



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

/Team plan og samferdsel

Vår dato 14.12.2018
Deres dato
Vår referanse 18/11640-5
Deres referanse
Vår saksbehandler Susanne Johansen

Høringsuttalelse - endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen

Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 12.12.2018 sak 44/18

Det blei fatta følgjande vedtak:

Vedtak

1. Telemark fylkeskommune går imot å oppheve ordninga med behovsprøving av drosjeløyver. Tilhøyrande driveplikt og sentraltilknytingsplikt videreføres. Telemark fylkeskommune meiner drosjetransport er ein del av det kollektive transporttilbudet. Løyvestyresmakta bør difor vera under folkevalt kontroll og sikre eit godt tilbod til publikum i alle delar av landet og eit anstendig arbeidsliv for sjåførane. Fylkeskommunane skal framleis ha ansvar for tildeling av drosjeløyve og driveplikt.
2. Telemark fylkeskommune vil fortsette ordningen med at drosjer kan ha løyve til inntil 16 passasjer med plass til rullestol. Dette for å gi et fortsatt godt tilbud til skoleelever og funksjonshemmede.
3. Telemark fylkeskommune er samd i at det bør stillast strengare krav til sjåførane, men meiner at alle dagenes obligatoriske krav for å få tildelt drosjeløyve etter yrkestransportlova §4 skal oppretthaldast.
4. Telemark fylkeskommune meiner at maksimalprisordninga bør utvidast til heile landet.
5. Merkingen av løyvenummer på utsida av drosjen må vera i ein kontrast til fargen på bilen. Kun drosjer med taklampe skal ha tilgang til å benytte kollektivfeltet og drosjeholdeplassen.

Saksprotokoll og fylkesrådmannen sitt framlegg til hovudutvalet ligg vedlagt.

Med vennlig hilsen
Susanne Johansen

Susanne.Johansen@t-fk.no
+47 35 91 73 12

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no



/Team plan og samferdsel

Vår dato 14.12.2018
Vår referanse 18/11640-5

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Samferdselsdepartementet		Postboks 8010 Dep	0030 OSLO

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.



Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 18/11640
Arkivkode
Sakshandsamar Susanne Johansen

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	12.12.2018	44/18

Høring - endringer i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen

Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 12.12.2018 sak 44/18

Møtehandsaming

Representanten Birger Hovden (Ap) fremma følgjande nytt forslag:

1. Telemark fylkeskommune går imot å oppheve ordninga med behovsprøving av drosjeløyver. Tilhøyrande driveplikt og sentraltilknytingsplikt videreføres. Telemark fylkeskommune meiner drosjetransport er ein del av det kollektive transporttilbudet. Løyvestyresmakta bør difor vera under folkevalt kontroll og sikre eit godt tilbud til publikum i alle delar av landet og eit anstendig arbeidsliv for sjåførane. Fylkeskommunane skal framleis ha ansvar for tildeling av drosjeløyve og driveplikt.
2. Telemark fylkeskommune vil fortsette ordningen med at drosjer kan ha løyve til inntil 16 passasjer med plass til rullestol. Dette for å gi et fortsatt godt tilbud til skoleelever og funksjonshemmede.
3. Telemark fylkeskommune er samd i at det bør stillast strengare krav til sjåførane, men meiner at alle dagenes obligatoriske krav for å få tildelt drosjeløyve etter yrkestransportlova §4 skal oppretthaldast.
4. Telemark fylkeskommune meiner at maksimalprisordninga bør utvidast til heile landet.
5. Merkingen av løyvenummer på utsida av drosjen må vera i ein kontrast til fargen på bilen. Kun drosjer med taklampe skal ha tilgang til å benytte kollektivfeltet og drosjeholdeplassen.

Votering

Forslaget frå fylkesrådmannen blei satt opp mot forslaget frå Hovden.
Forslaget frå Hovden blei samrøystes vedtatt.

