører, innlevering av

løyver i flere fylker og at mange løyvehavere risikerer konkurs.

Flere aktører i næringen, herunder Norges Taxiforbund og Oslo Taxi, har henvendt seg til departementet og viser til at covid-19-utbruddet gir store konsekvenser for næringen, og ber om at ikraftsettelsen av endringene i drosjereguleringen utsettes. Det blir fremhevet at drosjenæringen står overfor et paradigmeskifte gjennom endringene i yrkestransportloven, og at det som følge av covid-19-utbruddet er helt nødvendig å utsette regelendringene om den tradisjonelle drosjenæringen skal overleve. Det blir også vist til at dårlig lønnsomhet og konkurser blant løyvehavere kan få konsekvenser for drosjesentraler, som kan gi utfordringer med å tildele turer og oppfylle kontrakter.

Næringen har i dialogen med departementet presisert at de i utgangspunktet ønsker at ikraftsettelsen av regelendringene utsettes med minst ett år.

Innspillet om utsatt iverksettelse av endringene er et av flere innspill fra drosjenæringen i forbindelse med covid-19-situasjonen. Næringen har også hatt fokus på behovet for andre tiltak, som å fjerne lønnsplikten ved sykemelding og permisjon, fjerne/senke arbeidsgiveravgift, senke merverdiavgift og behov for støtte fra det offentlige for å opprettholde beredskap i drosjenæringen. Regjeringen har foreslått og gjennomført flere tiltak for å avhjelpe de negative konsekvensene covid-19-utbruddet har for næringslivet. Dette omfatter blant annet inntektsordningen for selvstendig næringsdrivende, permitteringsreglene, midlertidig reduksjon i den lave satsen i merverdiavgiften, flere skatte- og avgiftsutsettelse og kompensasjonsordningen for uunngåelige utgifter for næringslivet. Flere av disse tiltakene gir også effekter for drosjenæringen.

2.3 Innspill fra andre aktører

Som følge av henvendelsene fra drosjenæringen har departementet henvendt seg til fylkeskommunene og helseforetakene for å få deres syn på en eventuell utsettelse av nytt drosjeregulering. Det har også kommet innspill fra enkelte andre aktører på eget initiativ.

Fylkeskommunene

Samtlige fylkeskommuner og Oslo kommune har kommet med innspill. Tilbakemeldingen fra de fleste er at fylkeskommunene ønsker at innføringen av nytt regelverk utsettes med et halvt eller et helt år. Begrunnelsen er knyttet til administrative

utfordringer som forsterkes av covid-19-utbruddet og virkningene sykdomsutbruddet har for næringen. Situasjonen har innvirkning på prosessene med vurdering og tildeling av eneretter.

Nordland FK, Innlandet FK, Troms og Finnmark FK og Viken FK mener innføring av nye regler bør utsettes ett år (eller minst ett år) til 1. juli 2021.

Agder FK, Vestland FK, Trøndelag FK og Rogaland FK mener at innføringen av nytt regelverket bør settes i verk (tidligst) 1. januar 2021.

Møre og Romsdal FK ønsker utsettelse til nødvendige avklaringer er gjort.

Vestfold og Telemark FK kan ikke se at det vil bli særlige utfordringer for fylkeskommunen å iverksette endringen 1. juli 2020, men kan likevel støtte en utsettelse på inntil 6 måneder.

Oslo kommune viser til utfordringer, men sier ikke noe konkret om utsettelse av regelverket.

De fleste fylkeskommunene viser til at det vil være administrativt krevende å få på plass avklaringer og gjøre nødvendige forberedelser innen 1. juli 2020. Det er en risiko for at saksbehandlingssystemet for løyve ikke vil fungere optimalt fra denne datoen. Dette vil gå ut over registrering av løyvehavere, tildeling av løyve og løyvemyndighetenes mulighet for oversikt. Dette vil igjen påvirke og forsinke saksbehandlingen og vil kunne gi store forskjeller mellom fylkene.

Flere av fylkeskommunene viser til at arbeidsforholdene med hjemmekontor mv. er krevende og lite effektivt, og at nødvendig dialog med andre fylkeskommuner, departement og viktige aktører ikke kan gjennomføres.

Flere fylkeskommuner viser til at de på grunn av sykdomsutbruddet blir forsinket med vurderingene av og eventuelt prosessen for tildeling av eneretter.

Flere av fylkeskommunene uttrykker bekymring for hvordan den krevende situasjonen for drosjenæringen som følge av covid-19 vil påvirke næringen og drosjetilbudet fremover.

Vestland FK viser til at det er stor forskjell på å gå over til nytt regelverk når samfunnet fungerer normalt og i dagens situasjon. Vestland FK viser til at det er uvisst om løyvehavere i distriktskommunene fortsatt vil være løyvehavere og bidra til å sikre drosjetilbudet når krisen er over. Fylkeskommunen viser også til at den etablerte næringen ikke vil ha mulighet til å slutføre nødvendige forberedelser i forbindelse med overgangen til nytt regelverk 1. juli 2020, fordi de i dagens situasjon må konsentrere seg om tapsbegrensning i form av permitteringer, avskilting av biler osv., samtidig som de holder i gang et kri-

tisk drosjetilbud. Slik Vestland FK ser det, vil den situasjonen som har rammet drosjenæringen føre til stor ubalanse i konkurransen om eventuelle nye aktører kommer inn i markedet 1. juli 2020, samtidig som den eksisterende næringen sliter med ettervirkningene av krisen.

Innlandet FK frykter at det ved innføringen av de nye reglene vil komme mange oppsigelser av eksisterende løyver, og at det uten driveplikt og tilslutningsplikt til drosjesentral kan bli utfordrende å skaffe nok transportører til kundene. Innlandet FK påpeker at det også etter krisen er behov for den etablerte næringen for å betjene løpende kontrakter om blant annet skoleskyss og pasienttransport. Innlandet FK mener utsettelse av iverksettelse av endringene sikrer fortsatt tilgjengelig drosjetilbud for kundene via driveplikten, og en viss inntekt for drosjenæringen. Dette kan demme opp for altfor mange oppsigelser.

Trøndelag FK viser til at bakgrunnen for lovendringen var behovet for å gjøre næringen mer markedsstyrt, men at markedet nå har kollapset og vil være ressurskrevende å bygge opp igjen. Trøndelag fylkeskommune mener det er nødvendig å gi økonomisk støtte til drosjenæringen og at næringen må få nødvendig tid til å gjenopprette normal drift, noe som med hensyn til pågående pandemi, ikke er realistisk innen 1. juli 2020.

