



Samferdselsdepartementet

Saksnr	Løpenr.	Arkiv	Saksansvarleg	Dato
2018/3002	16237/2018	N12	EOYE	29.11.2018

Melding om vedtak i Ørsta formannskap 27.11.2018, sak 167/18

**HØYRING OM ENDRINGAR I DROSJEREGULERINGA - OPPHEVING AV
BEHOVSPRØVING M.V**

Saksprotokoll - Ørsta formannskap - 27.11.2018

VEDTAK:

Ørsta formannskap har vurdert framlegget om endringar i drosjereguleringa i samferdsleddepartementet si sak 18/1690. Formannskapet ber departementet vurdere nøyte kva følgjer derguleringa vil få for drosjemarknaden der kundegrunnlaget er lågt. Elles har formannskapet ikkje merknader til framlegget.

Handsaminga (9 r.f.)

Rådmannen si tilråding vart vedteken med 9 mot 0 røyster

Rett utskrift

Inger Johanne E. Løeng
konsulent

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar: Eldar Rune Øye

Arkivsak: 2018/3002

Løpenr.: 15874/2018

Utvalsaksnr.

Utval

Møtedato

167/18

Ørsta formannskap

27.11.2018

Saka gjeld: **HØYRING OM ENDRINGAR I DROSJEREGULERINGA - OPPHEVING AV BEHOVSPRØVING M.V**

TILRÅDING TIL VEDTAK:

Ørsta formannskap har vurdert framlegget om endringar i drosjereguleringa i samferdsledepartementet si sak 18/1690. Formannskapet ber departementet vurdere nøyte kva følgjer derguleringa vil få for drosjemarknaden der kundegrunnlaget er lågt. Elles har formannskapet ikkje merknader til framlegget.

Saksvedlegg:

I	21.11.2018	21.11.2018	Høyringsbrev om endringar i drosjereguleringa - Oppheving av behovsprøving m.v	Samferdsledepartementet
I	21.11.2018	21.11.2018	Høyringsnotat - Framlegg til endringar av yrkestransportlova	Samferdsledepartementet

Saksopplysningar:

Samferdsledepartementet har sendt eit forslag om endringar i regelverket for drosjedrift ut på høyring. Hovudpunkta i endringsframlegget er å:

- Oppheve reguleringa av tal på drosjer med tilhøyrande driveplikt, tildelingskriteria og krav om hovuderverv for drosjeløyve
- Gi fylkeskommunen høve til å tildele einerettar for drosjetransport i kommunar der talet på innbyggjarar er under ein viss terskelverdi.

Samferdsledepartementet grunngjev behovet for endringane mellom anna med at det over tid har vore indikasjonar på at drosjemarknaden ikkje fungerer optimalt. I tillegg har EFTA sitt overvakingssorgan (ESA) peikt på at deler av gjeldande regelverk er i strid med EØS-avtalen.

Framlegga til regelendringar inneber ein stor revisjon av drosjereguleringa og har som føremål å legge til rette for velfungerande konkurranse i drosjemarknaden. Dette skal medverke til gode tilbod til dei reisande i hele landet.

Departementet skriv at rammevilkåra for drosjemarknaden har endra seg betydeleg sidan gjeldande drosjeregulering vart innført. Mellom anna har teknologiske framsteg ført til enklare tilgang på informasjon, oppdatert informasjon i sanntid og nye måtar å formidle tenester på. Departementet viser mellom anna til at applikasjonsbaserte løysingar for tinging og betaling av transport gjer det mogleg med nye og kostnadseffektive forretningskonsept. Kundane har forventningar om at ny teknologi, som kan gje eit enda betre drosjetilbod, vert teken i bruk. Dagens drosjetenester vert likevel levert stort sett på same måte som tidlegare; gjennom same organisering, for dei same marknadane, til same kvalitet og gjennom dei same forretningsmodellane.

I fylgje departementet er konkurransen i drosjemarknaden svak.

Departementet meiner at dagens regulering med behovsprøving av talet på løyve inneber ei for høg etableringsbarriere, og at den ikkje tek nok høgde for endringar i marknaden. Dette kan igjen føre til at kundane opplever høgare prisar og dårlegare kvalitet på drosjetenestene. Ei oppheving av denne ordninga vil kunne føre til at fleire aktørar kan etablere seg i marknaden, noko som igjen kan stimulere til innovasjon og nytenking.