Vedtak

1. Telemark fylkeskommune går imot å oppheve ordninga med behovsprøving av drosjeløyver. Tilhøyrande driveplikt og sentraltilknytingsplikt videreføres. Telemark fylkeskommune meiner drosjetransport er ein del av det kollektive transporttilbudet. Løyvestyresmakta bør difor vera under folkevalt kontroll og sikre eit godt tilbod til publikum i alle delar av landet og eit anstendig arbeidsliv for sjåførane. Fylkeskommunane skal framleis ha ansvar for tildeling av drosjeløyve og driveplikt.
2. Telemark fylkeskommune vil fortsette ordningen med at drosjer kan ha løyve til inntil 16 passasjer med plass til rullestol. Dette for å gi et fortsatt godt tilbud til skoleelever og funksjonshemmede.
3. Telemark fylkeskommune er samd i at det bør stillast strengare krav til sjåførane, men meiner at alle dagenes obligatoriske krav for å få tildelt drosjeløyve etter yrkestransportlova §4 skal oppretthaldast.
4. Telemark fylkeskommune meiner at maksimalprisordninga bør utvidast til heile landet.
5. Merkingen av løyvenummer på utsida av drosjen må vera i ein kontrast til fargen på bilen. Kun drosjer med taklampe skal ha tilgang til å benytte kollektivfeltet og drosjeholdeplassen.



Arkivsak-dok. 18/11640-2
Sakshandsamar Susanne Johansen

Saksgang

Møtedato

Hovudutval for samferdsel

12.12.2018

Høyring - endringar i drosjereguleringa - oppheving av behovsprøvinga

Forslag frå fylkesrådmannen:

1. Telemark fylkeskommune tar til etterretning at ordninga med behovsprøving av drosjeløyver, tilhøyrande driveplikt og sentraltilknytings plikt mv. vil falle bort, og støttar departementet i at det er behov for endringar i dagens drosjeregulering.
2. Telemark fylkeskommune meiner at forslaget med oppretting av einerettar slik det kjem fram av høringsnotatet medfører lita endring av behovsprøvinga, sidan eit stort fleirtal av dagens fylkeskommunar vil måtte foreta ei behovsprøving/vurdering også etter endringane. Terskelverdiane i forhold til einerettar bør endrast slik at det omfattar færre kommunar.
3. Skal det opprettast einerettar må det vere under føresetnad av at fylkeskommunen får mynde til å bestemme om det skal vere felles kontrakt for kjøp av offentleg betalte transportar og at den som vinn kontrakt får einerett til døgnkontinuerleg transporttilbod i same område til offentlege maksimalprisar.
4. Telemark fylkeskommune støttar forslaget om at Statens vegvesen, som frå før har ansvar for godsløyver og turvognløyver, overtar ansvaret for drosjeløyver.
5. Telemark fylkeskommune er samd i at det bør stillast strengare krav til sjåførane, men meiner at alle dagens obligatoriske krav for å få tildelt drosjeløyve etter yrkestransportlova §4 bør oppretthaldast.
6. Telemark fylkeskommune meiner at maksimalprisordninga bør utvidast til heile landet.
7. Telemark fylkeskommune meiner at regelen om miljøkrav til drosjer bør setjast som eit objektivt felles statleg krav som gjeld likt for alle løyver i heile landet.

Bakgrunn for saka:

1.oktober 2018 sende Samferdselsdepartementet på høyring forslag til endring i drosjeregelverket. Forslaga som departementet fremmer i høringsnotatet inneber endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om

yrkestransport med motorvogn og fartøy og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport og fartøy. I høyringsnotatet legg departementet opp til å fjerne behovsprøvinga av drosjeløyver, som i dag avgrensar talet på aktørar i drosjemarknaden. Dette er eit forsøk på heilskapleg endring av yrkestransportlova. I tillegg er det forslag om mindre endring i forskrift av 30. september 2010 nr 1307 om takstberekning og maksimalprisar for løyvepliktig transport med motorvogn.

