



Samferdselsdepartementet

Høring om utsatt iverksettelse av endringer i drosjereguleringen

Innhold

- 1. Hovedinnhold i høringen**
- 2. Bakgrunn for forslaget**
- 3. Gjeldende rett**
- 4. Nærmere om forslaget**
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser**
- 6. Merknader til de konkrete endringene**

Forslag til endring i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)

Forslag til endring i lov om endring i forskrift om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

1. Hovedinnhold i høringen

Samferdselsdepartementet fremmer her forslag til endringer i lov 21. juni 2019 nr. 67 om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) og forskrift av 6. desember 2019 nr. 1646 om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften). Departementet foreslår å endre tidspunktet for iverksettelse av lov- og forskriftsendringene fra 1. juli 2020 til 1. november 2020. Forslaget innebærer også at overgangsordningene for de særskilte løyvetypene forskyves tilsvarende.

Stortinget har i ovennevnte lov (endringslova) vedtatt endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). De vedtatte lovendringene skal legge til rette for et velfungerende drosjemarked, som skal bidra til gode tilbud for de reisende. Samferdselsdepartementet har fulgt opp lovendringene med relevante endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Som følge av utbruddet av covid-19 har det etter 12. mars 2020 vært nedgang i etterspørselen etter drosjetjenester på opp mot 90 prosent. Virusutbruddet har også ført til at fylkeskommunene er blitt forsinket med nødvendige administrative forberedelser til lov- og forskriftsendringene, herunder vurderingen av behovet for tildeling av eneretter. Det er på kort sikt rapportert om stor risiko for konkurser i næringen.

Forslaget om å utsette endringene i drosjereguleringen skal bidra til å redusere konsekvensene av covid-19 utbruddet for drosjemarkedet, og motvirke at drosjetilbudet blir dårligere eller forvitret. Forslaget skal også bidra til å sikre kontinuitet i drosjetilbudet på sikt.

2. Bakgrunn for forslaget

2.1. Vedtatte lov- og forskriftsendringer

Stortinget vedtok 4. juni 2019 endringer i bestemmelsene om drosjereguleringen i yrkestransportloven, jf. lov om endring i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.), Innst. 300 L (2018-2019), lovvedtak 64 (2018-2019) og Prop. 70 L (2018-2019). Det følger av endringsloven del II nr. 1 at endringene skal tre i kraft 1. juli 2020.

Departementet har fulgt opp vedtaket om lovendringene med fastsettelse av nødvendige forskriftendringer, jf. forskrift 6. desember 2019 nr. 1646 om endring i forskrift om yrkestransport 26. mars 2003 nr. 401. Forskriftendringene trer også i kraft 1. juli 2020, jf. endringsforskriften del II.

Formålet med endringene er å legge til rette for et velfungerende drosjemarked, som skal bidra til et godt tilbud til de reisende i hele landet. Videre skal endringene gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Et nytt regelverk skal ivareta de reisendes sikkerhet, og bidra til at det er en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skal være i overensstemmelse med EØS-retten.

Hovedpunktene i de vedtatte lov- og forskriftsendringene er at behovsprøvingen og den tilhørende driveplikten oppheves. Også muligheten for at løyvemyndigheten kan kreve at løyvehaver skal være tilknyttet drosjesentral bortfaller. For å sikre at det skal være mulig å spore turer i ettertid innføres krav om loggføring av alle drosjeturer. Krav om taksameter er videreført inntil videre, i påvente av utredning av krav til alternative kontrollutrustninger. For å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud uten driveplikten, får fylkeskommunene mulighet til å tildele eneretter til å utføre drosjetjenester i kommuner med mindre enn 20 000 innbyggere, og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km² der det ikke er et tilfredsstillende drosjetilbud på kommersielt grunnlag. Enerett kan evt. kombineres med økonomisk kompensasjon.

Løyvekravet er videreført med justerte krav til løyvehaver. Hovedendringene i løyvekravene er at krav om økonomisk garanti og kravet til fagkompetanse bortfaller. Kravet om at drosjeyrket skal være hovedverv oppheves.

For fører videreføres krav om kjøreseddel. Politiet kan ikke lenger stille krav om kjentmannsprøve. Imidlertid innføres fagkompetansekrav for sjåføren og krav om at vedkommende må ha hatt førerkort klasse B i minst 2 år.