Agder FK mener regelendringene vil kunne gi ytterligere belastning for den etablerte drosjenæringen ettersom endringene vil gi fortrinn til nye aktører som starter med blanke ark 1. juli. Dersom flere løyvehavere i Agder avviker sin drosjedrift som følge av covid-19 og innføring av nye regler, mener Agder FK det vil være en stor utfordring for løyvemyndigheten å ikke ha tilstrekkelig antall drosjer til å betjene behovet i fylket.

Helseforetakene

Generelt ønsker helseforetakene at endringene kommer på plass så raskt som mulig, alternativt at utsettelsen ikke blir lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Vest RHF har ikke innvendinger til utsettelse til 1. desember 2020. Hvis det blir ytterligere utsettelse foretrekker Helse Vest RHF iverksettelse 1. mai 2021, fordi en større del av gjeldende avtaler må erstattes fra den datoen. Etter dette vil det være 2–4 år før neste anbudsrunde.

Helse Sør-Øst RHF har ikke utfordringer med utsatt ikraftsettelse. En eventuell utsettelse bør ikke være lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Nord RHF har ikke utfordringer med iverksettelse 1. juli 2020. Fordi de skal ut med ny

anbudsrunde våren/sommeren 2021 kan det få negative konsekvenser om utsettelsen blir et helt år. Det beste for Helse Nord RHF er at utsettelsen ikke varer lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Midt-Norge RHF fremhever at det er viktig at markedet så raskt som mulig tilpasser seg de nye reglene, slik at man får gode anbuds-konkurranser. Helse Midt-Norge RHF skal ut med ny anbudsrunde høsten 2020. Kontraktene har ulik oppstart i 2021. Helse Midt-Norge RHF har god dialog med leverandørene i drosjemarkedet, som de mener fremstår som godt forberedt på endringene. Helse Midt-Norge RHF har ingen utfordringer med implementering 1. juli 2020, og ønsker ikke utsettelse. Dersom det blir utsettelse bør den ikke være lengre enn til 1. januar 2021.

Andre aktører

Abelia, Blindeforbundet, Bolt og Norgestaxi kom på eget initiativ med innspill i saken.

Abelia, som organiserer noen av de potensielt nye aktørene i markedet, har gitt tilbakemelding om at de ikke ønsker utsettelse av regelverket. De viser til at de har medlemmer som har innrettet seg etter de vedtatte endringene. Abelia påpeker at eventuell utsettelse av regelverket kan gi grunnlag for at saken igjen løftes til ESA, og minner om at staten kan bli erstatningsansvarlig overfor bedrifter for brudd på EØS-avtalen.

Norgestaxi, som er etablert i 6 byer i Norge med over 650 løyver, uttrykker at de er alvorlig bekymret for signalene om at drosjereformen og fristen for innfasing fra 1. juli kan bli utsatt. De viser til at en utsettelse vil ha store, negative konsekvenser for Norgestaxi som selskap, for løyvehaverne og sjåførene deres, for passasjerer og det offentlige. Norgestaxi mener de vil påføres store tap på inngåtte og planlagte investeringer i teknologi og miljøløsninger, i tillegg til at de ikke får det kapasitets- og kvalitetsløftet de trenger for eksisterende kontraktkjøring. Norgestaxi viser til at forutsigbare rammevilkår og muligheter for å ta i bruk ny teknologi og innovasjon er avgjørende for at de skal kunne bidra til mer konkurranse og bedre tjenester i næringen. Norgestaxi fremhever videre at det for dem er avgjørende at den planlagte reformen går som planlagt, minimum med en gradvis innfasing av nye løyver fra 1. juli 2020. De har behov for flere løyver i de store byene for å dekke tiltrengt kapasitet til pasienttransport, skoletransport og tilrettelagt transport. Norgestaxi mener konsekvensene av en utsettelse vil kunne være ytterligere forverring av maktkonsentrasjonen de mener drosjemarkedet i de fleste

byer i dag kjennetegnes ved, og som hemmer fri konkurranse.

Blindeforbundet er generelt bekymret for konsekvensene av regelendringene, og ønsker at ikraftsettelsen utsettes.

Formidlingsplattformen Bolt, som blant annet er etablert i Sverige, viser til at de har forståelse for at det kan være behov for utsettelse på grunn av covid-19, men at utsettelsen eventuelt settes til et absolutt minimum av tid.

2.4 Statens vegvesens rolle

Statens vegvesen (SVV) er i dag ansvarlig for gjennomføring av løyveeksamen. Etter endringene i regelverket vil SVV være ansvarlige for gjennomføring av førereksamen.

SVV sier det ikke vil være et problem med fortsatt gjennomføring av løyveeksamen, som er en teoretisk prøve som avvikles ved innføringen av de vedtatte endringene, dersom gjeldende regelverk videreføres utover 1. juli 2020. Den praktiske delen av førereksamen vil imidlertid ikke kunne gjennomføres som planlagt fra 1. juli 2020, som følge av at det vil være kø for praktiske førerprøver generelt, som er utsatt på grunn av covid-19-utbruddet.

2.5 Særlig om alternativ til taksameter

For å fjerne etableringshinder i drosjenæringen har det vært arbeidet med å fastsette et rammeverk for alternativ til taksameter. Arbeidsgruppen for alternativ til taksameter leverte sin rapport 28. februar 2019. Departementet jobber, i samarbeid med andre berørte departement og etater, med å utarbeide forslag til regelverk med grunnlag i dette arbeidet. Forslag til regelendringer vil bli sendt på høring.

Det er en målsetning at rammeverket er klart nærmest mulig i tid til iverksettelsen av øvrige endringer i drosjereguleringen.