Saksopplysningar:

EFTA sitt overvakingsorgan (ESA) kom 22. februar 2017 med ei grunngeven fråsegn kor dei konkluderte med at den norske drosjereguleringa er i strid med EØS-regelverket. ESA meiner blant anna at behovsprøvinga og plikta for løyvehavar til å vere knytt ein drosjesentral ikkje er i tråd med retten til fri etablering etter EØS-avtalen artikkel 31. Departementet varsla 11. desember 2017, som tilsvaer på fråsegn til ESA, at det ville kome endring i drosjereguleringa kor det blant anna ville bli foreslått ei oppheving av behovsprøvinga og plikta til å vere knytt ein sentral.

Dagens regelverk for drosjer

Behovsprøving for drosje regulerast av føresegnar i Lov om yrkestransport og tilhøyrande forskrift (Forskrift om yrkestransport innanlands med motorvogn eller fartøy). Fylkeskommunen som løyvestyresmakt forvaltar desse føresegnene. Fylkeskommunen har ansvaret for å fastsette talet på drosjeløyver i det enkelte løyvedistrikt. I Telemark er heile fylket eit felles løyvedistrikt for drosjer. Det inneber at drosjene har rett til å ta på seg oppdrag på tvers av kommunar i heile fylket. Dette praktiserast likevel slik at løyvedistriktet er delt inn i definerte køyrekrinsar, som løyvehavarane held seg til. Drosjene har ei plikt til å ta på seg oppdrag staden dei er stasjonert.

Behovsprøvinga set avgrensingar for talet på løyver i løyvedistriktet, då denne vurderinga mellom anna må basere seg på ei vurdering av tilbod og etterspurnad i drosjemarknaden. Det er òg ein føresetnad etter regelverket at ein løyvehavar skal ha drosjeyrket som hovuderverv. Det vil seie at løyve må vere drivverdig, noko som set ei grense for vurderinga av når/om løyvet skal utferdast. Den lovpålagde behovsprøvinga inneber såleis eit visst ansvar for at den som blir tildelt drosjeløyve har eit drivverdig grunnlag, men skal sikre at brukarane har eit rimeleg tilbod av tilgjengelege drosjer.

Eit drosjeløyve gjer rett og plikt til å drive persontransport utanfor rute. Driveplikta svarar til drift/tilgjengelegheit 24 timer i døgnet 7 dagar i veka, med mindre løyvet inngår i eit skriftleg avtalt vaksamarbeid. Behovsprøvinga fungerer som ein kompensasjon for driveplikta ved at drosjene i stor grad har ein rett på denne type transport.

Ledige og eventuelt nyoppretta drosjeløyver tildelast etter kunngjering på fylkeskommunen si heimeside med søknadsfrist. Ledige drosjeløyver tildelast i hovudregelen etter ansiennitet (som fulltids drosjesjåfør). Slike tildelingssaker er forholdsvis ressurskrevjande (berekning av ansiennitet med meir), og det tar relativt lang tid frå eit løyve blir ledig til det blir tildelt på nytt (normalt 3 mnd eller meir). Alle søkjarar til eit drosjeløyve som er kunngjort ledig har klagerett, då tildeling av drosjeløyve er eit enkeltvedtak etter forvaltningslova. Ved klage på ein tildeling, kan ein tildelingssak fort ta eit halvt år. En føresetnad for å få tildela eit drosjeløyve er at vedkommande oppfyller dei obligatoriske krava ved at vedkommande har ein varig næringsverksemd i Noreg, god vandel, tilfredsstillande økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

Drosjesentralar kan berre etablerast etter godkjenning av fylkeskommunen og er såleis også behovsprøva. Drosjesentralen sine vedtekter skal godkjennast av fylkeskommunen. Fylkeskommunen har, med heimel i forskrifta, utarbeidd nærmare reglar for drosjeverksemda i Telemark. Drosjereglement for Telemark blei vedtatt i Hovudutval for samferdsel 13.09.2016.