Departementet viser vidare til at den offentlege administrasjonen av behovsprøvinga er tid- og kostnadskrevjande for, både næringsaktørane og løyvemynde.

Barrierar for etablering, som til dømes avgrensing av talet på løyve, kan i følgje departementet hemme konkurransen i marknaden. I dei siste åra har det blitt lagt meir og meir vekt på betydinga av velfungerande marknader og konkurranse for å sikre effektiv bruk av samfunnet sine ressursar. Dette er også i samsvar med tendensen i resten av Europa og utviklinga i EØS-retten.

Departementet vurderer det slik at desse utviklingstrekkja gjer det naudsynt å gjere ei ny vurdering av om dagens drosjeregulering er tilpassa dagens samfunn. Behovet for ein slik gjennomgang er også tydeleggjort gjennom ein uttale frå ESA om det norske

drosjereguleringa av 22. februar 2017 og rapporten frå Delingsøkonomiutvalet av 6. februar 2017 (NOU 2017: 4) «Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer».

Samferdselsdepartementet uttalar at dei føreslegne lov- og forskriftsendringane skal gjere det enklare å etablere seg i næringa og drive verksemd på ein god måte, også basert på forretningsmodellar som nyttar ny teknologi. Eit nytt regelverk skal vidare ta i vare dei reisande sin tryggleik og medverke til ei ryddig og seriøs drosjenæring.

Hovudpunkta i framlegget til lov- og forskriftsendringar er å:

- Oppheve behovsprøvinga med tilhøyrande driveplikt for køyrety registrert for inntil 8 passasjerar, tildelingskriteria og krav om hovuderverv for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunane høve til å tildele einerettar for drosjetransport i kommunar der talet på innbyggjarar og befolkningstettleiken er under ein viss terskelverdi (under 20 000 eller under 80 innbyggjarar per km²).
- Oppheve oppdelinga i landet i løyvedistrikt.
- Oppheve kravet om at drosjeyrket må vere løyvehavar sitt hovuderverv.
- Vidareføre krav om drosjeløyve, men lempe på innhaldet i løyvekravet ved å fjerne kravet om fagleg kompetanse for løyvehavarar, og lempe på krava til økonomi.
- Innføre eitt drosjeløyve for all persontransport med køyretøy med åtte sitteplassar, i tillegg til førar, og høve til dispensasjon frå krav om merking og takstameter.
- Innføre 10-årige drosjeløyve.
- Flytte løyvemynde frå fylkeskommunane til Statens vegvesen si løyveeining i Lærdal.
- Oppheve sentraltilknytingsplikta for drosjer, og innføre ei plikt til loggføring av alle drosjeturar (i 10 dagar).
- Innføre fagkompetansekrav med eksamen for førar av drosje. Kompetansekrava vil vere førareksamen, kunnskap om tryggleik, førstehjelp og servicearbeid for sårbare grupper. Indirekte språkkrav ved at eksamen må gjennomførast på norsk.
- Innføre krav om at søkkjar til køyresetel må ha hatt alminneleg førarkort i klasse B i minst to år.
- Oppheve høve til å stille krav om kjentmannsprøve.
- Innføre krav om takstameter for all persontransport med personbilar (registrert for inntil 8 sitteplasser i tillegg til sjåfør).
- Krav om merking av køyrety og at berre drosjer med godkjent taklykt skal ha tilgang til kollektivfelt.
- Justere heimelen for fylkeskommunane til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må knytast til kommunegrensene.

- Endre maksimalprisreguleringa slik at maksimalpris vert gjeldande berre i områda der fylkeskommunen kan tildele enerettskontraktar. Det er lagt opp til at denne ordninga vert evaluert etter ei viss tid.

Framlegg til dato for iverksetting: 1. januar 2020, men med overgangsordningar.