2.6 Høring

Forslagene til lovendringer ble sendt på høring 30. april 2020. Frist for å komme med merknader var 5. mai 2020. Høringsnotatet ble lagt ut på Samferdselsdepartementet sine hjemmesider på internett, samt sendt til følgende instanser:

Statsministerens kontor
Arbeids- og sosialdepartementet
Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet
 Kulturdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Nærings- og fiskeridepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Utenriksdepartementet

Datatilsynet
 Direktoratet for forvaltning og IKT
 Forbrukertilsynet
 Justervesenet
 Konkurransetilsynet
 Likestillings- og diskrimineringsombudet
 Miljødirektoratet
 Politidirektoratet
 Regjeringsadvokaten
 Regelrådet
 Skattedirektoratet
 Standard Norge
 Statens vegvesen
 Statistisk sentralbyrå

Helse Midt RHF
 Helse Nord RHF
 Helse Sør-Øst RHF
 Helse Vest RHF

Agder fylkeskommune
 Innlandet fylkeskommune
 Møre og Romsdal fylkeskommune
 Nordland fylkeskommune
 Oslo kommune
 Troms og Finnmark fylkeskommune
 Trøndelag fylkeskommune
 Rogaland fylkeskommune
 Vestfold og Telemark fylkeskommune
 Vestland fylkeskommune
 Viken fylkeskommune

Abelia
 Akademikerne
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Fagforbundet
 Finans Norge
 Funksjonshemmedes fellesorganisasjon – FFO
 Hovedorganisasjonen Virke
 IKT Norge
 ITS Norge
 Kollektivtrafikkforeningen
 KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon

KS Bedrift
 Landsorganisasjonen i Norge – LO
 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
 NAV – Arbeids- og velferdsdirektoratet
 NHO Transport
 Norges Blindforbund
 Norges Handikapforbund
 Næringslivets Hovedorganisasjon – NHO
 Pensjonistforbundet
 Statens råd for likestilling av funksjonshemmede
 Utdanningsforbundet
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet

Departementet har mottatt 28 høringsuttalelser. Forsvarsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Utenriksdepartementet, Helse Vest RHF, Justervesenet, Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå uttaler at de ikke har merknader til forslaget. Trøndelag fylkeskommune viser til tidligere uttalelse i saken, og har ikke ytterligere kommentarer. 19 høringsinstanser har realitetsmerknader i saken, jf. pkt. 4.3.

3 Gjeldende rett

Det følger av endringsloven til yrkestransportlova del II nr. 1 at loven trer i kraft 1. juli 2020, med unntak av §§ 4 første ledd og 40 a første ledd, som trer i kraft 1. juli 2019. Det fremgår av nr. 2 at drosjeløyver som er gyldige på det tidspunktet denne loven trer i kraft, gjelder fram til 1. juli 2030 så lenge drosjeløyvehaver oppfyller de kravene som til enhver tid gjelder for å ha drosjeløyve.

4 Nærmere om forslaget

4.1 Departementets forslag

Departementet foreslo i høringsnotatet at datoen for iverksettelse av endringene i drosjereguleringen i yrkestransportloven endres fra 1. juli 2020 til 1. november 2020.

4.2 Begrunnelse for forslaget

På bakgrunn av innspill fra Norges Taxiforbund og andre aktører i drosjenæringen, samt tilbakemeldingene fra fylkeskommunene, helseforetakene og andre som har kommet med innspill, jf. pkt. 2.2 og 2.3, har departementet vurdert behovet for å utsette iverksettelsen av endringene i

drosjereguleringen, og hvor lang en eventuell utsettelse bør være.

Utgangspunktet for departementets vurdering i høringen var at de lovendringene Stortinget har vedtatt skal gjennomføres så raskt som mulig, for å oppnå intensjonene med omreguleringen. Samtidig er det viktig å bidra til at drosjetilbudet rundt i landet ikke forvitrer helt som følge av covid-19-utbruddet, og å bidra til at det også på sikt er et godt drosjetilbud i hele landet. Intensjonene med den vedtatte omreguleringen oppnås etter departementets syn best ved at det på ikraft-tredelsestidpunktet er tilstrekkelig mange aktører som kan konkurrere i markedet, og at de kan konkurrere på like vilkår. Begge disse forutsetningene er viktige for et velfungerende marked i hele landet, og for at også transportoppgaver som utføres av drosjene for særlig utsatte grupper blir ivaretatt.

4.2.1 Utsatt iverksettelse

I høringsnotatet viste departementet til at endringene i drosjereguleringen er en reform som er krevende for næringen også i en normal-situasjon. Departementet påpekte at å gjennomføre endringene i den usikre situasjonen vi er i med covid-19, kan bidra til et dårligere drosjetilbud på kort og litt lengre sikt. Den etablerte næringen er i en veldig vanskelig situasjon økonomisk, og vil ha problemer med å møte konkurransen fra nye aktører som starter sin virksomhet 1. juli 2020 uten å ha med seg de negative virkningene for virksomheten av covid-19.

Det er usikkerhet knyttet til hvor mange nye aktører som vil komme inn i markedet, hvilket marked de vil betjene (både kundemessig og geografisk) og om de vil bidra til tilstrekkelig kontinuitet i tjenestene. Hvis flere av de etablerte aktørene blir borte fra markedet fordi de er økonomisk dårlig stilt etter covid-19-utbruddet og ikke greier å møte konkurransen fra nye aktører før situasjonen har stabilisert seg, er det en risiko for at det ikke er et tilstrekkelig drosjetilbud til publikum på sikt.

Flere av fylkeskommunene uttrykker bekymring for om det vil være aktører igjen i markedet til å utføre drosjetjenester, inkludert kontraktskjøring, når situasjonen etter covid-19-utbruddet stabiliserer seg. Når løyvehaverne er konkurs, eller har levert inn løyvet, vil også kontraktskjøring som skoleskyss og pasienttransport stå i fare. På kort sikt vil tilbudet rett og slett kunne bli borte. På litt lengre sikt er spørsmålet om nye aktører vil komme til raskt nok for å opprettholde tilbudet. Særlig i distriktene kan dette bli en utfordring.

Departementet viste i høringen til at det er viktig å legge til rette for at det er et tilstrekkelig antall aktører i næringen til å kunne opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud.

Departementet viste også i høringen til at det er en utfordring at fylkeskommunene har blitt forsinket med de administrative forberedelsene til reformen på grunn av covid-19-utbruddet. I forbindelse med en stor reform, som drosjereformen, er det viktig at det ikke oppstår administrative utfordringer, f.eks. at fylkeskommunene ikke har på plass nødvendige verktøy for søknadsbehandling mv. eller at førereksamen ikke kan gjennomføres som planlagt, for at reformen skal bli vellykket. Departementet viste til at det kan slå særlig uheldig ut for tilbudet i distriktene at fylkeskommunene er forsinket med vurderingen av behovet for eneretter. Dette kan bidra til at det i noen områder ikke vil være tilstrekkelig drosjetilbud, og gi særlig uheldige utslag for sårbare grupper, som funksjonshemmede og skoleelever.

Departementet hadde i høringsnotatet merket seg innspillene fra Abelia og Norgestaxi om at det er aktører som har planlagt ut fra iverksetting av de nye reglene 1. juli 2020, og som kan ha innrettet seg etter dette.

