

Fra: Eirik.Strand@oppland.org
Sendt: 20. desember 2018 14:04
Til: postmottak SD
Emne: 201802179-133 - Høring om endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.
Vedlegg: Vedtak FU, 04122018, Sak 96-18, Høring; endringer i drosjereguleringenpdf; Høring; endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen m....pdf

Hei

Vi viser Samferdselsdepartementets ovennevnte høring.

Høringsnotatet ble politisk behandlet i fylkesutvalget i Oppland fylkeskommune 4. desember 2018.

Vedlagt oversendes saksinnstilling og fylkesutvalgets vedtak.

Vennlig hilsen

Eirik Strand
Leder for Opplandstrafikk

Mob: 907 99 116 Tlf: 612 89 240

opplands
●●● TRAFIKK 

www.opplandstrafikk.no postmottak@oppland.org
Oppland fylkeskommune, Postboks 988, 2626 Lillehammer

Fra: Sæther Åshild <Ashild.Sather@sd.dep.no>

Sendt: mandag 1. oktober 2018 12.22

Til: Abelia <post@abelia.no>; Akademikerne <akademikerne@akademikerne.no>;
postmottak@afk.no; Postmottak ASD <Postmottak@asd.dep.no>; post@spekter.no;
postmottak@austagderfk.no; Postmottak BLD <Postmottak@bld.dep.no>; Buskerud Fylkeskommune
<postmottak@bfk.no>; postkasse@datatilsynet.no; Postmottak Difi <postmottak@difi.no>;
post@fagforbundet.no; firmapost@finansnorge.no; Postmottak Finansdepartementet
<postmottak@fin.dep.no>; Finnmark Fylkeskommune <postmottak@ffk.no>;
post@forbrukertilsynet.no; postmottak@fd.dep.no; post@ffo.no; Hedmark Fylkeskommune
<postmottak@hedmark.org>; postmottak@helse-midt.no; postmottak@helse-nord.no; Postmottak
HOD <postmottak@hod.dep.no>; postmottak@helse-sorost.no; helse@helse-vest.no; hfk@hfk.no;
Virke <info@virke.no>; hoff@ikt-norge.no; post@its-norway.no; postmottak@justervesenet.no;
Postmottak Justisdepartementet <postmottak@jd.dep.no>; Postmottak KLD
<Postmottak@kld.dep.no>; post@kollektivtrafikk.no; Postmottak KMD <postmottak@kmd.dep.no>;
post@ktvas.no; post@konkurransetilsynet.no; Kommunenes Sentralforbund <ks@ks.no>; ks-bedrift@ks.no;
Postmottak KUD <POSTMOTTAK@kud.dep.no>; Postmottak KD
<postmottak@kd.dep.no>; Postmottak LMD <Postmottak@lmd.dep.no>; Landsorganisasjonen
<lo@lo.no>; post@Ldo.no; Postmottak Miljødirektoratet <post@miljodir.no>; Møre og Romsdal
Fylkeskommune <post@mrfylke.no>; firmapost@nkom.no; post@transport.no; NOKUT - Nasjonalt
organ for kvalitet i utdanningen <postmottak@nokut.no>; post@nfk.no; info@blindeforbundet.no;
nhf@nhf.no; epost@nito.no; post@lastebil.no; post@nortaxi.no;
norges.turbileierforbund@gmail.com; post@nki.no; ntf@transportarbeider.no; Postmottak NFD
<postmottak@nfd.dep.no>; Næringslivet Hovedorganisasjon <firmapost@nho.no>; !Postmottak OED



SAKSPROTOKOLL

Høring; endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.