Vurdering og konklusjon:

Når det gjeld økonomiske og administrative konsekvensar så oppsummerer departementet følgjande på side 85 i høyringsnotatet:

«6.1 Sammendrag

Dagens regulering av drosjemarkedet innebærer etableringshindringer som virker hemmende på konkurranse. Manglende konkurranse bidrar til høyere pris og lavere kvalitet på tilbudet og gir et effektivitetstap for samfunnet. Ved å oppheve behovsprøvingen, oppheves også den viktigste barrieren for å kunne etablere seg i drosjemarkedet. I tillegg foreslår departementet oppheving av kravet om hovederverv, lempede krav til løyvehaver, oppheving av sentraltilknytningsplikten. Oppheving av behovsprøvingen vil også føre til friere adgang til valg av organisasjonsform. Disse endringene vil ytterligere redusere etableringsbarrierene i drosjemarkedet og være til fordel for de som søker løyve. Friere etablering i markedet muliggjør en mer effektiv markedstilpasning, som kan være fordelaktig både for næringen og kundene.

Hvilken effekt dereguleringen vil ha på pris i ulike områder, er usikkert. Samtidig som etableringshindringene reduseres, legger ny teknologi til rette for at kundene enklere kan innhente prisinformasjon. Det er derfor grunn til å forvente at næringen i større grad vil konkurrere på pris. Dette kan bidra til bedre sammenheng mellom prisen på tjenesten og kostnaden ved å tilby den. På generell basis skal dette være gunstig for forbrukerne, men i områder eller på tider med lav etterspørsel kan kostnaden ved å tilby drosjetjenestene bli høyere enn det kundene er villige til å betale, og som en konsekvens gi et svekket drosjetilbud.

For å sikre drosjetilbud der markedet ellers ikke ville ha levert nødvendige drosjetjenester, kan fylkeskommunene tildele eneretter til løyvehavere i bestemte områder, med eller uten kompensasjon. En enerett kan bidra til å opprettholde fylkeskommunenes utgifter til drosjeberedskap på samme nivå som i dag, men det kan ikke utelukkes behov for å også yte økonomisk kompensasjon til løyvehavere i enkelte områder. I disse områdene sikres også prisene gjennom å videreføre maksimalprisregulering. Fylkeskommunene må også påregne visse administrasjonskostnader til å oppfylle kravet om begrunnelse av behovet for å tildele eneretter og gjennomføre kjøp/kontraktstildelinger.

De samfunnsøkonomiske virkningene er krevende å kvantifisere. Samlet sett vurderer departementet at de samlede gevinstene ved endringsforslagene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser.»

Departementet ser ikkje bort frå at opphevinga av behovsprøvinga og tilhøyrande driveplikt kan føre til eit dårlegare tilbod på stader og til tider der det er få kundar. Departementet røyser også spørsmålet om marknaden vil levere eit tilfredsstillande drosjetilbod i distriktsområde med lågt kundegrunnlag.

Departementet meiner at det er vanskeleg å føreseie korleis marknadsaktørane vil tilpasse seg ein deregulert marknad, utan behovsprøving og driveplikt. Det er difor viktig at lokale løyvmeynde kan sikre eit tilstrekkeleg drosjetilbod, som er ein del av det totale transporttilbodet. Til dømes gjennom tildeling av lokale einerettar for drosjetransport. Det vert gjort framlegg om at departementet skal få heimel til å fastsetje terskelnivåa for innbyggartall og innbyggartettleik i forskrift. Departementet seier likevel at det ikkje bør vere høve til å gjere inngrep i drosjemarknaden (med einerettar) i kommunar med meir 20 000 eller fleire innbyggjarar, og med høgare befolkningstettleik enn 80 innbyggjarar per km².

Framlegget inneheld ein regel om at einerettar skal tildelast gjennom kontrakt og ei varigheit på inntil 3 år.

Rådmannen vurderer høyringa som eit framlegg om tilpassing til ESA sine føringar om fri konkurranse og lik etableringsrett gjennom ei deregulering av marknaden for denne typen persontransport. Dagens regulering har i følgje konkurransetilsynet ei rekke svakheiter som svekkjer konkurranse og er til ulempe for forbrukarane. Det er positivt at det vert lagt opp til å styrke fagkompetansekrava for sjåførane, men rådmannen stiller seg spørjande til å oppheve høvet til å krevje kjentmannsprøve. Rådmannen usikker på kva følgjer dereguleringa vil få for tilbodet der kundegrunnlaget er lågt.

Ørsta, 21.11.2018

Wenche Solheim
rådmann

Eldar Rune Øye
assisterande rådmann