Departementet omtalte i høringen spørsmålet om mulig erstatningsansvar for staten ved at regelverket utsettes. Så lenge det ikke er etterspørsmål i markedet, vil det være lite å hente for både markedsaktører og publikum, og vanskelig å påvise økonomisk tap og årsakssammenheng mellom et slikt tap og en utsettelse. Ut fra innspillene fremstår det også som uklart hva tapene for de aktuelle aktørene vil bestå i. Departementet viste samtidig til at det er viktig å vektlegge hensynet til aktører som kan ha innrettet seg etter de nye reglene, og ønsket om å oppnå gevinstene ved reformen, ved fastsettelse av lengden på utsettelsen. Dette ble hensyntatt ved at departementet går inn for en relativt kortvarig utsettelse på 4 måneder, jf. pkt. 4.2.2 under.

Etter en helhetlig vurdering foreslo departementet at iverksettelsen av endringene i drosjereguleringen utsettes noe for å motvirke uheldige konsekvenser utbruddet av covid-19 har for drosjetilbudet.

4.2.2 Tidsperspektivet

Departementet vurderte i høringen hvor lang utsettelsen bør være. Alternativene som ble vurdert er en utsettelse på 3, 4, 6 eller 12 måneder.

Departementet hadde i høringen merket seg innspillene fra Norges Taxiforbund, og enkelte

andre aktører i den etablerte drosjenæringen, som ønsker at regelverket utsettes ett år eller mer. Fylkeskommunene er delt i synet på om utsettelsen bør være 6 måneder eller ett år (eller mer). Helseforetakene ønsker ikke utsettelse, men gir uttrykk for å kunne håndtere en utsettelse på 6 måneder. Departementet hadde også merket seg at Abelia, Norgestaxi og til dels Bolt, gir uttrykk for at en utsettelse vil være uheldig, og at de er imot dette.

Departementet hadde merket seg at innvendigene mot å utsette regelverket langt på vei synes å bygge på en forutsetning om at endringene ikke vil bli iverksatt. Departementet understreket at de vedtatte lov- og forskriftsendringene vil bli iverksatt, og at forslaget kun skal gi en kort forskyvning av iverksettelsen for å motvirke konsekvensene av covid-19-utbruddet.

Departementet viste til at slik situasjonen er nå, vil vi ikke oppnå de ønskede gevinstene ved reformen hvis regelendringene settes i verk 1. juli 2020. I tillegg vil gjennomføringen av regelverket i dagens situasjon, uten etterspørsel etter drosjetjenester, gi betydelig økt risiko for at drosjetilbudet på kort og mellomlang sikt blir dårligere enn slik det var før omreguleringen og før utbruddet av covid-19.

Departementet viste i høringen til at det er generelt ønskelig å ta ut gevinstene av reformen så raskt som mulig, og oppnå intensjonen om et mer velfungerende drosjemarked og et bedre tilbud til publikum. Slik situasjonen er nå vil en forskyvning i iverksettelsen antagelig bidra til at gevinsten av reformen blir bedre enn ved iverksettelse 1. juli 2020. Hensynet til nye aktører som ønsker å tre inn i markedet, og til aktører som vil innrette virksomheten sin etter de nye reglene, tilsier at utsettelsen blir kort. Endringene skal, på sikt, også bidra til et bedre tilbud til publikum. Utgangspunktet for utsettelsen er å unngå at iverksettelsen av de planlagte endringene bidrar til at covid-19 får langsiktige konsekvenser for drosjetilbudet. Dette må veies opp mot de gevinstene det vil gi å åpne markedet for flere aktører. Jo nærmere man kommer en normalsituasjon i markedet, jo mindre grunn vil det være til å utsette endringene. På nåværende tidspunkt er det uklart når vi vil være tilbake i en normalsituasjon.

I høringen viste departementet til at usikkerheten rundt når situasjonen igjen vil normalisere seg, taler for at utsettelsen ikke bør være altfor knapp. En utsettelse på 6 måneder eller ett år fremstår på den andre siden som for lang av hensyn til aktørene som vil inn i markedet. Det er hel-

ler ikke ønskelig at det går for lang tid før man gjennomfører endringer som har som mål å gi et mer velfungerende drosjemarked med et godt tilbud til publikum.

Ut fra en helhetlig vurdering mente departementet i høringen at iverksettelsen bør utsettes fire måneder, til 1. november 2020. Det vil gi næringen bedre tid til å få oversikt over konsekvensene av covid-19-utbruddet, komme nærmere normal drift, og innrette seg for ny regulering. Samtidig vil det motvirke at utsettelsen får store konsekvenser for aktører som har innrettet seg etter de nye reglene.

Departementet viste i høringen også til at en utsettelse på 4 måneder vil gi fylkeskommunene bedre tid til nødvendige administrative forberedelser, som nødvendige vurderinger knyttet til behovet for enerett, og eventuelle prosesser rundt dette, for å sikre et tilfredsstillende tilbud i markedet. Videre er det mer sannsynlig at SVV kan gjennomføre den praktiske delen av førereksamen. Samlet mener vi dette, i den uoversiktlige situasjonen vi er i som følge av covid-19-utbruddet, vil bidra til å sikre at drosjetilbudet for publikum ikke blir dårligere eller forvitret, og at vi også på sikt kan opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud.

4.3 Høringsuttalelser

Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utenriksdepartementet, Helse Vest RHF, Justervese-net, Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå uttaler at de ikke har merknader til forslaget. *Trøndelag fylkeskommune* viser til tidligere uttalelse i saken, og at de ikke har ytterligere kommentarer.

Konkurransetilsynet har forståelse for at dagens situasjon er krevende for næringen, og at det har blitt vanskelig for fylkeskommunene å tilpasse seg reformen. Samtidig viser Konkurransetilsynet til at dette er en viktig reform. Når det etter en samlet vurdering er foreslått en utsettelse av ikraftsettelsen av endringene i drosjereguleringen, er Konkurransetilsynet positive til at utsettelsen ikke er foreslått til mer enn 4 måneder. Konkurransetilsynet benytter også anledningen til å understreke viktigheten av å få på plass et rammeverk som åpner for alternativ til taksameter så tett opp til den utsatte iverksettelsesdato som mulig.

Forbrukerrådet kan vanskelig se saklige grunner for å utsette iverksettelsen av endringer i drosjereguleringen som en følge av covid-19 med fire måneder. De mener en utsettelse må skje ved at fylkeskommunene enkeltvis søker om en kort

utsettelse av særskilte grunner. Forbrukerrådet mener endringene i regelverket er tidsriktige, og viktige for å få på plass en mer forbrukervennlig tjeneste mht. kvalitet, sikkerhet og pris. Videre mener Forbrukerrådet at arbeidet med et regelverk som åpner for digitale løsninger uten at det er nødvendig med dyre taksametre intensivteres og ferdigstilles innen 1. november 2020.