Ei drosje skal vere utstyrt med skrivande taksameter og typegodkjent taklampe med løyvenummer. Prisfastsettinga av turar regulerast av Konkurransetilsynet sine maksimalprisar for drosje (for kontant turar med inntil 4 personar).

Omgjevnadane for drosjemarknaden har endra seg betydeleg sidan den gjeldande drosjereguleringa blei innført. Blant anna har teknologiske framsteg medverka til enklare tilgang på informasjon, oppdatert informasjon i sanntid og nye måtar å formidle tenester på. Drosjetenester i dag leverast stort sett på same måte som tidlegare; gjennom same organisering, for same marknad, til same kvalitet og gjennom same forretningsmodellar.

Det har vist seg at konkurransen i drosjemarknaden er svak. Høge etableringsbarrierar gjennom avgrensing av talet på drosjeløyver og ei rekke restriksjonar for å få drosjeløyve, kan verke hemjande på konkurranse.

Forslag til endring

Forslaga til regelendringane inneber ein stor revisjon av drosjereguleringa, og har som føremål å legge til rette for velfungerande konkurranse i drosjemarknaden, som skal bidra til gode tilbod til dei reisande. Samtidig er det viktig å sikre eit tilfredsstillande drosjetilbod i heile landet. Departementet meiner at behovsprøvinga som system går lenger enn naudsynt for å sikre eit tilstrekkelig drosjetilbod i heile landet, og meiner dermed at behovsprøvinga bør opphevast. Eit bortfall av behovsprøvinga inneber at det ikkje kan settast eit øvre tak på tal på drosjeløyver. Løyvet vil då bli tildelt alle søkjarar som oppfyller dei objektive krava, noko som betyr at det ikkje er avgrensingar for kor mange løyver den enkelte løyvehavar kan ha.

Dei føreslegne lov- og forskriftsendringane skal gjere det enklare å etablere seg i næringa og å drive verksemd på ein god måte, også basera på forretningsmodellar som tek i bruk ny teknologi. Eit nytt regelverk skal ivareta dei reisande sin sikkerheit og bidra til ein ryddig og seriøs drosjenæring. Forslaga skal vere i tråd med EØS regelverket.

Hovudpunkta i forslag til lov- og forskriftsendringane er å:

- Oppheve reguleringa av eit øvre tak på tal for drosjeløyve med tilhøyrande driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovuderverv for drosjeløyver.
- Gje fylkeskommunane høve til å tildele einerettar for drosjetransport.
- Vidareføre krav om drosjeløyve, men lempe på innhaldet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavarar og lempe på krava til økonomi.
- Innføre eit drosjeløyve for all persontransport med køyretøy med åtte sitjeplassar i tillegg til førar.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Flytte løyvestyresmakta frå fylkeskommunane til Statens vegvesen.
- Oppheve plikta til å vere knytt til ein sentral for drosjer og innføre ei plikt til logging av alle drosjeturar.
- Innføre fagkompetansekrav for førar av drosje.
- Innføre krav om at søkjar til køyresetel må ha hatt alminneleg førarkort i klasse B i minst to år før vedkomande kan tildelast køyresetel for drosje.
- Justere heimelen for fylkeskommunane til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må vere knytt til kommunegrensene.

Prosess og framdrift

Høyringsfrist 01.01.2019

Forslag til endringar i lov leggjast fram for Stortinget vårsesjonen 2019

Nytt regelverk trer i kraft 01.01.2020

Det har vore halde møte med næringa i Telemark. Næringa sine organisasjonar er invitera som eigen høyringsinstans i saka og er oppfordra til å gje eget høyringssvar.

