



Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

2.januar 2019

Medlem av:



Vår dato:

Vår ref:

Deres dao:

Deres ref:

Høring – Endring av drosjereguleringen

Norges Automobilforbund (NAF) er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer omkring 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.

NAF har følgende innspill til forslaget om endring av drosjereguleringen:

Oppheving av ordningen med behovsprøving

NAF er kjent med utfordringene i taximarkedet som dagens form for organisering medfører, spesielt i områdene der det er åpnet for priskonkurranse. Kombinasjonen av dagens løyveordning med løyve til enkeltpersonforetak og en antallsbegrensning av løyver, hindrer en effektiv konkurranse på pris og kvalitet. Ordningen medfører også et hinder for nyetablering i markedet og for utvikling av nye, differensierte tjenester. Vi er også kjent med uttalelsen fra ESA som vurderer ordningen med behovsprøving som potensielt i strid med Norges avtalerettslige forpliktelser med EU.

På bakgrunn av dette støtter NAF forslaget om en opphevelse av ordningen med behovsprøving og en fjerning av antallsbegrensningen av løyver.

Forslag om enerett til drift av taxivirksomhet i områder med lavt grunnlag for konkurranse

Erfaringer fra andre land har vist at deregulering fører til et dårligere taxitilbud i distriktsområder og områder med dårlig grunnlag for konkurranse om taxitjenester. I Sverige snakker man om taxidøden i distriktet som følge av dereguleringen av taximarkedet der. NAF støtter forslaget om en ordning med enerett til drift av taxivirksomhet som vil ivareta taxitilbudet i områder med dårlig konkurransegrunnlag. Vi har for øvrig ingen kommentarer til den foreslåtte definisjonen av enerettsområder.

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



Opprettholdelse av løyveplikt og fjerning av tilknytningsplikt til sentral

Etter vårt syn er det særegenheter ved taximarkedet som gjør det nødvendig å opprettholde en form for tillatelse til å drive taxivirksomhet. Vi tenker da spesielt på behov for å føre kontroll med kvalitet og sikkerhet ved tjenesten. Vi er derfor positive til at det opprettholdes krav til løyve for drift av taxivirksomhet. Vi er også positive til at forslaget åpner for å etablere taxivirksomhet i form av større selskap som kan variere volumet på virksomheten med hensyn til antall biler og mannskap. Dette gir etter vårt syn grunnlag for å etablere mer profesjonelle taxiselskap som erstatning for enkeltstående løyvehavere.

På bakgrunn av særskilte utfordringer med kvalitet og sikkerhet i taximarkedet, er vi imidlertid bekymret for at forslaget gir anledning til å gi løyve til enkeltpersonforetak samtidig som man fjerner plikten til å være tilknyttet en sentral. Dette åpner for at enkeltstående løyvehavere kan operere alene i taximarkedet, uten tilknytning til en form for sentral enhet som kan bidra til å føre kontroll med hvordan virksomheten utøves. Denne type "friåkere" har vist seg å utgjøre et problem i Sverige etter dereguleringen, med lav kvalitet på tjenestene og en link til kriminell virksomhet.

Taxikundene er i en potensielt sårbar situasjon alene med taxisjåføren. Det er derfor nødvendig at taximarkedet organiseres på en måte som ivaretar passasjerenes sikkerhet og som gir mulighet til å føre kontroll med kvaliteten på tjenesten. Etter NAFs syn vil det være uheldig dersom forslaget fra Samferdselsdepartementet åpner for liknende problemer med "fråkere" som det vi har sett i Sverige. Vi er positive til forslaget om registrering av foretatte taxiturer gjennom et GPS-basert system, men etter vårt syn vil dette ikke i tilstrekkelig grad ivareta passasjerenes sikkerhet. Vi kan heller ikke se at et slikt system vil ha betydning for kvaliteten på tjenesten.

