

Samferdselsdepartementet
Marianne Engeset Kristing
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Svar på høring - Endring i drosjereguleringen

Viser til vedtak fattet av Fylkestinget i Nordland 03.12.2018 i høringssak om endring i drosjereguleringen, sak FT 165/2018:

1. *Fylkestinget konstaterer at opphevingen av behovsprøvingen vil få vidtrekkende konsekvenser både i byene og i distriktene. Fylkestinget forutsetter følgende endringer og avklaringer før gjennomføringen av det nye regimet:*
 - a. *Fylkeskommunene må kompenseres for økte utgifter i forbindelse med kjøp av drosjetjenester som følge av eneretten.*
 - b. *Pasienttransporten må være en del av utlysningen av enerett*
 - c. *Departementet må ha en løsning på miljø- og trafikkbelastningen som følger av fri etablering i byene.*
2. *Fylkestinget støtter at fylkeskommunen gis lovhjemmel til å sette miljøkrav spesifikt per kommuner.*
3. *Fylkestinget støtter forslaget om å ta bort kravet om drosjekjøring som hovedervert.*
4. *Fylkestinget støtter forslaget om oppheving av politiets mulighet for å forlange kjentmannsprøve.*
5. *Fylkestinget imøteser kompetansekrav til drosjesjåfør er ønskelig og støttes, og vil samtidig be om at det også vurderes innføring av repetisjonskurs etter dansk modell med både en teoretisk og en praktisk del.*
6. *Fylkestinget støtter en innlemming av internettbaserte løsninger/applikasjoner for å tilby drosjetjenester.*
7. *Fylkestinget støtter kravet om loggføring av alle turer. Foreslåtte periode på inntil 10 dager foreslås økt til minst 3 måneder.*
8. *Fylkestinget ber om at det åpnes for at enerettsområdene kan avvike fra kommunegrensen, når dette kan begrunnes og defineres.*
9. *Fylkestinget forutsetter at helseforetakene pålegges et aktivt samarbeid med fylkeskommunene om pasientreiser gjennom innkjøpsordninger og bruk av rutegående kollektivtilbud. Dette er en forutsetning for at eneretten skal fungere etter hensikten.*

Adresse Postmottak Tlf.:
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Besøksadresse Moloveien 16

Samferdsel
Per-Christian Størkersen
Tlf: 75 65 08 61

- 8102 Skjerstad
- 8103 Breivik i Salten
- 8108 Misvær

Dette vil gjøre det enkelt å skille ut de turene som tilhører en enerett, samt begrense det geografiske området eneretten gjelder innenfor. Det blir da også opp til alle løyvehavere å ha et oppdatert elektronisk kartverk i sitt kjøretøy for å holde rede på begrensningene ut fra en enerett.

Forannevnte er med som en utdypning av punktene 1b., 8 og 9. For øvrig vises til den vedlagte fylkestingssaken.

Med vennlig hilsen

Odd Steinar Viseth
samferdselssjef

Per-Christian Størkersen
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Samferdselsdepartementet Postboks 8010 DEP 0030 OSLO

Vedlegg:

Høring - Endring i drosjereguleringen DokID
1113066

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
310/2018	Fylkesrådet	09.11.2018
165/2018	Fylkestinget	03.12.2018
	Komite for samferdsel	03.12.2018

Høring - Endring i drosjereguleringen

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt ut på høring omfattende endringer i drosjereguleringen, med oppheving av behovsprøving kombinert med en mulighet for fylkeskommunene for tildeling av enerett for en kommune. I forslaget til høringssvar anbefaler fylkesrådet at fylkestinget går imot det nye regimet fordi det ikke følger penger med, samtidig som det foreslås tilpasninger i departementets forslag og kompenserende tiltak kreves.

Endringene er foreslått iverksatt fra 01.01.2020 dersom behandlingen skjer i Stortinget innen sommeren 2019. Høringsfristen er 2. januar 2019.

Bakgrunn

ESA ga en uttalelse 22.februar 2017 om den norske drosjereguleringen og den begrensingen Norge har i henhold til EØS-retten om fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31. Dette er en del av bakgrunnen for de endringene departementet foreslår. Dagens regulering av drosjemarkedet er en behovsprøving, og en regulering av antall løyver. Et løyve gir innehaveren en «eksklusiv» rett til å tilby drosjetjenester innen distriktet, samt en plikt til å tilby tjenesten ut fra bestemte vilkår, også omtalt som driveplikten. Dette kan være ut fra et fast stasjoningssted, tilknytning til en drosjesentral og med åpningstider som sikrer et tilbud gjennom hele døgnet. Dermed er løyvehaver beskyttet mot konkurranse, og kan finansiere perioder med lav inntjening med inntekter fra perioder med høy inntjening.