Vurdering frå fylkesrådmannen:

I hovudsak deler fylkesrådmann departementet si skildring av dagens situasjon i drosjemarknaden og konsekvensane for kundane, og tar utgangspunkt i at det er behov for endringar av dagens drosjeregulering. Dette følgjer både av krav om å tilpasse seg EØS-retten og av erfaringar med at dagens

regulering har svakhetar. Fylkesrådmann er samd i målet om å leggje til rette for ein vel fungerande konkurranse i drosjemarknaden, og at målet med dette er å gje eit best mogleg tilbod for publikum. Dagens organisering medfører store effektivitetstap i økonomien både for offentlege kundar og i privatmarknaden. Telemark fylkeskommune er ein stor kunde av drosje- og turvogntenester og handlar for ca. 50 mill. kroner per år.

Ei oppheving av behovsprøvinga for drosje inneber at reguleringa av talet på drosjeløyver fell bort. Talet vil bli «marknadsregulera». Ein kvar som oppfyller dei obligatoriske krava vil kunne få tildelt drosjeløyve. Driveplikta fell bort, og det vil ikkje lenger vere krav om at drosjeyrket er løyvehavaren sitt hovuderverv. Drosjesentralar vil ikkje lengre vere underlagt regulering frå løyvestyresmakta. Heile systemet med kunngjering av ledig løyve, berekning av ansiennitet og høyringsrundar før tildeling vil falle bort.

Departementet har vurdert kva for verkemiddel fylkeskommunane kan ta i bruk for å sikre nødvendig drosjetilbod.

Fylkeskommunane får høve til å tildele lokale einerettar

Departementet føreslår at fylkeskommunen kan gje einerettar etter visse vilkår. Fylkeskommunane skal kunne tildele einerettar i dei tilfella kor marknaden ikkje tilbyr eit tilstrekkeleg drosjetilbod på kommersielle vilkår. Før fylkeskommunen tildelar einerettar må fylkeskommunen vurdere behovet i den einskilde kommune og fatte eit formelt vedtak om å nytte seg av høve til å tildele en einerett. Eit slikt vedtak må fastsettast i ein lokal forskrift. Einerettar kan vurderast i kommunar med mindre enn 20 000 innbyggjarar og tettleik på 80 innbyggjarar per km², med eller utan økonomisk kompensasjon i eit avgrensa område på inntil 3 år. I Telemark utgjer det alle kommunane, med unntak av Porsgrunn kommune.

Dette inneber at fylkeskommunane blir gjeven ansvaret for å behovsprøve dei kommunane som oppfyller vilkåra for einerettar. Slik forslaget er utforma vil det innebere at det ikkje vil vere høve til å tildele einerettar i 38 av 422 kommunar. Det inneberer at fylkeskommunane vil måtte vurdere behovet for einerettar i 384 kommunar.

I forslaget fremkommer det:

«Dersom fylkeskommunene ønsker å tildele enerett i en eller flere av de 384 kommunene (per 1. juni 2018) hvor det etter forslaget vil være tillatt å tildele eneretter, må fylkeskommunen likevel gjøre en konkret vurdering av om et markedsinngrep er nødvendig i det enkelte tilfelle. Dette innebærer at selv om det i utgangspunktet er tillatt å tildele en enerett i en kommune etter yrkestransportregelverket, bør ikke fylkeskommunene tildele eneretter der dette vurderes å gå lenger enn det som er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Departementet legger til grunn at ansvaret for å gjennomføre en tilstrekkelig vurdering av behovet for å tildele eneretter må ligge hos fylkeskommunene.»

Fylkesrådmannen stiller spørsmål om høyringsforslaget i realiteten medfører en deregulering når det kan opprettast einerettar i 384 kommunar. Ansvaret for å vurdere behovet for einerettar leggas til fylkeskommunane, og vil tilsynelatande vere meir omfattande enn dagens løyveforvaltning er for fylkeskommunane. I realiteten vil mange fylker framleis ha eit tilnærma likt system som i dag. Det vil kunne medføre auka kostnader ved at fylka truleg må kjøpe beredskap for å betene privatmarknaden i områder der det ikkje er tilstrekkeleg etterspurnad slik at einerettar skal utlysast.