Vi viser til at Danmark ved sin deregulering av taximarkedet valgte å beholde krav om tilknytning til en form for sentral for å ivareta kvalitet og sikkerhet ved taxitjenesten. Vi viser også til Nederland og Amsterdam som av samme grunn stiller krav om minimumsstørrelse på selskap som skal drive taxivirksomhet. Vi ber Samferdselsdepartementet vurdere liknende tiltak i det norske taximarkedet. Krav om tilknytning til en digital plattform tilsvarende Uber eller liknende vil etter vårt syn kunne være et tilstrekkelig tiltak, i kombinasjon med de kravene som departementet for øvrig foreslår å stille til løyvehaver og til taxisjåførene.





Objektive krav til løyve

Vi er enige i begrunnelsene i høringsforslaget om å fjerne krav til faglig kompetanse og økonomisk sikkerhetsstillelse. Vi er også enige i at man fjerner krav til løyve som hovedervert, og at man reduserer den tidsmessige varigheten av løyve fra inntil fylte 75 år og til 10 års varighet. Dette er etter vårt syn naturlige følger av at det åpnes for at større og mer profesjonelle selskap driver taxivirksomhet.

Samtidig vil det på grunn av særegenhetene i taximarkedet, være behov for å føre kontroll med at sikkerhet og kvalitet på tjenesten opprettholdes. Vi er derfor glad for at krav til vandel opprettholdes. Her ber vi om at det iverksettes tiltak som gjør det mulig for utøvende løyvemyndighet å føre nødvendig tilsyn med at løyvekravene opprettholdes. Dette bør etter vårt syn også ha sammenheng med at det etableres bedre system for klage på taxitjenester og tilhørende uavhengige klageorgan. Se mer om dette nedenfor.

Krav til taxisjåfører

Av hensyn til passasjerenes sikkerhet og for å bedre kvaliteten på taxitjenester, er vi fornøyd med at det i forslaget stilles strengere krav for å få kjøreseddel. Vi er også enige i forslagene til krav som skal stilles for å få kjøreseddel. Vi vil imidlertid understreke at det etter vårt syn er behov for en betydelig bedring i kontrollen med kvaliteten på utøvelse av taxitjenester, herunder behov for å kontrollere om vilkårene for å beholde kjøreseddel er til stede.

Etter vår kjennskap har det vært en uheldig praksis under dagens organisering, der fratakelse av kjøreseddel har vært gjort i svært liten grad, og ikke har vært gjort der det har vært mulig og nødvendig. Dette henger sammen med manglende kommunikasjon mellom politi/påtalemyndighet, løyvemyndighet og bransje. Vi er også kjent med at påtalemyndigheten av ulike grunner har unnlatt å ta med påstand om fratakelse av kjøreseddel i tiltalebeslutningen, enten fordi de mangler kjennskap til tiltaltes arbeid som sjåfør, eller fordi påstand om fratakelse av kjøreseddel innebærer dobbel straff (som kan være uønsket ut i fra størrelsen på straffen). Vi er også kjent med at anledningen til å bruke forvaltningsvedtak som et alternativ til å frata kjøreseddel brukes i svært liten grad.

Det er svært uheldig at det ikke føres tilstrekkelig kontroll med at sjåførene er skikket til å ivareta passasjerenes sikkerhet. Vi vil derfor understreke at det er





særdeles viktig at den nye drosjereguleringer innebærer en klar forbedring i kontrollen med kjøreseddel. Her vil vi også understreke at det må etableres bedre system for klage og klagebehandling som gjør det mulig å identifisere sjåfører som er uskikket til å utøve taxitjenester.

Tiltak for å hindre en uheldig prisutvikling som følge av deregulering

Erfaringer fra andre land, blant annet Irland og Sverige, viser at en deregulering av taximarkedet innebærer en potensiell risiko for overetablering i markedet. Kombinert med et sviktende konkurransegrunnlag i deler av markedet (holdeplass og praiemarkedet) og en manglende prissensitivitet hos taxikundene, gir dette risiko for uønsket prisøkning. Både Forbrukerrådet og Konkurransetilsynet peker på den manglende prissensitiviteten i taximarkedet.