Videre blir hele landet ett løyvedistrikt, med unntak av områder hvor det er tildelt enerett. De særskilte løyvetypene, herunder løyve for funksjonshemmede, avvikles, og gyldigheten for løyve blir 10 år, og ikke som i dag til løyvehaver fyller 75 år.

Det er fastsatt overgangsordninger for gyldigheten av de ulike løyvetypene.

2.2. Konsekvenser av covid-19 utbruddet for drosjenæringen

Fra 12. mars 2020 har det vært strenge restriksjoner i forbindelse med utbruddet av covid-19. Som følge av virusutbruddet og restriksjonene, rapporterer drosjenæringen og fylkeskommunene om en nedgang i etterspørselen etter drosjetjenester på opp mot 90 prosent. Situasjonen har ført til permittering av sjåførere, innlevering av løyver i flere fylker og at mange løyvehavere risikerer konkurs.

Flere aktører i næringen, herunder Norges Taxiforbund og Oslo Taxi, har henvendt seg til departementet og viser til at situasjonen med covid-19 utbruddet gir store konsekvenser for næringen, og ber om at ikraftsettelsen av endringene i drosjereguleringen utsettes. Det blir fremhevet at drosjenæringen står overfor et paradigmeskifte gjennom endringene i yrkestransportloven, og at det som følge av covid-19 utbruddet er helt nødvendig å utsette regelendringene om den tradisjonelle drosjenæringen skal overleve. Det blir også vist til at dårlig lønnsomhet og konkurser blant løyvehavere kan få konsekvenser for drosjesentraler, som kan gi utfordringer med å tildele turer og oppfylle kontraktene sine.

Næringen har i dialogen med departementet presisert at de i utgangspunktet ønsker at ikraftsettelsen av regelendringene utsettes med minst ett år.

Innspillet om utsatt iverksettelse av endringene er et av flere innspill fra drosjenæringen i forbindelse med covid-19 situasjonen. Næringen har også hatt fokus på behovet for andre tiltak, som å fjerne lønnsplikten ved sykemelding og permisjon, fjerne/senke arbeidsgiveravgift, senke merverdiavgift og behov for støtte fra det offentlige for å opprettholde beredskap i drosjenæringen. Regjeringen har foreslått og gjennomført flere tiltak for å avhjelpe de negative konsekvensene covid-19 utbruddet har for næringslivet. Dette omfatter bl.a., inntektsordningen for selvstendig næringsdrivende, permitteringsreglene, midlertidig reduksjon i den lave satsen i merverdiavgiften, flere skatte- og avgiftsutsettelse og kompensasjonsordningen for uunngåelige utgifter for næringslivet. Flere av disse tiltakene gir også gode effekter for drosjenæringen.

2.3. Innspill fra andre aktører

Som følge av henvendelsene fra drosjenæringen har departementet henvendt seg til fylkeskommunene og helseforetakene for tilbakemelding for å få deres syn på en eventuell utsettelse av nytt drosjeregulativ. Det har også kommet innspill fra enkelte andre aktører på eget initiativ.

Fylkeskommunene

Samtlige fylkeskommuner og Oslo kommune har kommet med innspill. Tilbakemeldingen fra de fleste er at fylkeskommunene ønsker at innføring av nytt regelverk utsettes med et halvt eller et helt år. Begrunnelsen er knyttet til administrative utfordringer som forsterkes av Covid-19 utbruddet og virkningene virusutbruddet har for næringen. Situasjonen har innvirkning på prosessene med vurdering og tildeling av eneretter.

Nordland FK, Innlandet FK, Troms og Finnmark FK og Viken FK mener innføring av nye regler bør utsettes ett år (eller minst ett år) til 1. juli 2021.

Agder FK, Vestland FK, Trøndelag FK og Rogaland FK mener at innføringen av nytt regelverket bør settes i verk (tidligst) 1. januar 2021.

Møre og Romsdal FK ønsker utsettelse til nødvendige avklaringer er gjort.

Vestfold og Telemark FK kan ikke se at det vil bli særlige utfordringer for fylkeskommunen å iverksette endringen 1. juli 2020, men kan likevel støtte en utsettelse på inntil 6 måneder.