Nordland fylkeskommune viser til at de tidligere har uttrykt bekymring for om dataløsningene for å utstede og kontrollere løyver vil være på plass, og at denne bekymringen fortsatt gjelder ved utsatt iverksettelse til 1. november 2020. Fylkeskommunen viser videre til at de ikke har administrative ressurser til å gjennomføre de vurderingene departementet legger opp til (knyttet til enerett). Deres forventning er at vurderingene vil starte når dysfunksjonelle markeder åpenbarer seg, men at dette blir vanskelig denne sommeren ettersom markedet ikke er stabilt i nåværende situasjon. Nordland fylkeskommune mener, at ettersom myndighetene nå ruster seg for flere måneder med endret aktivitet i samfunnet, er det tryggest å utsette iverksettelsen med ett år.

Viken fylkeskommune viser til sin tidligere uttalelse hvor de anbefalte å utsette iverksettelsen av drosjereformen med ett år. Utbruddet av covid-19 har ført til at fremdriften for innføring av enerettsordninger i fylket er utsatt. Utsatt iverksettelse av endringene til 1. november 2020 endrer ikke på en eventuell samordning av enerettskontrakter med kontrakter om skoleskyss tidligst kan iverksettes fra skoleåret 2021/22. Viken fylkeskommune mener at hensynet til den situasjonen eksisterende drosjenæring er i, og uvissheten om hvordan covid-19-utbruddet vil påvirke samfunnet til høsten, taler for en lengre utsettelse enn til 1. november.

Oslo kommune støtter departementets forslag om å utsette iverksettelsen av endringene i drosjereguleringen. Kommunen viser til at det er vanskelig å forutsi når situasjonen i markedet vil normalisere seg. Ulike hensyn står opp mot hverandre når det kommer til tidsrommet for utsettelsen, og kommunen antar at fire måneder vil være tilstrekkelig tid for både drosjenæringen og fylkeskommunene til å omstille seg.

Kommunesektorens organisasjon (KS) viser til at fylkeskommunene er samstemte i sin bekymring for drosjenæringen, og at fylkeskommunene har sett behovet for å utsette endringene i drosjereguleringen etter hvert som situasjonen har utviklet seg. KS mener endringene utgjør en uønsket tilleggsbelastning i en krevende tid, og støt-

ter departementets forslag om å endre tidspunktet for iverksettelse av endringene til 1. november 2020.

Norges Taxiforbund er positive til at departementet foreslår en utsettelse av endringene i drosjereguleringen på grunn av dagens situasjon. Taxiforbundet mener imidlertid utsettelsen er for kort, og ikke vil få tilsiktet virkning. Forbundet viser til den store nedgangen i etterspørsel, og til at de har falt utenfor kompensasjonsordningen for utgiftsdekning fordi utgiftene ikke har vært store nok til å komme innenfor egenandelsgrensen og nedre grense for dekning. Taxiforbundet viser til regjeringens utsagn om at kampen mot covid-19 vil bli langvarig, og at restriksjoner på samfunnsaktiviteter vil vare lenge, og at det vil ta lang tid å få omsetningen opp på normalnivå samtidig som løyveholderne vil ha stort økonomisk etterslep. Forbundet mener at det er uforvarlig å åpne for konkurranse forut for julebordsesongen, i en situasjon hvor løyveholderne fortsatt vil være på minussiden og vil trenge inntjeningen i denne perioden for å bli konkurransedyktige. Med henvisning til departementets uttalelse i høringsnotatet om at det er viktig å bidra til at drosjetilbudet ikke forvitrer som følge av covid-19-utbruddet, og bidra til et godt drosjetilbud på sikt, uttaler Taxiforbundet:

«På grunn av de økonomiske etterslepen vil eksisterende drosjenæring ikke være i stand til å konkurrere på like vilkår som forutsatt av departementet. Ettersom det høyst sannsynlig ikke er utsikter til normalinntekter fremover, vil intensjonene fra departementet ikke slå til. Skal eksisterende drosjenæring kunne klare å konkurrere med andre, må eksisterende drosjenæring ha tilstrekkelig kapital og ikke stille på startstreken med økonomisk etterslep som reduserer deres konkurransevne. Derfor mener Norges Taxiforbund at utsettelsen må være minimum ett år. [...] De nye aktørene påberøver seg investeringer som grunnlag for raskere ikrafttredelse, men det er høyst uklart hva disse investeringene går ut på. Det er et poeng for disse selskapene at de selv ikke skal eie biler og ha ansvar for driften. I realiteten er dette forretningsmodeller som legger all risiko hos innleide løyveholderne, og det er disse som inviteres til å investere på egen risiko i et marked som er sterkt svekket. Eksisterende drosjenæring vil miste muligheten til å komme ovenpå økonomisk sett når de nye aktørene også skal få lov til å starte i en periode hvor eksisterende næring kunne hatt mulighet til økt inntjening og forbedring av konkurransegrunnlaget.

Målet for myndighetene bør nå være å sikre overlevelse og en framtid for de store investeringene som allerede er gjort, og som virkelig står i fare, slik at vi har en drosjenæring over alt, alltid».

Taxiforbundet viser videre til at de mener det er oppsiktsvekkende å påberope seg å ha for lav kapasitet til å betjene allerede inngåtte anbudsavtaler. Forbundet mener ikke problemene med å oppfylle slike kontrakter skyldes kapasitetsutfordringer. Taxiforbundet mener videre at høringsnotatet omtaler næringens situasjon under krisen og utfordringene med å komme tilbake på en adekvat måte. De mener derfor det er uforståelig at det er foreslått en helt symbolsk utsettelse, uten noen reell effekt på problemet. Norges Taxiforbund protesterer mot en utsettelse med så kort horisont, som etter deres syn vil være en ytterligere byrde for alle næringens etablerte utøvere, og sette i spill investeringer og inntektsgrunnlag i en helt annen størrelsesorden enn for «nye aktører». Skal utsettelsesforslaget ha en virkning, mener Norges Taxiforbund at ikrafttredelse av loven må utsettes minimum ett år.