Slik fylkesrådmannen vurderer det bør forslaget endrast i forhold til eineretter og terskelverdiar. Dagens forslag medfører lita endring av behovsprøvinga sidan eit stort fleirtal av dagens kommunar vil måtte foreta ei behovsprøving/vurdering. Departementet bør vurdere om talet på kommunar som skal vere omfatta av ordninga bør reduserast. Fylkesrådmannen trur likevel ikkje løysninga med å tildele einerett er nok, det må knytast rettigheter til eineretten utover å betene privatbetalande passasjerar. Noko av det viktigaste for drosjetilbodet i distrikta er pasienttransport og skolekøyning, og einerettar må difor koplust opp i mot denne marknaden.

For at einerettskonseptet skal kunne fungere meiner fylkesrådmannen at føresetnaden vil vere at fylkeskommunen får mynde til å avgjere om det skal vere felles kontrakt for kjøp av offentlig betalte

transporter, og at den som vinn kontrakten får einerett til døgnkontinuerleg transporttilbod i same område til offentlege maksimalpriser. Kontraktsvilkår bør i stor grad vere etter nasjonal standard. I høve til avskriving av materiell og sal av bruka materiell, ser fylkesrådmannen at kontraktar på 5 år er med på å redusere prisen og lettast etablering for nye aktørar.

Departementet føreslår at løyvehavar som ikkje har ein einerett kan ta med passasjerar inn i einerettsområde (i den einskilde kommune). Vidare føreslår departementet at løyvehavarar som ikkje har einerett kan ta med passasjerar ut av einerettsområdet, dersom transporten er bestilt på førehand. Transport i kommunar kor fylkeskommunen har tildelt einerett er ikkje tillat for andre enn einerettshavar.

Ei slik løysing vil fylkesrådmannen ikkje rå departementet til å gjera framlegg om. Ei slik løysing vil vere tilnærma lik dagens reglar om køyring i løyvedistriktet, og er i realiteten ikkje ei endring av behovsprøvinga. Ei slik løysing vil etter fylkesrådmannen sin vurdering vera svært vanskeleg å kontrollere og handheve for politiet.

Løyvestyresmakt og løyvedistrikt

Noreg har vore oppdelt i ulike løyvedistrikt først og fremst på grunn av behovsprøvinga og driveplikta. Som ein konsekvens av oppheving av behovsprøvinga vil heile landet utgjere eitt løyvedistrikt. Når heile landet utgjør eitt løyvedistrikt vil det ikkje vere naudsynt med ei lokal styresmakt for lokal vurdering og regulering av talet på drosjeløyve i fylket. Løyvestyresmakta er føreslått lagt til Statens vegvesen i Lærdal. Ettersom Statens vegvesen i Lærdal allereie har ansvar for godsløyver og turvognløyver, vurderast dette som den mest hensiktsmessige plasseringa av løyvestyresmakta.

Fagkompetanse

Samferdselsdepartementet føreslår å fjerne kravet om fagkompetanse for løyvehavar. Departementet meiner at fagkompetansekravet er ei etableringshindring. I staden vert kravet om fagkompetanse flytta over til bilførar.

Fylkesrådmannen meiner at det må stillast strenge krav til utøvar sin profesjon. Her skal personar drive næringsverksemd i persontransport, og ein bør ha kompetanse på tilsvarande måte som gods- og turvognløyve. Løyveordninga skal medverke til at forbrukarane og det offentlege si interesse og trygghet blir ivaretatt. Utan krav om fagkompetanse er det ein risikofaktor i forhold til sikkerheten til publikum, manglande kunnskap om næringsdrift, offentlegrettslege krav samt rolla som arbeidsgjevar. Fagkompetanse medverkar til at kunden får ein tryggare reise, dei tilsette si interesse blir ivaretatt og det offentlege er sikra at tenesteytar kjenner reglane om blant anna skatt og avgifter på området.