Oslo kommune viser til utfordringer, men sier ikke noe konkret om utsettelse av regelverket.

De fleste fylkeskommunene viser til at det vil være administrativt krevende å få på plass avklaringer og gjøre nødvendige forberedelser innen 1. juli 2020. Det er en risiko for at saksbehandlingssystemet for løyve ikke vil fungere optimalt fra denne datoen. Dette vil gå ut over registrering av løyvehavere, tildeling av løyve og løyvemyndighetenes mulighet for oversikt. Dette vil igjen påvirke og forsinke saksbehandlingen og vil kunne gi store forskjeller mellom fylkene.

Flere av fylkeskommunene viser til at arbeidsforholdene med hjemmekontor mv. er krevende og lite effektivt, og at nødvendig dialog med andre fylkeskommuner, departement og viktige aktører ikke kan gjennomføres.

Flere fylkeskommuner viser til at de pga. virusutbruddet blir forsinket med vurderingene av og evt. prosessen for tildeling av eneretter.

Flere av fylkeskommunene uttrykker bekymring for hvordan den krevende situasjonen for drosjenæringen som følge av Covid-19 vil påvirke drosjenæringen og drosjetilbudet fremover.

Vestland FK viser til at det er stor forskjell på å gå over til nytt regelverk når samfunnet fungerer normalt og i dagens situasjon. Vestland FK viser til at det er uvisst om løyvehavere i distriktskommunene fortsatt vil være løyvehavere og bidra til å sikre drosjetilbudet når viruskrisen er over. Fylkeskommunen viser også til at den etablerte næringen ikke vil ha mulighet til å slutføre nødvendige forberedelser ifm. med overgangen til nytt regelverk 1. juli 2020, fordi de i dagens situasjon må konsentrere seg om tapsbegrensning i form av permitteringer, avskilting av biler osv., samtidig som de holder i gang et kritisk drosjetilbud. Slik Vestland FK ser det, vil den situasjonen som har rammet drosjenæringa, føre til stor ubalanse i konkurransen om eventuelle nye aktører kommer inn i markedet 1. juli 2020, samtidig som den eksisterende næringa sliter med ettervirkningene av krisen.

Innlandet FK frykter at det ved innføringen av de nye reglene vil komme mange oppsigelser av eksisterende løyver, og at det uten driveplikt og tilslutningsplikt til drosjesentral kan bli utfordrende å skaffe nok transportører til kundene. Innlandet FK påpeker at det også etter krisen er behov for den etablerte næringen for å betjene løpende kontrakter om bl.a. skoleskyss og pasienttransport. Innlandet mener utsettelse av iverksettelse av endringene sikrer fortsatt tilgjengelig drosjetilbud for kundene via driveplikten, og en viss inntekt for drosjenæringen. Dette kan demme opp for altfor mange oppsigelser.

Trøndelag FK viser til at bakgrunnen for lovendringen var behovet for å gjøre næringen mer markedsstyrt, men at markedet nå har kollapset og vil være ressurskrevende å bygge opp igjen. Trøndelag fylkeskommune mener det er nødvendig å gi økonomisk støtte til drosjenæringen og at næringen må få nødvendig tid til å gjenopprette normal drift, noe som mht. pågående pandemi, ikke er realistisk innen 1. juli 2020.

Agder FK mener regelendringene vil kunne gi ytterligere belastning for den etablerte drosjenæringen ettersom endringene vil gi fortrinn til nye aktører som starter med blanke ark 1. juli. Dersom flere løyvehavere i Agder avviker sin drosjedrift som følge av Covid-19 og innføring av nye regler, mener Agder FK det vil være en stor utfordring for løyvemyndigheten å ikke ha tilstrekkelig antall drosjer til å betjene behovet i fylket.

Helseforetakene

Generelt ønsker helseforetakene at endringene kommer på plass så raskt som mulig, alternativt at utsettelsen ikke blir lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Vest har ikke innvendinger til utsettelse til 1. desember 2020. Hvis det blir ytterligere utsettelse foretrekker Helse Vest iverksettelse 1. mai 2021 fordi en større del av gjeldende avtaler må erstattes fra den datoen. Etter dette vil det være 2-4 år før neste anbudsrunde.