Arkivsak-dok. 201802179
Saksbehandler Skjalg Wigenstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	04.12.2018	96/18
2 Komite for samferdsel og trafikksikkerhet	28.11.2018	2/18

Fylkesrådmannen sin innstilling

VEDTAK

1. Fylkesutvalget er positivt til en modernisering av regelverk for drosjevirksomhet. Fylkesutvalget tar til etterretning forslaget om at behovsprøving av drosjeløyver, tilhørende driveplikt og krav om tilslutningsplikt til sentraler i sin nåværende form, endres eller bortfaller.
I områder med stor befolkningstetthet kan dette gi økt konkurranse og utvikling, men i områder med mindre og spredt befolkning kan forslaget medføre et dårligere tilbud av drosjetjenester.
2. Fylkesutvalget mener at forslaget om tildeling av eneretter til drosjetransport i gitte områder er et dårlig virkemiddel for sikre drosjetjenester i distriktene. Det vil med stor sannsynlighet kreve fylkeskommunale tilskudd og det er administrativt krevende. Derfor ber Oppland fylkeskommune om utredning at vårt forslag om samordning av eneretten med kontrakt for offentlig betalte kjøp. Forslaget er som følger;
 - Fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt får enerett til døgkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser.
 - Fylkeskommunen gjennomfører konkurransen dersom partene ikke blir enig om en annen ansvarlig. Kontraktsvilkår bør i stor grad være etter nasjonal standard.
 - Lengden på kontraktene bør være fem år.
 - Departementet må vurdere om antall kommuner som skal være omfattet av ordningen bør reduseres, men der offentlige kjøp utgjør 2/3 deler eller mer av omsetningen bør fylkeskommunen kunne vedta felles kontrakt for offentlige organisasjoner.
3. Fylkesutvalget støtter forslag om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav til drosjene der det er relevant, kommunegrense bør ikke nødvendigvis være riktig grense.
4. Fylkesutvalget støtter at det innføres kompetansebevis for drosjefører med krav til kundebehandling, etikk, norsk språk, sikkerhet, førstehjelp og kunnskap om transportsystemet i Norge.
5. Fylkesutvalget støtter forslaget om en løyvetype for motorvogn for høyst 9 personer inklusive fører.

men i områder med mindre og spredt befolkning kan forslaget medføre et dårligere tilbud av drosjetjenester.

2. Fylkesutvalget mener at forslaget om tildeling av eneretter til drosjetransport i gitte områder er et dårlig virkemiddel for sikre drosjetjenester i distriktene. Det vil med stor sannsynlighet kreve fylkeskommunale tilskudd og det er administrativt krevende. Derfor ber Oppland fylkeskommune om utredning at vårt forslag om samordning av eneretten med kontrakt for offentlig betalte kjøp. Forslaget er som følger;
 - Fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt får enerett til døgkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser.
 - Fylkeskommunen gjennomfører konkurransen dersom partene ikke blir enig om en annen ansvarlig. Kontraktsvilkår bør i stor grad være etter nasjonal standard.
 - Lengden på kontraktene bør være fem år.
 - Departementet må vurdere om antall kommuner som skal være omfattet av ordningen bør reduseres, men der offentlige kjøp utgjør 2/3 deler eller mer av omsetningen bør fylkeskommunen kunne vedta felles kontrakt for offentlige organisasjoner.
3. Fylkesutvalget støtter forslag om at fylkeskommunene kan stille miljøkrav til drosjene der det er relevant, kommunegrense bør ikke nødvendigvis være riktig grense.
4. Fylkesutvalget støtter at det innføres kompetansebevis for drosjefører med krav til kundebehandling, etikk, norsk språk, sikkerhet, førstehjelp og kunnskap om transportsystemet i Norge.
I tillegg mener vi at:
 - Det må fortsatt stilles krav til god faglig og økonomisk kompetanse for løyvehavere.
 - Det må opprettes nasjonalt register for kjøreseddel.
 - Drosjetjenester må inngå i en nasjonal, offentlig klageinstans for forbrukere.
 - Taxinæringen utfører et viktig samfunnsoppdrag for innbyggerne våre, taxiene må ha tydelig merking med lys-skilt på taket og ha en form for taksameter.
5. Fylkesutvalget støtter forslaget om en løyvetype for motorvogn for høyst 9 personer inklusive fører.
6. Fylkesutvalget støtter ikke forslaget om å flytte løyvemyndigheten til Statens vegvesen.
7. Med utsikter til mange nye utøvere i markedet må kontrollen med virksomheten økes betydelig. Det er avgjørende for taxibransjen og myndighetene at man får en god overgangsløsning.



Arkivsak-dok. 201802179-159
Saksbehandler Skjalg Wigenstad

Saksgang
Fylkesutvalget
Komite for samferdsel og trafiksikkerhet

Møtedato
04.12.2018
28.11.2018

HØRING; ENDRINGER I DROSJEREGULERINGEN - OPPHEVING AV BEHOVSPRØVINGEN MV.