Fylkesrådmannen er samd i å innføre eit fagkompetansekrav og krav om å ha hatt førarkort for personbil i to år for å få køyresetel. Fylkesrådmannen meiner at munnleg og skriftleg språkttest bør vera eit krav for alle, også andre EØS borgerar. Dette er viktig av omsyn til tenestebrukarane enten det er tilknytt til skuleskyss, pasienttransport, TT-transport eller annan marknadsgrein. Det er ikkje tilstrekkeleg at arbeidsgjevar vurderer språkferdighetane.

Registrering av verksemda

Fylkesrådmann meiner at det ikkje er tilstrekkeleg med registrering i Einingsregisteret som det er gjort framlegg om. I 2013 vert det ein lovendring i yrkestransportlova. Kor det blant anna blei sett krav om fast og varig verksemd i Noreg jf. yrkestransportlova §4(2) bokstav a).

Fylkesrådmann meiner at av omsyn til kundar, dei tilsette i verksemda og kontakten med offentlege styresmakter, og at ein sikre at transportørar ikkje omgår norske reglar ved å drive verksemda si frå andre land, bør den som skal tildelast drosjeløyve drive ein fast og varig verksemd i Noreg på tilsvarande måte som for turvogn og godsløyve.

Garanti

Samferdselsdepartementet føreslår å fjerne kravet om å stille garanti for å drive drosjeverksemd. Etter departementet si vurdering vil mange kreditorar sjølv utføre kredittvurderingar og omsynet til

kreditorvern har derfor hatt lita tyding i departementet si vurdering. Etter departementet sitt syn er det vanskeleg å sjå gode grunnar for at søkjarar med dårlig økonomi skal bli fråteken moglegheita til å drive inntektsskapande verksemd.

Fylkesrådmannen meiner at det framleis bør vere ein garanti som sikrar at drosjeverksemda kan levere tenesta til ei viss tid, på tilsvarande måte som for turvognløyve og godsløyve. Intensjonen bak garantiordninga, samen med attesting på skatt, mva og konkurs, er å sikre at dei som driv slik verksemd tilfredsstiller visse minimumskrav til økonomisk evne overfor potensielle kreditorar. Garantien skal og sikre like konkurransevilkår ved at løyvehavarane ikkje får betre konkurransetilhøve ved å drive for kreditorane si rekning. Krav om garanti bør vidareførast.

Oppheve plikta til å vere knytt til ein sentral for drosjer og logging drosjeturar

Tilslutningsplikt til drosjesentralar er føreslått oppheva. Den føreslåtte endringa gje drosjesentralane moglegheit til å vere «herre i eiga hus», sette kvalitetsmål, og sjølv velje dei løyvehavarar dei vil ha tilslutta via privatrettslege avtaler.

Det vil bli enklare å etablere ei formidlingsteneste, og samstundes legge til rette for at løyvehavarar kan ta i bruk applikasjonsbaserte løysingar, som erstatning for formidling gjennom drosjesentralar. Nye teknologiske løysingar gjer det stadig lettare å tilby transporttenester på internett og via mobilapplikasjonar. Når tilslutningsplikt til drosjesentralar blir borte, har ikkje drosjekundane lenger nokon stad kor dei kan sette fram eventuelle klager. Det bør derfor opprettast eit nasjonalt klageorgan for drosjekundar, på lik linje med det som finst for kundar i andre transportordningar.