Departementet skriver at driveplikten er med på å styre tilbudet, og sikrer dermed også et tilbud i distriktene til en viss grad. Kvaliteten på tjenesten oppleves stort sett som god av kundene. Videre mener departementet at et fast antall løyver innen et distrikt kan oppleves som hemmende på markedet. Dagens krav om drosje som hovederhverv er også med på å hindre personer/selskap i å søke om drosjeløyve.

Videre beskriver departementet de økonomiske kravene som må tilfredsstilles når det søkes om løyve. Det må i dag stilles en garanti på kr 9 000 euro. Dette påfører søker både et gebyr, og løpende provisjon fremover. Likeledes må det fremlegges en attest for betalt skatt og merverdiavgift. Dette anses som en barriere for mange, og departementet ønsker derfor å

medføre økning i tilbudet. Dette vil gi flere drosjereiser og færre gående, syklende og kollektivreiser, økte utslipp og økt biltrafikk.

I mange distriktskommuner vil konsekvensen av bortfall av behovsprøving være redusert tilbud. For å motvirke dårligere tilbud foreslår departementet at fylkeskommunen under visse betingelser kan tildele enerett. Dette innebærer at fylkeskommunen kan lyse ut enerett kombinert med krav om tilgjengelighet på drosje osv. Det er sannsynlig at fylkeskommunen må betale for å få noen til å påta seg et slik oppdrag, og prisen kan bli høy i markeder preget av monopol. Samtidig kan det i enkelte tilfeller bli reell konkurranse om oppdraget, og dermed riktig eller akseptabel pris.

Muligheten til å kombinere eneretten med transportoppdrag, for eksempel skoleskyss eller bestillingstransport, endrer ikke dette forholdet. Muligheten for å kombinere enerett med innkjøp av pasienttransport forventes derimot å ha en positiv effekt. Pasienttransport utgjør ofte 80-90% av omsetningen for distrikts drosjer. Oppdragene framstår ofte som attraktive. Høringen fastslår imidlertid ikke at pasienttransporten skal innlemmes i det nye regimet eller at helseforetakene skal pålegges å gjennomføre disse prosessene sammen med fylkeskommunene. Tvert imot heter det at det må være opp til helseforetakene og fylkeskommunene å vurdere om samordning er hensiktsmessig. Etter fylkesrådets vurdering er ikke dette tilstrekkelig, og mener det må kreves av helseforetakene at denne oppgaven skal løses gjennom fylkeskommunene når vi ønsker å benytte enerett.

Muligheten til å tildele enerett vil medføre et press på fylkeskommunen om å tildele enerett, fordi det i en del tilfeller vil være eneste mulighet til å opprettholde et drosjetilbud. Departementet erkjenner da også i høringen at det kan få en kostnadsside for fylkeskommunen å opprettholde standarden. Dette til tross, fastslår departementet etter en såkalt samlet vurdering at fylkeskommunene ikke skal motta statlige overføringer som følge av den foreslåtte endringen. I høringen omtales redusert saksbehandling i områder som ikke omfattes av muligheten til å benytte enerett. For Nordland hvor adgangen til å tildele enerett gjelder alle kommuner, vil ny regulering kreve økt saksbehandling dersom tilbud skal opprettholdes. Dokumentasjons- og saksbehandlingskravene departementet legger opp til for å kunne ta i bruk enerett forsterker denne utfordringen. Dagens løyveordning er ikke spesielt arbeidskrevende, blant annet fordi løyvet varer hele yrkeslivet for den som mottar det.

I denne sammenhengen vil fylkesrådet minne om at drosjetilbudet i en del distriktskommuner allerede er mangelfullt, eksempelvis at det ikke er tilgang på drosje når den lokale drosjen har pasienttransport, at mange drosjeløyver står ledige i mangel på interesserte søkere og at det noen steder er innvilget unntak fra driveplikten slik at tilbudet gjelder bare deler av døgnet.

Konsekvensene i små byer, tettsteder og kommuner med flere løyver, som vi har en del av i Nordland, er vanskeligere å forutse. Det legges opp til strenge krav til begrunnelse og saksbehandling av en eventuell enerett, og hovedregelen vil derfor bli fri etablering. Det er viktig at den nye reguleringen evalueres relativt raskt etter igangsetting, slik departementet også foreslår.