Fylkesrådmannen sin innstilling

VEDTAK

1. Fylkesutvalget er positivt til en modernisering av regelverk for drosjevirksomhet. Fylkesutvalget tar til etterretning forslaget om at behovsprøving av drosjeløyver, tilhørende driveplikt og krav om tilslutningsplikt til sentraler i sin nåværende form, endres eller bortfaller.
I områder med stor befolkningstetthet kan dette gi økt konkurranse og utvikling, men i områder med mindre og spredt befolkning kan forslaget medføre et dårligere tilbud av drosjetjenester.
2. Fylkesutvalget mener at forslaget om tildeling av eneretter til drosjetransport i gitte områder er et dårlig virkemiddel for sikre drosjetjenester i distriktene. Det vil med stor sannsynlighet kreve fylkeskommunale tilskudd og det er administrativt krevende. Derfor ber Oppland fylkeskommune om utredning at vårt forslag om samordning av eneretten med kontrakt for offentlig betalte kjøp. Forslaget er som følger;
 - Fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt får enerett til døgnkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser.
 - Fylkeskommunen gjennomfører konkurransen dersom partene ikke blir enig om en annen ansvarlig. Kontraktsvilkår bør i stor grad være etter nasjonal standard.
 - Lengden på kontraktene bør være fem år.
 - Departementet må vurdere om antall kommuner som skal være omfattet av ordningen bør reduseres, men der offentlige kjøp utgjør 2/3 deler eller mer av omsetningen bør fylkeskommunen kunne vedta felles kontrakt for offentlige organisasjoner.

Saksinnstilling

1. Departementets høringsnotat

Samferdselsdepartementet har sendt forslag til endringer i drosjeregulverket på høring med frist 1. januar 2019. Høringsnotatet er en total gjennomgang av dagens drosjeregulering, og forslagene til regelendringer innebærer en total endring av denne.

Hovedpunktene i forslag til endring er følgende:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovedervert for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi.
- Innføre ett drosjeløyve for all persontransport med kjøretøy med åtte sitteplasser i tillegg til fører.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens vegvesen.
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring av alle drosjeturer.
- Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.
- Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.
- Justere hjemmelen for fylkeskommunene til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knyttes til kommunegrensene.

Samferdselsdepartementet har i brev av 01.10.2018 sendt på høring forslag til endringer i drosjeregulverket. Høringsfrist er satt til den 1. januar 2019.

Forslagene departementet fremmer i høringsnotatet innebærer endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy. I tillegg foreslås mindre endringer i forskrift av 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn.

Samferdselsdepartementets høringsnotat er sendt ut til aktuelle enheter/ organisasjoner i fylkeskommunen/ fylket for eventuelle kommentarer. Det er kommet inn tre svar.

1.1 Bakgrunn for forslagene

Departementet begrunner forslaget med at det har over tid vært indikasjoner på at drosjemarkedet i Norge ikke fungerer optimalt. I tillegg har ESA pekt på deler av regelverket som de mener er i strid med retten til fri etablering etter EØS-avtalen (artikkel 31).

Høringsnotatet er en total gjennomgang av dagens drosjeregulering, og forslagene til regelendringer innebærer en stor modernisering av denne.

De framholder at erfaringene fra dagens drosjemarked er at drosjene har en tendens til å trekke inn mot byer og knutepunkter med stort passasjergrunnlag fremfor å være stasjonert i distrikter eller randsoner med lavere passasjergrunnlag. Særlig i områder med et fåtall innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. I disse delmarkedene vil det være lavere inntjeningspotensial, og trolig ulønnsomt, å drive drosjevirkosomhet hele døgnet og hele året, 24 – 7 tilbud. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten. Uten andre virkemidler for å sikre drosjetilbudet, vil drosjetilbudet i disse områdene kunne reduseres eller bortfalle helt. Imidlertid kan deltidskjørere potensielt dekke opp noe av etterspørselen.

Denne vurderingen er fylkesrådmannen enig i, men vi tror ikke løsningen med å tildele enerett er nok. Det må knyttes rettigheter til eneretten utover å betjene privatbetalende passasjerer.