Oslo Taxi mener at drosjenæringen har begrenset nytte av regjeringens støttetiltak for næringslivet for å motvirke konsekvensene av covid-19-utbruddet. *Oslo Taxi* viser særlig til at kompensasjonsordningen for næringslivet treffer drosjenæringen i begrenset grad som følge av høye egenandeler og grensen for minsteutbetalinger. De mener reduksjonen i merverdiavgift har begrenset verdi på grunn av lav inntjening, og at varslet reduksjon i arbeidsgiveravgift ikke treffer fordi de fleste ansatte sjåfører er permittert. Videre at ordningen med utsatt innbetaling av skatter og avgifter forskyver problemene fremfor å løse dem, og at det gjenstår å se hvordan inntektsordningen for selvstendig næringsdrivende vil slå ut for drosjenæringen. *Oslo Taxi* mener det vil være vanskelig for nye aktører å påvise tap gitt at etterspørselen etter drosjetjenester er kraftig redusert. De stiller seg undrende til innspill om manglende kapasitet som bakgrunn for utfordringer med å betjene eksisterende kontraktskjøring. *Oslo Taxi* mener departementet i høringen gir en presis og god beskrivelse av virkningene av å gjennomføre endringene i drosjereguleringen i den usikre situasjonen som følge av covid-19. Imidlertid mener de departementet gjør en feilvurdering av behovet for utsettelse av iverksettelsen. *Oslo Taxi* mener at en for kort utsettelse vil gi konkurranse på ulike vilkår, ved at nye selskaper med kapital i ryggen vil utmanøvrere norsk næringsliv. *Oslo Taxi* viser til at virkningene av covid-19 vil vedvare

lenge, og at det er nødvendig med en utsettelse på 12 måneder for at næringen skal komme seg på beina igjen. Når det gjelder alternativ til taksa-meter viser *Oslo Taxi* til at de er bekymret for at naiv tiltro til ny teknologi vil fjerne de reglene som forhindrer juks og skatteunndragelser.

Bytaxi mener at realiteten for dagens løyvehavere mest sannsynlig blir avvikling i stort omfang om ikke iverksettelsen av ny drosjeregulering utsettes med minst 12 måneder. *Bytaxi* viser blant annet til at kompensasjonsordningen treffer drosjenæringen dårlig. Selskapet mener det er uforståelig at Samferdselsdepartementet kan mene at drosjenæringen vil kunne konkurrere mot multinasjonale app-selskaper om knappe seks måneder når departementet kjenner inngående til næringens utfordringer. *Bytaxi* mener ikke det er dekning for å hevde at næringen vil normalisere seg i løpet av 2020, samt ta inn igjen tapte inntekter i løpet av de neste 6 månedene. Selskapet mener en utsettelse på fire måneder er umulig å forstå, og mener Samferdselsdepartementet er mer bekymret for multinasjonale app-selskaper enn eksisterende drosjenæring og alle fylkeskommuner som løyvemyndighet. *Bytaxi* mener en utsettelse på minst 12 måneder vil være det eneste ansvarlige i denne sammenhengen.

NHO Transport viser til at departementet i høringen argumenterer svært godt for en utsettelse av endringene i drosjereguleringen, men stiller spørsmål ved om en utsettelse til 1. november 2020 er tilstrekkelig. De viser til at hovedformålet må være en vellykket reform, mens datoen for ikrafttredelse må være underordnet. *NHO Transport* fremhever at SVV og fylkeskommunene må være godt nok forberedt om reformen skal være vellykket. De er mest bekymret for fylkeskommunenes muligheter for å etablere eneretter på mindre enn seks måneder gitt dagens situasjon. *NHO Transport* etterlyser retningslinjer for tildeling av eneretter, blant annet for å sikre likebehandling på tvers av fylkesgrensene. De mener også dagens aktører må få anledning til å reetablere seg i markedet. *NHO Transport* foreslår at dato for iverksettelse utsettes til 1. januar 2021. Hvis forslaget om utsettelse til 1. november 2020 opprettholdes, mener *NHO Transport* at departementet må åpne for ytterligere utsettelser hvis dagens restriksjoner blir videreført.

Abelia uttaler at de har forståelse for at covid-19-utbruddet kan gjøre det vanskelig for fylkeskommunene å gjennomføre reformen. *Abelia* mener likevel ikke at dette kan begrunne en utsettelse utover noen uker, blant annet ut fra at endringene har vært varslet lenge. Videre viser

Abelia til at den krevende situasjonen for næringsen som følge av covid-19 ikke skal undervurderes. Abelia kan likevel ikke se at det er en sammenheng mellom risiko for konkurser og utsatt innføring av de nye reglene. De mener antagelsen om at omsetningen vil falle i næringsen og hos enkeltelskaper ikke er velbegrunnet, og at det fremstår som uklart om departementet har vurdert både positive og negative aspekter ved regelverksinnføringen. Abelia uttaler videre: «*Det er i tidligere utredninger påvist uheldige sammenhenger mellom høye drosjepriser og sviktende kundegrunnlag. Dette har åpenbart også toppet seg med Covid-19-situasjonen. De høye kostnadene er som følge av et fastlåst regelverk som gir næringsaktørene liten mulighet for markedstilpassing av kostnader på tilbudssiden. Nytt regelverk tar også sikte på å adressere dette gjennom bedre markedstilpassing. Bedre markedstilpassing og reduserte priser kan slik sett like gjerne bety omsetningsøkning for næringsen, som det kan bety nedgang. Det er ingen automatikk i at en opprinnelig planlagt ikrafttredelse av nytt regelverk vil ha en negativ påvirkning på situasjonen som har oppstått som følge av Covid-19*». Abelia viser videre til at regelverksendringene har vært varslet i lang tid, og at flere bedrifter har gjort betydelige investeringer for å kunne være konkurransedyktige og imøtekomme nytt regelverk, for eksempel gjennom å tilby transporttjenester basert på ny teknologi og nye forretningsmodeller. Abelia mener slike investeringer vil bli verdiløse dersom reformen stanses eller utsettes, og at man risikerer konkurser hos de virksomhetene som har gjort endringer og forberedt seg på nytt regelverk. Abelia viser også til ESAs grunngitte uttalelse om at deler av den norske drosjereguleringen er i strid med EØS-retten som bakgrunn for endringene, og at bedrifter som påføres økonomisk tap som følge av brudd på EØS-avtalen vil kunne rette erstatningskrav mot staten. Videre viser Abelia til at det bør åpnes for en mer teknologinøytral tilnærming til taksameter, og at innføring av et slikt rammeverk ikke bør medføre utsettelse av endringene. Abelia fraråder departementets forslag om å utsette ikraftsettelsen av endringene i drosjereguleringen. En eventuell utsettelse bør være så kort som mulig.