Fylkesrådet mener at de foreslåtte endringer vil kunne få store konsekvenser for tjenestetilbudet i Nordland. Modellen departementet foreslår tar ikke hensyn til de særskilte behovene et distriktsfylke som Nordland har, med våre 44 kommuner.

Flytting av løyvemyndighet

Samlet sett gir overnevnte endringer et godt grunnlag for en overføring av løyvemyndigheten fra fylkeskommunene og over til Statens vegvesen. En tildeling av drosjeløyve blir da kun en vurdering ut fra gitte objektive kriterier, og kan utføres av en sentral myndighet uten lokalkunnskap. Fylkesrådet støtter derfor en flytting av løyvemyndigheten.

Fjerning behovsprøving – opprette enerett

Departementet vil fjerne behovsprøvingen, og gi et frislipp på etablering. Dette vil skape en overetablering i byene der inntjeningen per løyve går ned.

For distriktene kan eneretten være med på å danne grunnlaget for drift, og fylkesrådet er i utgangspunktet positiv til denne nye konstruksjonen. Samtidig er det slik at adgangen til å tildele enerett i en kommune, sammenholdt med en tydelig åpning for at fylkeskommunen kan koble tildeling av enerett til transportoppdrag og offentlig bidrag, vil medføre en forventning og et press på fylkeskommunen om å lyse ut slike eneretter. Høringen er tydelig på at fylkeskommunene ikke vil få økt sine rammer for å ivareta denne oppgaven. Dermed finnes det ikke penger til å møte den nyskapede forventningen om at fylkeskommunen skal bidra til å opprettholde er drosjetilbud i distriktene. Dertil kommer at en enerett med tilhørende transportoppdrag må anbuds utsettes. I små kommuner kan det gi liten konkurranse og monopolistpriser. Den foreslåtte endringen vil derfor medføre at drosjetilbudet i distriktene blir dårligere.

Begrensningen det legges opp til, tildeling innen en kommune, er for grov. I tillegg legges det opp til en omfattende redegjørelse og synliggjøring av behovet for eneretten før fylkeskommunen kan tildele gjennom anbud. Begrunnelsen må synliggjøres gjennom en forskrift, som viser at enerett ikke gjør for store inngrep i det frie markedet. Samtidig som en god nok tjeneste tilbys. Høringen viser ikke hvordan dette skal gjøres videre og hvordan grensene mot Statens vegvesen som løyvemyndighet skal være.

I utgangspunktet kan slike eneretter tildeles i alle kommuner i Nordland. I praksis vil det ikke være adgang til å tildele eneretter i byene eller på de større tettstedene. Og økonomisk vil det altså ikke være mulig for Nordland fylkeskommune å kjøpe seg et tilbud på dagens nivå. Dette henger blant annet sammen med at enerettene skal konkurranseutsattes og at det i en del kommuner vil være monopollignende situasjoner. Tilbydere på en enerett vil ha kunnskap om tilbydermarkedet og tilpasse prisen dersom de regner med å være eneste tilbyder.

Eneretten kan koble servicekrav med transportoppdrag som for eksempel skoleskyss, rute- og bestillingskjøring og pasienttransport. I utgangspunktet er dette en mulighet og en organisering fylkesrådet har sympati for. Kombinasjonen av forventninger om et minst like godt tilbud, for eksempel i form av åpningstid og tilgjengelighet, og konkurransesituasjonen vil påføre fylkeskommunen kostnader.

Pasienttransport er en stor andel av inntektsgrunnlaget for lokale løyvehavere i dag. Pasienttransport omtales i høringen, og den nye ordningen åpner for en kobling mellom enerett og pasienttransport. Dette er positivt, den manglende sammenhengen på dette området har vært en utfordring over lang tid, men skal dette fungere forutsetter det at helseforetakene stilles overfor et krav om at pasienttransporten skal lyses ut sammen med fylkeskommunene, slik at pasienttransporten kan brukes aktivt for å sikre et drosjetilbud i distriktene. Dette

være rom for inntil 10 års enerett, slik at det nye systemet gis mulighet til å harmonere med andre kjøp av offentlig transport. Med en slik anordning sikres en bedre samkjøring av offentlige transportkjøp, for eksempel bussanbud, og det gis en bedre ressursutnyttelse. Anbydere kan nedskrive sitt/sine kjøretøy over en lengre periode og dermed levere et lavere anbud. Samtidig som økte administrative oppgaver for fylkeskommunene kan fordeles ut over flere år, og dermed redusere behovet for flere offentlig ansatte som følge av reguleringsendringen av drosjemarkedet.