I dag er den offentlige sin andel av innkjørt beløp for drosjene i Oppland fra ca. 50 % i Gjøvik og Lillehammer til over 90 % i enkelte kommuner i distriktene.

Bærebjelken for drosjetilbudet i distriktene er pasienttransport, alle løsninger som ikke omfatter den, blir mer eller mindre samfunnsøkonomisk ineffektive. Det er flere forhold ved pasienttransporten som gjør den så sentral, det ene er det store volumet, det andre er at den er døgntilgjengelig beredskapstjeneste og det er gode krav til utførelse når det gjelder kunnskap om førstehjelp og kundebehandling.

Samfunnsmessig sett vil dagens forslag om enerett stykke opp drosjetilbudet i distriktet og gjøre det mindre effektivt. Det er stor fare for at det offentlig vil betale for beredskapsdelen to ganger og deling av volumene vil gjøre det mindre lønnsomt. I korthet vil det være fare for at to eller flere betaler for hvert sitt system, eller at en operatør vil kunne fakturere helseforetaket og fylkeskommunen for samme tjeneste.

Helseforetaket og fylkeskommunene i Oppland og Hedmark hadde i perioden 2005 -2009 en forsøksordning for Offentlig betalt transport. Dette gav mange besparelser, men en mer strømlinjeforming av pasienttransport i Norge gjorde at Sykehuset Innlandet trakk seg ut. I ettertid har kostnadsnivået økt vesentlig for begge innkjøperne. Det sektoriserste Norge har vunnet fram som løsning.

Dersom en legger intensjon med regionreformen til grunn, er endringsforslagene til drosjeregulering en plan for enda mer sentralisering. Distriktene får færre instrumenter til å styrke grunnlaget for fortsatt attraktiv bosetting. Dersom enerettforslag skal benyttes, må man regne med at det kreves tilskudd om det settes normale krav til tilgjengelighet i tilbudet.

Oppland fylkeskommune foreslår at

- Fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte transporter og at den som vinner kontrakt får enerett til døgntilgjengelig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser.
- Fylkeskommunen gjennomfører konkurransen dersom partene ikke blir enig om en annen ansvarlig. Kontraktsvilkår bør i stor grad være etter nasjonal standard.
- Lengden på kontraktene bør være fem år.
- Departementet må vurdere om antall kommuner som skal være omfattet av ordningen bør reduseres, men der offentlige kjøp utgjør 2/3 deler eller mer av

2.6 Flytte løyvemyndighet fra fylkeskommunene til Statens vegvesen.

Statens Vegvesen i Lærdal har fra 2015 vært nasjonal løyvemyndighet med ansvar for gods- og turvognløyper. De har opparbeidet seg kompetanse på området, og det foreslås at de blir løyvemyndighet også for drosjeløyper. Forslagsstiller mener dette vil gi en effektivisering av løyveforvaltningen, mindre ressursbruk for offentlige myndigheter og mindre forskjeller ved tildeling av løyper. Videre mener de at det vil være behov for færre årsverk som jobber med drosjeforvaltningen hos en sentralisert myndighet enn i fylkeskommunene, som vil få frigitt ressurser.

Fylkesrådmannen slutter seg til forslaget om at løyvemyndigheten flyttes fra fylkeskommunen til Statens vegvesen.

Fylkeskommunen vil fortsatt være løyvemyndighet for persontransport i rute og persontransport med fartøy.

2.7 Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring av alle drosjeturer.

Tilknytningsplikten til drosjesentraler foreslås opphevet. Løyvehavere står fritt til å organisere seg på andre måter; kjøre for seg selv, være tilknyttet en sentral eller annen formidlingsløsning. Løyvehaver/den sentralen de er tilsluttet har plikt til å innrapportere opplysninger om drift til skattemyndigheter. Dagens krav om taksameter videreføres inntil eventuelle nye mobile applikasjoner er godkjent. Alle drosjeturer skal loggføres i et GNSS-system for sikker lagring og sletting etter at lagringsperiode er over.