Uber er positive til at det kommer på plass et mer moderne regelverk som legger til rette for, og ikke hindrer, innovasjon og konkurranse på like vilkår. Uber har forståelse for usikkerheten i drosjenæringsen, og at det er krevende for fylkeskommunene å forberede seg til endringene i drosjereguleringen, som følge av covid-19-

utbruddet. De viser imidlertid til at endringene har vært varslet lenge, og at aktørene har hatt god tid til å forberede seg. Uber mener en utsettelse vil være skadelig og uklokt, blant annet fordi det tar tid å planlegge store investeringer i nye markeder, og at en utsettelse vil skape usikkerhet og mindre forutsigbarhet for aktørene. Videre mener Uber monopol og mindre makt til kundene ikke vil bidra til å hjelpe næringsen i krisen og at en utsettelse hindrer fremskritt og innovasjon. Uber viser også til erfaringer fra Finland som de mener tilsier at ny regulering har bidratt til mer konkurranse og nye etableringer, og til ESAs grunngitte uttalelse om den norske drosjereguleringen som bakgrunn for endringene i reguleringen. Uber fremhever også at detaljene i drosjereguleringen, som prosess for tildeling av løyve og hvordan løyveeksamen vil bli lagt opp, må komme på plass så raskt som mulig. Ny taksameterforskrift må på plass for å oppnå full effekt av den nye drosjereguleringen. Uber mener det er kritisk at de nye endringene ikke blir utsatt ytterligere, og støtter ikke forslaget om å utsette endringene i drosjereguleringen til 1. november 2020.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) støtter forslaget om at innføringen av nytt regelverk utsettes, men mener utsettelsen bør være på 12 måneder. LO viser til fylkeskommunenes behov for nok tid til å forberede reformen. Deres vurdering er at det fortsatt vil være risiko for at man ikke vil oppnå de ønskede gevinstene ved reformen hvis regelendringene settes i verk 1. november 2020. I tillegg fremhever LO at hensynet til å få på plass et rammeverk for alternativ til taksameter bør vektlegges, og at dereguleringen bør utsettes til dette er avklart.

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) viser til sin høringsuttalelse til endringer i drosjereguleringen, hvor de ba om en konsekvensutredning av høringsforslagene for personer med funksjonsnedsettelse, og at det ikke ble gjort endringer før en slik utredning foreligger. Bekymringen fra FFO og brukerne forsterkes av covid-19-utbruddet. FFO støtter forslaget om utsettelse. De mener utsatt iverksettelse til 1. juli 2021 vil gi god tid til konsekvensutredning, samt nødvendige avklaringer og justeringer.

Norges Blindforbund er glade for at ny ordning for drosjenæringsen utsettes, men mener det er for kort tid frem til 1. november. Blindforbundet støtter opplegg og innvendinger i høringssvaret fra FFO. I tillegg viser Blindforbundet til at det neppe vil være mulig å gjennomføre arbeidet med å avgjøre hvor det skal være eneretter og eventuelle anbudskonkurranser innen 1. november. De

viser til at fylkeskommunene fortsatt bruker mye ressurser på konsekvenser av covid-19-utbruddet, og at situasjonen gjør at det vil være behov for eneretter i flere områder. Blindeforbundet mener det bør vurderes om grunnlaget for en slik ordning bør utvides, og at departementet må sikre at alle som får drive taxivirksomhet tar TT-turer og alle gyldige betalingskort.

Norges Handikapforbund viser til at hele reisekjeden må være universelt utformet for at alle skal ha et likeverdig og tilfredsstillende transporttilbud for å kunne ta del i samfunnslivet på en likeverdig måte. Handikapforbundet er bekymret for tilbudet til mennesker med nedsatt funksjonsevne, og spesielt for tilbudet for de som er avhengige av å sitte i rullestol under transporten. De viser til at det rapporteres at antall biler som kan ta denne typen turer minker, på grunn av avgiftsendringer og frykt for konsekvenser av endringene i drosjereguleringen. Handikapforbundet viser til at det er viktig at arbeidet med eneretter og enerettsavtaler er grundig gjennomført før endringene i drosjereguleringen iverksettes. Handikapforbundet viser til at de støtter kravet om utsettelse. De mener en utsettelse på fire måneder ikke vil være tilstrekkelig til å motvirke uheldige utslag for sårbare grupper, og mener utsettelsen bør strekkes til 1. juli 2021.

Pensjonistforbundet er kritiske til endringene som er besluttet innført da en deregulering av markedet kan føre til lavere kompetanse hos sjåførene, flere useriøse aktører i bransjen, dårligere tilgjengelighet og sikkerhet samt økte priser for forbrukerne. Forbundet mener at hensynet til tilgjengelighet må veie tungt i en vurdering av hvor lenge utsettelsen av innføringen av regelverket skal være, og er bekymret for at en utsettelse på kun fire måneder ikke vil være tilstrekkelig for å avhjelpe konsekvensene av covid-19-utbruddet på drosjetilbudet for utsatte grupper.

4.4 Departementets vurdering

Departementet har merket seg de ulike synspunktene på utsatt iverksettelse av endringene i drosjereguleringen både forut for høringen og i høringsrunden.

Departementet viser til at både Norges Taxiforbund og fylkeskommunene forut for høringen ga uttrykk for at de ønsker utsatt iverksettelse av regelverket. Norges Taxiforbund ønsker utsettelse på minst ett år, fylkeskommunene i hovedsak med ett eller et halvt år. Helseforetakene ønsker primært ikke utsettelse, men kan håndtere det hvis utsettelsen ikke blir for lang, i utgangs-

punktet bør utsettelsen ikke være mer enn et halvt år. Også Blindeforbundet ønsker utsettelse. Abelia og Bolt ønsker primært rask iverksettelse av regelverket, jf. pkt. 2.2 og 2.3.

Departementet har i høringsrunden merket seg at Forbrukerrådet, Abelia og Uber uttaler at de ikke ønsker en utsettelse av endringene i drosjereguleringen. KS og Oslo kommune støtter forslaget om å utsette endringen i fire måneder, mens Konkurransetilsynet er positive til at utsettelsen ikke er foreslått til mer enn 4 måneder. NHO Transport ønsker en utsettelse på 6 måneder frem til 1. januar 2021, mens Viken fylkeskommune viser til sin tidligere uttalelse om at de ønsker ett års utsettelse og sier at forholdene taler for en lengre utsettelse enn 4 måneder. Pensjonistforbundet er bekymret for at en utsettelse på fire måneder er for kort. Nordland fylkeskommune, Norges Taxiforbund, Oslo Taxi, Bytaxi, LO, FFO, Norges Blindeforbund og Norges Handikapforbund ønsker at iverksettelsen av nytt regelverk utsettes ett år til 1. juli 2021.