Loggføring av turer

Departementet ønsker en plikt for løyvehaver til loggføring av turer i minst 10 dager. Dette blir for kort tid, både ut fra sikkerhet og passasjerenes mulighet for å klage. Oppbevaringen av loggene burde være pålagt i minst 3 – tre – måneder. Dette vil gi et bedre grunnlag for kontroll av næringen for myndighetene, samt gi kundene bedre tid til å kunne levere en klage.

Taksameter

Departementet vil pålegge alle kjøretøy som brukes som drosje taksameter, og fylkesrådet støtter dette.

Som en konsekvens av hvilke løyvekategorier departementet ønsker å videreføre, medfører dette at maxitaxi ikke får et pålegg om taksameter etter reguleringsendringen. Dette da kjøretøy med mer enn 8 passasjerplasser skal benyttes i turvognløyver, og her er det ikke et krav om taksameter da disse etter departementets mening stort sett brukes mot bestillingsmarkedet med faste priser. Disse kjøretøyene registreres også i klasse D1 (minibuss) og har dermed også krav om ferdsskriver med personlig kort per sjåfør.

Fylkesrådet mener at når kjøretøy i klasse D1 benyttes i enkeltturmarkedet, må de fremdeles ha taksameter. I Nordland gjelder dette mange kjøretøy ut fra måten løyvene er styrt opp mot et tilbud for personer med bevegelseshemninger. Nærmere forklaring for dette redegjøres det for under avsnittet om løyver.

Tilslutning til sentral, og loggplikt

Forslaget om å fristille løyvehaverne fra dagens sentraler er ikke ønskelig. Selv med en internettbasert løsning/app (som TaxiFix), men uten sentraler, vil gjøre det vanskeligere for publikum å få bestilt ønsket tjeneste fra drosjene. Eller finne en plass å plassere sin klage.

Ved å opprettholde sentralene, men da som kjørekontor, vil det være lettere for publikum å vite hvor de skal ta kontakt for å kunne bestille en tjeneste, samt hvor en eventuell klage skal rettes om behovet for dette oppstår. Kjørekontoret kan pålegges oppbevaringsplikten/loggføringen av alle turene, slik dagens sentraler også gjør det. Totalt vil dette gi en bedre sikkerhet for kundene, og lette kontrollen for myndighetene.

Vårt forslag er, som i Danmark, at alle drosjeturer skal selges gjennom et kjørekontor. Dette igjen har løyvehavere tilsluttet som utfører bestilt tjeneste. Bestillingen kan skje gjennom telefon, nettbasert løsning/hjemmeside eller via applikasjon. Kjørekontoret kan dekke et så stort geografisk område som det selv ønsker, men med klare føringer for andelen av kjøretøy/løyver med kjøretøy tilpasset bevegelseshemmede. Detaljene i forslaget til

tilbud i distriktene. I tillegg kommer økt administrativ ressursbruk til utredning av enerett, utlysning av innkjøp i henhold til eneretten, innarbeiding av pasienttransport og utskilling og anbudsutsetting av små transportoppdrag. Dette kompenseres heller ikke for i departementets forslag.

Sett opp mot de reduserte overføringene Nordland får i årene fremover, og den reduksjonen i tjenestetilbudet dette medfører vil foreslåtte regulering av drosjemarkedet forsterke denne effekten. Fylkeskommunen kan bli tvunget til å kjøpe inn en større andel av drosjetjenester i distriktene.

Fylkesrådet foreslår flere tiltak som vil redusere de negative effektene av departementets forslag. Forventningen om at fylkeskommunen skal kjøpe tjenester og etablere enerett vil uansett være der og skape økte kostnader.

