

Forslag til endringer i drosjereguleringen

Hørings svar fra Nei til EU

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 1. oktober 2018.

I sin begrunnelse for ytterligere liberalisering av drosjenæringa viser departementet til uttalelsen fra ESA om det norske drosjereguleringen av 22. februar 2017 og rapporten fra Delingsøkonomiutvalget av 6. februar 2017 (NOU 2017: 4). ESA mener blant annet at behovsprøvingen og plikten for løyvehaver til å være tilknyttet en drosjesentral ikke er i tråd med retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31.

Kjernen i dagens regulering av drosjemarkedet er nettopp behovsprøving (antallsreguleringen) og tilknytning til en sentral. Oppheving av behovsprøvingen innebærer at også selskaper kan inneha flere drosjeløyver, noe som på sikt vil kunne innebære monopolisering. Det samme gjelder når man vil innføre nasjonale løyver istedenfor fylkeskommunale.

Ved å oppheve behovsprøvingen vil departementet også oppheve kjøreplikten som har vært en av forutsetningene for en stabil drosjetjeneste med seriøse utøvere.

Nei til EU er av den oppfatning at det er vesentlig å sikre kontinuitet og kvalitet i kollektivtilbudet. Som det står i Nasjonal Transportplan 2018–2029: «Drosjene er en del av det offentlige transporttilbudet. Rammebetingelsene må ivareta brukernes behov for tilgjengelighet og sikkerhet.» Da må rammebetingelsene legge til rette for utøvere med yrkes stolthet og kompetanse som ser for seg drosjevirkosomhet som en varig næringsvei.

Høringsnotatet har motsatt innfallsvinkel, ettersom departementet fremhever at behovsprøving innebærer at løyvehaverne ofte «velger å opprettholde sin virksomhet selv i nedgangstider», hvilket underforstått er uønsket.

Dette henger dårlig sammen med erklæringer om at «(d)epartementet viser i denne sammenheng til at trygge og gode arbeidsforhold er et uttalt mål for regjeringen». I stedet vil departementet at kravet om å utøve drosjeyrket som hovedverv skal bortfalle.

Forslaget innebærer at ordningen med reserveløyver opphører. Reservevogner er løsningen som sentralene tradisjonelt har brukt for å tilpasse drosjetilbudet til den sterkt svingende etterspørselen i løpet av døgnet, til forskjellige årstider, i ferier og ved trafikktopper. Ordningen gir god fleksibilitet samtidig som den sikrer inntektsgrunnlaget for utøverne.

Departementet medgir at det i distriktene vil gi særlige problemer og et dårligere tilbud å avskaffe enerett (løyve), og foreslår derfor unntaksordninger i kommuner med lav befolkningstetthet for å bøte på noen av ulempene. Det foreslås at fylker og kommuner skal kunne kjøpe drosjetjenester som skoleskyss o.l. Likevel motsetter departementet seg at fylkeskommunene skal motta statlige overføringer som følge av endringene i drosjereguleringen. Staten fraskriver seg med dette ansvar for et viktig kollektivtilbud i distriktene ved å overlate til fylkeskommuner å «foreta en konkret vurdering av transportbehovet og behovet for å gripe inn i markedet».

Når det gjelder kommuner med relativt høyt befolkningstall mener departementet at markedskonkurransen og fri etablering vil sørge for et «tilfredsstillende drosjetilbud».

Dette kan nok vise seg å være riktig hvis man med «tilfredsstillende» utelukkende ser på antall lediglamper blant utøvere av persontransport mot vederlag.

For **brukerne** vil imidlertid pris og kvalitet på tjenesten være minst like viktig. Liberaliseringa som har pågått siden 1990-tallet har til nå vist en klart negativ tendens på disse områdene. Bortfallet av takstregulering, innføring av merverdiavgift på taxitjenester samt åpning for økt konkurranse mellom stadig flere sentraler har gitt brukerne dyrere og mer uoversiktlige drosjetjenester. Enda flere konkurrerende utøvere vil gi seg utslag i sosial dumping på den ene sida, og på den andre sida et press for stadige takstøkninger – det siste for å kompensere for mer dødtid og færre turer pr. bil.

For **yrkesutøverne** vil forslaget innebære enda mer usikkerhet og uforutsigbarhet, med dårligere lønns- og arbeidsvilkår til følge. Stadig flere utøvere har allerede gitt svekkede inntektsvilkår og stor gjennomtrekk i bransjen. Dårligere inntjening blir kompensert gjennom enda flere timer bak rattet i en allerede lang arbeidsdag, samt ved prispåslag.

Med departementets forslag om fri etableringsrett er det vanskelig å forstå annet enn at disse negative utviklingstrekkene vil bli dramatisk forverret.

I en rapport utarbeidet for Norges Taxiforbund skriver Oslo Economics:

«På grunn av de ulike markedssviktene som er i taximarkedene er det ikke gitt at et frislipp av løyver innebærer lavere priser for passasjerene. Tvert i mot er det sannsynlig at prisene stiger.

Store deler av Norge, herunder også storbyene vil i store deler av døgnet ikke ha et tilfredsstillende persontransporttilbud med taxi dersom dette ikke reguleres.»

Rapporten viser også til at frislipp av taxiløyver i andre land har hatt store negative konsekvenser for det totale taxitilbudet, også i storbyene.

Det er positivt at departementet vil presisere i yrkestransportloven og tilhørende forskrift at drosjetransport tilbudt via digitale plattformer omfattes av løyveplikt. Imidlertid gir dette lite vern mot useriøse aktører, helheten i høringsnotatet tatt i betraktning. Inntrykket forsterkes ved at fagkompetansekravet hos løyvehaver foreslås fjernet.

Restriksjoner i retten til fri etablering etter EØS-avtalen art. 31 (1) er lovlig dersom den kan begrunnes i allmenne hensyn. Erfaringene med liberalisering i drosjenæringa de siste 20 år er at allmenne samfunnshensyn tilsier mer restriktive krav og strengere plikter for den som vil utøve taxivirksomhet, ikke det motsatte.

Konklusjon:

- Forslaget fra regjeringen er ikke konsistent med intensjonene i NTP om at drosjenæringens rammebetingelser «må ivareta brukernes behov for tilgjengelighet og sikkerhet».
- Distriktene vil få et langt dårligere tilbud ved bortfall av behovsprøving og kjøreplikt.

- Opphør av tilknytningsplikten og reserveløyver fjerner sentralenes muligheter for smidig regulering av drosjetilbudet basert på et konstant vekslende behov.
- Fri etablering øker risikoen for omfattende sosial dumping i tettstedene, parallelt med press i retning av høyere drosjetakster for å kompensere for lav inntjening.
- Drosjeyrket vil bli mindre attraktivt som levevei og bli preget av midlertidighet.
- Bortfall av kjøreplikt og krav om å stille økonomisk garanti vil trekke flere useriøse aktører til bransjen.
- Økt kamp om kundene vil gi mer tomkjøring med tilhørende miljøkonsekvenser.
- Forslaget legger opp til svekket kvalitet, kontinuitet og yrkesstolthet i bransjen.

En ytterligere liberalisering av drosjemarkedet i tråd med kravene fra ESA betyr å forverre tilstanden i en næring som allerede lider av feilmedisinering. Allmenne samfunnshensyn tilsier at regjeringen trekker forslaget tilbake og heller innskjerper dagens krav til løyvehavere og drosjesentraler, uavhengig av hva ESA måtte innvende.

Nei til EU

Oslo, 1.1.2019