Alle drosjeløyvehavarar plikter å loggføre sine oppdrag, inntening mv. som dokumentasjon for drift i verksemda. Fylkesrådmannen sin vurdering er at den føreslåtte lagringstida på 10 dagar for logging av turar er for kort. Den bør vera minst tre månader. Dette i samband med klager til transportklagenemnda, kontroll av fakturaer m.m. Transportklagenemnda har bede medlemmer å oppbevare slike data i 365 dagar i tillegg til klagefristen, og datatilsynet har godkjent det. Fylkesrådmannen stør departementet si vurdering av mekanismar for å sikre tryggleiken til særleg utsette grupper. Dette talar for lenger lagring av data.

Løyve, uniformering av drosjen taksameter.

Fylkesrådmannen støttar forslaget om å innføre eitt drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for 8 personer i tillegg til førarsetet. Fylkesrådmannen meiner at det bør vere grunnleggjande med tydeleg uniformering og bruk av taksameter ved drosjetransport. Ei diskre utvendig merking av køyretøyet med løyvenummer i skrifthøgde 40 mm gjer det vanskeleg for publikum og kontrollmyndigheitene å fastslå at køyretøyet driv persontransport. Fylkesrådmannen meiner derfor at det framleis bør vere eit minimums krav til taklykt med påskrift TAXI på drosjer. Der det er køyretøy som utelukkande driv med køyring i samband med statsbesøk, bryllaup med vidare kan løyvehavar søkja unntak om uniformering og taksameterplikt.

Miljøkrav knytast til kommunegrensene

Departementet føreslår å justere heimelen for fylkeskommunen til å kunne stille miljøkrav til drosjer, slik at miljøkrav må vere knytt til kommunegrensene i staden for heile løyvedistriktet.

Fylkesrådmannen meiner at regelen om miljøkrav til drosjer bør setjast som eit objektivt felles statleg krav gjeldande likt for alle løyver i heile landet. Eller så bør regelen takast ut av løyvereglane, og miljøkrava vert sett i kvar einskild kontrakt/konkurranse for køyring for helseføretaka og fylkeskommunane. Til dømes har Telemark fylkeskommune frå 01.08.18 krav om at drosjer som køyrer skuleskyss og flexiruter minimum skal oppfylle utsleppskrava til Euro VI motor. 0 utsleppskøyrety får kr 1,- ekstra per km i godtgjersle.

Maksimalpris

Departementet gjer framlegg om at maksimalprisreguleringa endrast slik at maksimalpris behaldast i dei områda kor fylkeskommunane kan tildele einerettskontraktar.

I høyringsnotatet viser departementet til at erfaringar med auka konkurranse i drosjemarknaden har vist seg å gje høgare prisar for kundane enn det teorien skulle tilsei. Forbrukerrådet trekker også fram at konkurransen på pris ikkje fungerer.

Når område med auka konkurranse ikkje klarar å levere konkurransedyktige tenester til under maksimalprisen, er det etter fylkesrådmannen si vurdering ein dokumentasjon på at marknaden ikkje fungerer. For å sikre at ikkje kundane må betale prisen for auka konkurranse i drosjenæringa, bør maksimalprisforskrifta gjelde heile landet.

Administrative konsekvensar og økonomi

Det er foreløpig usikkert om dei føreslåtte endringane vil medføre økonomiske konsekvensar på lang sikt for fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan få ein auka kostnad ved at ein truleg må kjøpe beredskap for å betene privatmarknaden i område der det ikkje er tilstrekkeleg etterspurnad.

Fylkeskommunen har kompetanse til å tildele einerettar og gjennomføre konkurranse i dag, men vil ha behov for auka kapasitet for å gjennomføre det. Mindrearbeid og eventuell kostnadsreduksjon på drosjetransporten fylkeskommunen kjøper på eitt område, vil vege opp for meirarbeid og meirkostnaden på eit anna område. Det tyder at staten si ressursoverføring til fylkeskommunane på dette området, ikkje bør endrast/reduserast.

Vedlegg:

Høyringsbrev av 01.10.2018

Høyringsnotat av 01.10.2018, «*Endringer i drosjereguleringen – Oppheving av behovsprøving mv.*»