Departementet har merket seg at flere av de høringsinstansene som ønsker en lengre utsettelse viser til fylkeskommunenes og SVVs behov for mer tid til administrative forberedelser, herunder vurdering av behov for eneretter. Flere av høringsinstansene, herunder Viken fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Norges Taxiforbund og Oslo Taxi, viser til at det er signalisert at situasjonen med endret aktivitet i samfunnet som følge av covid-19 vil bli langvarig, og at en utsettelse på fire måneder er for kort til å gi ønsket effekt.

Departementet har merket seg at de høringsinstansene som ikke ønsker en utsettelse av endringene i regelverket, herunder Forbrukerrådet, Abelia og Uber, blant annet viser til at aktørene har hatt god tid på å forberede seg på endringene. Departementet har også merket seg henvisningen fra Abelia og Uber til ESAs grunngitte uttalelse om drosjereguleringen, og til at det er viktig av hensyn til aktører som har forberedt seg på nytt regelverk at dette iverksettes så raskt som mulig.

Departementet har merket seg at Konkurransetilsynet, Forbrukerrådet, Abelia, Uber og LO fremhever viktigheten av å få på plass et rammeverk for alternativ til taksameter, mens Oslo Taxi uttrykker bekymring for at tiltro til ny teknologi skal gå på bekostning av de reglene som hindrer juks og skatteunndragelser i næringen. Vi viser til omtalen av dette i punkt 2.5.

Departementet har merket seg at høringsinstansene er delt i synet på utsatt iverksettelse av endringene i drosjereguleringen.

Departementet kan ikke se at det er kommet til nye synspunkt i saken som tilsier endringer i forslaget som ble sendt på høring. Ut fra en helhetsvurdering mener departementet fortsatt at det er nødvendig å utsette endringene i drosjereguleringen for å motvirke de uheldige konsekvensene covid-19-utbruddet har for drosjetilbudet, og sikre et tilstrekkelig drosjetilbud på kort og litt lengre sikt. En utsettelse på fire måneder vil gi næringen bedre tid til å få oversikt over konsekvensene av covid-19-utbruddet, komme nærmere normal drift, og innrette seg for ny regulering. Samtidig vil det motvirke at utsettelsen får store konsekvenser for aktører som har innrettet seg etter de nye reglene. Utsettelsen på fire måneder vil også gi fylkeskommunene og SVV bedre tid til nødvendige forberedelser. Samlet mener departementet dette, i den uoversiktlige situasjonen vi er i som følge av covid-19-utbruddet, vil bidra til å sikre at drosjetilbudet for publikum ikke blir dårligere eller forvitret, og at vi også på sikt kan opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. Departementet mener at en utsettelse på fire måneder gir god balanse mellom hensynet til de som ønsker regelverket utsatt, og de som ønsker iverksettelse så snart som mulig. Utsettelsen skal ivareta både at det er usikkert hvor lenge tiltakene og virkningene av covid-19-utbruddet vil vare, og at det er ønskelig å legge til rette for nye aktører og for at de lovendringene Stortinget har vedtatt blir gjennomført så raskt som mulig.

Departementet viser til de vurderingene som ble gjort i høringsnotatet, og fastholder forslaget om å utsette iverksettelsen av endringene i drosjereguleringen med fire måneder frem til 1. november 2020.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Overordnet fører utsatt iverksettelse av endringene i drosjereguleringen til at det går lengre tid før offentlige myndigheter, næringsaktører og publikum får tatt ut de tilsiktede gevinstene ved drosjereformen, både økonomisk og administrativt. Så lenge det på grunn av covid-19 ikke er etterspørsel i markedet, vil det uansett være lite å hente av gevinster.

For offentlige myndigheter kan utsettelsen virke inn på pris ved kjøp av tjenester. Blant annet kjøper fylkeskommunene og helseforetakene drosjetjenester for å dekke skoleskyss og pasienttransport. Den begrensede konkurransen i markedet som følge av behovsprøvingen kan føre til høyere priser ved kjøp. Dette vil kun ha virkning for kontrakter som skal inngås i den perioden utsettelsen varer. Ut fra tilbakemeldinger fra helseforetakene gjelder dette ikke kontrakter for et stort område. Fylkeskommunene har så langt ikke gitt tilbakemeldinger om planer for å inngå kontrakter andre halvår 2020. På den annen side kan det også bidra til mindre konkurranse hvis flere aktører nå forsvinner ut av markedet på grunn av konkurser, og høyere priser for kjøp av tjenester av den grunn.

For fylkeskommunene som løyvemyndighet og ansvarlig myndighet for et tilfredsstillende drosjetilbud, vil utsettelsen gi bedre tid for å gjennomføre nødvendige administrative forberedelser.

Utsettelse av regelendringene kunne tenkes å føre til tap for aktører som har innrettet seg etter at de vedtatte endringene skulle ha virkning fra 1. juli 2020. Utsettelsen gjelder for en kort periode, og det vil, i alle fall i deler av denne perioden, være svært lav etterspørsel etter drosjetjenester. Det er også uklart hva et eventuelt tap vil bestå i. Departementet forventer at det går noe tid før situasjonen normaliserer seg.

For etablerte aktører kan utsettelse gi rom for å komme økonomisk på fote, og bidra til å unngå konkurser, slik at de på sikt fortsatt vil være med å bidra til et godt drosjetilbud sammen med nye aktører i markedet.

6 Merknader til lovendringen

Utsettelsen vil forskyve ikraftsettelsen av alle endringene i drosjereformen 4 måneder frem i tid.

Departementet vil sørge for at fastsatte forskriftsendringer som er vedtatt som følge av lovendringene forskyves tilsvarende. De planlagte overgangsordningene for de særskilte løyveordningene som oppheves ved omreguleringen, forskyves tilsvarende.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv. – utsatt iverksettelse).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv. – utsatt iverksettelse) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til lov om endringer i lov om endringer i yrkestransportlova
(oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.
– utsatt iverksettelse)**

I

Lov 21. juni 2019 nr. 67 om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) del II nr. 1 skal lyde:

1. Lova trer i kraft 1. *november* 2020, med unntak av §§ 4 første ledd og 40 a første ledd, som trer i kraft 1. juli 2019.

II

Loven trer i kraft straks.