Reguleringen, slik den fremmes av departementet, vil ha en negativ konsekvens for både folkehelse og universell utforming. Fylkesrådet foreslår derfor å beholde utvidet drosjeløyve og et pålegg om antall kjøretøy per kjørekontor som skal ha universell utforming. Økte utslipp og økt trafikkbelastning i byene vil være negativt for folkehelsen.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkestinget konstaterer at opphevingen av behovsprøvingen vil få vidtrekkende konsekvenser både i byene og i distriktene. Fylkestinget forutsetter følgende endringer og avklaringer før gjennomføringen av det nye regimet:
 - a. Fylkeskommunene må kompenseres for økte utgifter i forbindelse med kjøp av drosjetjenester som følge av eneretten.
 - b. Pasienttransporten må være en del av utlysningen av enerett
 - c. Departementet må ha en løsning på miljø- og trafikkbelastningen som følger av fri etablering i byene.
2. Fylkestinget støtter at fylkeskommunen gis lovhjemmel til å sette miljøkrav spesifikt per kommuner.
3. Fylkestinget støtter forslaget om å ta bort kravet om drosjekjøring som hovedverv.
4. Fylkestinget støtter forslaget om oppheving av politiets mulighet for å forlange kjentmannsprøve.
5. Fylkestinget imøteser kompetansekrav til drosjesjåfør er ønskelig og støttes, og vil samtidig be om at det også vurderes innføring av repetisjonskurs etter dansk modell med både en teoretisk og en praktisk del.
6. Fylkestinget støtter en innlemming av internettbaserte løsninger/applikasjoner for å tilby drosjetjenester.
7. Fylkestinget støtter kravet om loggføring av alle turer. Foreslåtte periode på inntil 10 dager foreslås økt til minst 3 måneder.
8. Fylkestinget ber om at det åpnes for at enerettsområdene kan avvike fra kommunegrensen, når dette kan begrunnes og defineres.
9. Fylkestinget forutsetter at helseforetakene pålegges et aktivt samarbeid med fylkeskommunene om pasientreiser gjennom innkjøpsordninger og bruk av rutegående kollektivtilbud. Dette er en forutsetning for at eneretten skal fungere etter hensikten.
10. Fylkestinget foreslår at enerett kan tildeles i inntil 10 år for å kunne harmonisere periodene med annen offentlig transport.

- per kommuner.
3. Fylkestinget støtter forslaget om å ta bort kravet om drosjekjøring som hovedervert.
 4. Fylkestinget støtter forslaget om oppheving av politiets mulighet for å forlange kjentmannsprøve.
 5. Fylkestinget imøteser kompetansekrav til drosjesjåfør er ønskelig og støttes, og vil samtidig be om at det også vurderes innføring av repetisjonskurs etter dansk modell med både en teoretisk og en praktisk del.
 6. Fylkestinget støtter en innlemming av internettbaserte løsninger/applikasjoner for å tilby drosjetjenester.
 7. Fylkestinget støtter kravet om loggføring av alle turer. Foreslåtte periode på inntil 10 dager foreslås økt til minst 3 måneder.
 8. Fylkestinget ber om at det åpnes for at enerettsområdene kan avvike fra kommunegrensen, når dette kan begrunnes og defineres.
 9. Fylkestinget forutsetter at helseforetakene pålegges et aktivt samarbeid med fylkeskommunene om pasientreiser gjennom innkjøpsordninger og bruk av rutegående kollektivtilbud. Dette er en forutsetning for at eneretten skal fungere etter hensikten.
 10. Fylkestinget foreslår at enerett kan tildeles i inntil 10 år for å kunne harmonisere periodene med annen offentlig transport.
 11. Fylkestinget støtter en 10 års varighet på drosjeløyve.
 12. Fylkestinget ønsker å opprettholde dagens krav om økonomisk garanti, og på samme nivå. En garanti på 9 000 euro anses ikke som en uforholdsmessig hindring for å søke drosjeløyve.
 13. Fylkestinget støtter flytting av løyvemyndighet fra fylkeskommunen til Statens vegvesen. Dette vil kreve en avklaring av grensegangen mellom partene kontra tildeling av enerett.
 14. Fylkestinget ønsker å opprettholde utvidet drosjeløyve, kjøretøy i klasse D1, med krav om universell utforming. Resterende løyveendringer støttes.
 15. Fylkestinget støtter et gjennomgående krav om taksameter i alle drosjer. Også for utvidet drosjeløyve, klasse D1 minibuss.
 16. Fylkestinget ønsker et krav om tilslutning til et kjørekontor for alle drosjeløyvehavere.

Votering i plenum

Komiteinnstillinga enstemmig vedtatt med 45 stemmer.

FT 165/2018

Vedtak

1. Fylkestinget konstaterer at opphevingen av behovsprøvingen vil få vidtrekkende konsekvenser både i byene og i distriktene. Fylkestinget forutsetter følgende endringer og avklaringer før gjennomføringen av det nye regimet:
 - a. Fylkeskommunene må kompenseres for økte utgifter i forbindelse med kjøp av drosjetjenester som følge av eneretten.
 - b. Pasienttransporten må være en del av utlysningen av enerett
 - c. Departementet må ha en løsning på miljø- og trafikkbelastningen som følger av fri etablering i byene.