

---

**Fra:** Ronny Berntzen <ronny@3t-taxi.no>  
**Sendt:** 12. juli 2022 07:31  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Høringsuttalelse drosje - kunne ikke finne saksnr eller knapp for svar

Jeg representerer Tvedestrand Taxi Tjenester AS, som er et nytt selskap etablert etter innføring av de nye reglene.

Vi ser at mange av høringssvarene er gitt av etablerte aktører i bransjen med egne interesser i å begrense konkurransen og vil derfor velge å komme med våre betraktninger fra det ståstedet vi har som nyetablert aktør med alle ønsker om å gjøre alt riktig og yte et topp tilbud til våre kunder.

Vi kan dessverre ikke se noen knapp for å levere høringssvar eller noe saksnummer for « [horingsnotat-drosje-mai-2022.pdf \(regjeringen.no\)](#) »

Her er våre notater til høringen:

Under pkt 6.1 omhandler det krav om kompetanse for løyvehaver.

Vi istemmer helhjertet dette kravet, men reagerer på at allerede etablerte aktører gjennom flere runder har vært unntatt dette kravet. Her har man ved tidligere korsveier antatt at den som allerede er etablert har kunnskap om alle disse tema som dette angår, men ved egen erfaring har vi sett at det blant mange av disse er både feilaktig og utdatert kompetanse om regelverk så vel som kjørekompetanse. Vi understreker at veldig mange av disse heller ikke innehar elementær forståelse for regnskap, siden dette har vært ivaretatt av regnskapsfører i mange år.

Vårt forslag er:

Primært A) Alle potensielle løyvehavere må gjennomføre løyveprøve med resultat bestått. Eksisterende løyvehavere som ikke har avlagt slik prøve med dagens temaliste, gis en frist på 1 år på gjennomføre og bestå.

Sekundært B) Alle potensielle løyvehavere må gjennomføre løyveprøve med resultat bestått. Eksisterende løyvehavere må gjennomføre prøve og dersom den ikke er bestått, må vedkommende dokumentere gjennomført opplæring på de aktuelle tema innen 2 år.

Under pkt 6.2 brukes følgende argumentasjon

«Departementet legger vekt på at kostnaden for løyvehaver ved å tegne en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap, er lav. Å betale mellom 1500 og 3000 kr i året for å sikre at løyvehaver har tilfredsstillende økonomisk evne, er en liten kostnad for løyvehaver, men gir en stor gevinst for det offentlige»

Dette er et krav som kun gagnar allerede etablerte aktører. For en nyetablert aktør som ennå ikke har bygd opp kundegrunnlag og er i investeringsfasen, så vil det for ENK, DA selskaper o.l være selve eiers økonomi som vurderes, og dersom denne for eksempel er i etablering etter arbeidsledighet, sykdom eller lengere periode som arbeidsledig så vil disse måtte oppfylle hele garantisummen som etableringskrav og dette vil da utgjøre en etableringsstørrelse som favoriserer allerede etablerte aktører. Dersom man har etablert et AS for å gjennomføre etablering på slikt løyve, så vil

forsikringsselskapene på grunn av selskapets alder avslå å gi garanti på slike vilkår. Dette vil si at de som velger den mest gjennomsiktede formen for selskapsetablering vil måtte stille hele garantibeløpet til disposisjon, mens de som er etablerte kan slippe unna med de summene som omtales i høringsutkastet.

Vi observerer også at det brukes referanser til lønnsomhet ganske ofte i utkastet, og når konkurranse oppstår der en part har hatt enerett, så er det naturlig at en part vil måtte bære ulønnsom drift en periode for å etablere seg, og det er ikke det offentliges mandat å sikre lønnsomhet i en bransje. Det var nettopp dette som var utgangspunktet i EUs vedtak som sparket i gang vår egen reform tidligere.

Vi foreslår at det heller legges opp slik:

Primært A) Alle løyvehavere, både nye og gamle må stille med et garantibeløp som låses i bank, og garantier fra bank og forsikring uten slik forutgående innskudd ikke godtas.

Dette vil likestille nye og etablerte utøvere.

Sekundært B) Garantikravet bortfaller, men alle som ønsker å inngi tilbud på offentlig kjøring må stille slik garanti i form av hele beløpet som sikkerhetsstillelse.

Dette vil sikre at hovedintensjonen med garantikrav, nemlig å opprettholde et pågående transporttilbud for det offentlige ved konkurs etc, kan opprettholdes.

Tertiært C) Dersom selskapsform er AS så aksepteres garantien stilt om egenkapitalen er tilsvarende garantibeløpet.

Under pkt 9.3 sies det følgende

«Ekstra utgifter forslaget medfører for løyvehavere er så begrensede at det kun i svært begrenset grad, og da for drosjevirkomheter som driver i veldig liten skala, kan gi seg utslag i økte priser til kundene.»

Her må vi absolutt reagere, siden man sier at de som driver i liten skala skal påføres en uforholdsmessig kostnad basert på størrelse, og at det derfor kan ignoreres. Dette viser at man allerede i dette utkastet har besluttet å gjøre tilpasninger som er skreddersydd for den etablerte delen av næringen.

Annet:

Det er viktig at ikke det blir brukt argumenter som «seriøsitet» eller «lønnsomhet» som favoriserer allerede etablerte aktører. Man må heller ikke forveksle lønnsomhet for en tilfredsstillende situasjon for kundene i det aktuelle markedet. Et monopol er lønnsomt, men det er ikke ønskelig. Skal man bruke markedskrefter til å drive ned kundenes kostnader, så må man akseptere at noen må enten etablere seg ulønnsomt en periode, eller med et mye lavere kostnadsnivå.

MvH

***Ronny Berntzen***

Tvedestrand Taxi Tjenester AS/Taxi 1 Agder

Postboks 28

4901 Tvedestrand

Tlf: **97096632**

Mail: [ronny@3t-taxi.no](mailto:ronny@3t-taxi.no)