Oppheving av tilslutningsplikten gir løyvehavere anledning til å drive alene, sammen i selskapsform, eller kjøpe tjenester som bestillingsmottak og fakturering fra andre. Ny teknologi gjør stedvis fysisk stasjoneringsssted unødvendig. Utfordringen her er igjen distriktene, som blir skadelidende når løyvemyndighet ikke kan pålegge stasjoneringssplikt, og løyvehavere selv kan bestemme om, når og hvor de vil kjøre.

Fylkesrådmannen mener at inntil ny teknologi er utviklet og godkjent som sikker og nøyaktig dokumentasjon og lagring, må det fortsatt være krav om bruk av taksameter for alle som vil drive drosjevirkksomhet, og krav til avlevering av taksameterdata til aktuelle instanser (skatt). Det vises til at ei arbeidsgruppe i departementet skal innen 2018 vurdere om det er mulig å stille teknologinøytrale krav som erstatning for dagens taksameter.

2.8 Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.

Det innføres fagkompetansekrav til fører av drosje; kundeservice, førstehjelp, språkkunnskap ol., i tillegg til kjøreseddel. Kjøreseddel skal knyttes opp mot kompetansebevis for avlagt sjåføreksamen hos Statens Vegvesen.

Forslaget om å stille fagkompetansekrav til fører av drosje støttes. Dette er positivt, og nødvendig. Fagkompetanskravet for faglig kvalifisering av sjåfører må ha et tilstrekkelig høyt nivå, det tenkes da på kundebehandling, spesielt av passasjer med funksjonshemninger, etikk, språk, sikkerhet, førstehjelp og kunnskap om transportsystemet i Norge. Vi vil understreke at sjåføren behersker norsk

Departementet foreslår å foreta en evaluering av endringene i regelverket tre år etter ikrafttredelse. Tre år bør være tilstrekkelig tid til at effektene av en regelverksendring vil kunne materialisere seg, og danne grunnlag for om endringene har virket etter formålet og fungert godt i praksis.

Ikrafttredelse fra 01.01.2020 vil sammenfalle med endringer og gjennomføringen av regionreformen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

De framlagte forslagene er uprøvde og det kan være vanskelig å vite hva de økonomiske og administrative konsekvensene kan bli. Dersom konkurransen fungerer som forutsatt, vil det gi innsparinger ved kjøp av drosjetjenester for områder i landet hvor det er grunnlag for konkurrerende løyvehavere, mens i distriktene vil det være vanskelig å se at det blir et velfungerende marked. Fylkeskommunen kan få frigjort ressurser dersom løyvemyndighet flyttes til Statens Vegvesen, men mister inntekten fra løyvegebyrene.

Innføring av enerettssystem kan gi vesentlig økonomiske og administrative konsekvenser for fylkeskommunen. Vurdering av områder som skal ha enerett, utlysing og tildeling av eneretter og administrasjon av disse er en side av saken, i tillegg kommer eventuelle økonomisk kompensasjon til de som blir tildelt enerettskontrakter.

Fylkesrådmannen mener at om enerett og offentlig kjøp kobles i en kontrakt med en viss varighet, så vil det gi beste og mest forutsigbare tjenestetilbudet for distriktene i Oppland.

4. Høringsuttaler

Det er kommet inn tre høringsuttalelse til Oppland fylkeskommune.

Sykehuset Innlandet HF

De vil formidle sine synspunkter til Samferdselsdepartementet via Helse Sør – Øst, men vil likevel komme med noen synspunkter på enkelte av punktene.

- De stiller seg bak forslaget om å oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og hovederverv. Driveplikten kan i kontraktmarkedet erstattes med kontraktbestemmelser
- SI HF er redd for problemer knyttet til enerett, og frarådes. Opprettholdelse av transporttilbud i distriktene bør søkes gjennom kjøp av tjenester på linje med øvrig kollektivtilbud
- Positivt til 10 årig løyve
- SI HF ønsker åpen konkurranse i drosjemarkedet
- Bedre samordning på tvers av fylkesgrensa

Rådet for likestilling av funksjonshemmede;

- Tar saken til etterretning

Eldrerådet

Endringene må ikke i vesentlig grad redusere tilbudet til de eldre, og dagens tilbud må ikke endres i negativ retning. Fylket bør beholde løyvemyndighetene, krav om kompetanse styrkes, deri norsk opplæring samt tak på drosjeløyver.