De fleste kundene benytter taximarkedet sjelden og har manglende kjennskap til prisnivået på tjenesten. I tillegg er det vanskelig å orientere seg om pris og sammenligne pris på tjenesten. Dette gjelder spesielt i situasjoner der kjøp av taxitjenester skjer i praiemarkedet og ved kjøp av taxitjenester fra holdeplass. I Sverige førte dereguleringen til at enkelte taxiselskap, og spesielt enkeltstående løyvehavere (friåkere), tok svært høy pris for tjenesten (ågerpris). Dette utviklet seg til å bli et betydelig omdømmeproblem for Stockholm der kunder i enkeltsituasjoner betalte eksepsjonelt høy pris for taxitjenesten. Forbrukerrådet beskriver disse erfaringene i sin taxiutredning. Forslaget fra regjeringen innebærer etter vårt syn en betydelig risiko for utvikling av en liknende situasjon i de største byene i Norge. En slik utvikling vil etter vårt syn være svært uheldig fra et forbrukerperspektiv.

I Sverige er det tatt i bruk flere virkemidler for å løse utfordringen med ågerpris. I første omgang ble det innført et system med jamførpris og prisinformasjon på taxien som skulle gjøre det enklere for kunden å sammenligne pris på tjenesten. Dette er et system tilsvarende det vi har i Norge. Dette viste seg lite nyttig ved kjøp av taxitjeneste fra holdeplass fordi kunden vanskelig kunne gå fra bil til bil og sammenligne priser. Et påfølgende tiltak med krav til økt skriftstørrelse på prisoppslaget i bilen, hjalp etter vår kjennskap ikke nevneverdig på utfordringen. Det ble derfor besluttet å innføre et krav om skriftlig avtale med kunden om pris på tjenesten for taxiturer der jamførprisen overstiger 500 SEK. Det sistnevnte tiltaket har etter vår kjennskap ført til en bedring av situasjonen for taxikunder i Stockholm. Med skriftlighet aksepteres en sms-korrespondanse med kunden eller eksempelvis en utskrift av pristilbudet.





Amsterdam opplevde en liknende prisøkning i taximarkedet etter deregulering. Nederland har derfor valgt å beholde en nasjonal maksprisregulering også i større byer som Amsterdam.

NAF etterlyser at Samferdselsdepartementet i sitt høringsforslag adresserer den potensielle risikoen for overprising av taxitjenester som følge av deregulering av markedet. Vi ber om at departementet vurderer innføring av liknende tiltak som i Sverige eller Nederland, eller vurderer alternative tiltak som kan forhindre en uønsket prisutvikling i markedet. I tillegg bør det etter vårt syn iverksettes tiltak for å bedre informasjonen om pris på taxitjenester i samarbeid med forbrukerorganisasjoner og bransjeorganisasjoner. Det er spesielt ved holdeplasser i de større byene det vil være behov for en form for prisinformasjon som gjør det enkelt for kunden å sammenlikne taxitjenester uten forhåndskjennskap til markedet.

Bedre klagemuligheter for taxikundene

Som nevnt ovenfor vil vi oppfordre til at det etableres bedre klagemuligheter for taxikundene. Det er behov for slike ordninger i dag, og dette vil etter vårt syn forsterkes ved en deregulering av markedet. Spesielt dersom enkeltstående løyvehavere skal operere fritt uten tilknytning til en form for sentral. Vi anbefaler for det første at klage på taxitjenester innlemmes i Transportklagenemnda. For det andre anbefaler vi at det etableres enkle, digitale klagemuligheter som gir taxikunden anledning til å innrapportere uheldige hendelser til løyvemyndighet og hos den myndighet som gis ansvar for å tildele og frata kjøreseddel.

Geir Malmedal

Leder NAF Politikk og Forbruker

Janne Pedersen

Seniorrådgiver