Helse Sør-Øst har ikke utfordringer med utsatt ikraftsettelse. Evt. utsettelse bør ikke være lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Nord har ikke utfordringer med iverksetting 1. juli 2020. Fordi de skal ut med ny anbudsrunde våren/sommeren 2021 kan det få negative konsekvenser om utsettelsen blir et helt år. Det beste for Helse Nord er at utsettelsen ikke varer lenger enn til 1. januar 2021.

Helse Midt-Norge (HMN) fremhever at det er viktig at markedet så raskt som mulig tilpasser seg de nye reglene, slik at man får gode anbudskonkurranser. HMN skal ut med ny anbudsrunde høsten 2020. Kontraktene har ulik oppstart i 2021. HMN har god dialog med leverandørene i drosjemarkedet, som de mener fremstår som godt forberedt på endringene. HMN har ingen utfordringer med implementering 1. juli 2020, og ønsker ikke utsettelse. Dersom det blir utsettelse bør den ikke være lengre enn til 1. januar 2021.

Andre aktører

Abelia, Blindeforbundet, Bolt og Norgestaxi har på eget initiativ kommet med innspill i saken.

Abelia, som organiserer noen av de potensielt nye aktørene i markedet, har gitt tilbakemelding om at de ikke ønsker utsettelse av regelverket. De viser til at de har medlemmer som har innrettet seg etter de vedtatte endringene. Abelia påpeker at evt. utsettelse av regelverket kan gi grunnlag for at saken igjen løftes til ESA, og minner om at staten kan bli erstatningsansvarlig overfor bedrifter for brudd på EØS-avtalen.

Norgestaxi, som er etablert i 6 byer i Norge med over 650 løyver, uttrykker at de er alvorlig bekymret for signalene om at drosjereformen og fristen for innfasing fra 1. juli kan bli utsatt. De viser til at en utsettelse vil ha store, negative konsekvenser for Norgestaxi som selskap, for løyvehavenerne og sjåførene deres, for passasjerer og det offentlige. Norgestaxi mener de vil påføres store tap på inngåtte og planlagte investeringer i teknologi og miljøløsninger, i tillegg til at de ikke får det kapasitets og kvalitetsløftet de trenger for eksisterende kontraktkjøring. Norgestaxi viser til at forutsigbare rammevilkår og muligheter for å ta i bruk ny teknologi og innovasjon er avgjørende for at de skal kunne bidra til mer konkurranse og bedre tjenester i næringen. Norgestaxi fremhever videre at det for dem er avgjørende at den planlagte reformen går som planlagt, minimum med en gradvis innfasing av nye løyver fra 1. juli 2020. De har behov for flere løyver i de store byene for å dekke tiltrengt kapasitet til pasienttransport, skoletransport og tilrettelagt transport. Norgestaxi mener konsekvensene av en utsettelse vil kunne være ytterligere forverring av maktkonsentrasjonen de mener drosjemarkedet i de fleste byer i dag kjennetegnes ved, og som hemmer fri konkurranse.

Blindeforbundet er generelt bekymret for konsekvensene av regelendringene, og ønsker at ikraftsettelsen utsettes.

Formidlingsplattformen Bolt, som bl.a. er etablert i Sverige, viser til at de har forståelse for at det kan være behov for utsettelse pga. covid-19, men at utsettelsen evt. settes til et absolutt minimum av tid.

2.3 Statens Vegvesens rolle

Statens vegvesen (SVV) er i dag ansvarlig for gjennomføring av løyveeksamen. Etter endringene i regelverket vil SVV være ansvarlige for gjennomføring av førereksamen.

SVV sier det ikke vil være et problem med fortsatt gjennomføring av løyveeksamen, som er en teoretisk prøve som avvikles ved innføringen av de vedtatte endringene, dersom gjeldende regelverk videreføres utover 1. juli 2020. Den praktiske delen av førereksamen, som blir ny ved innføringen av regelendringene vil imidlertid ikke kunne gjennomføres som planlagt fra 1. juli 2020, som følge av at det vil være kø for praktiske førerprøver generelt, som er utsatt pga. covid-19 utbruddet.

3. Gjeldende rett

Det følger av endringsloven til yrkestransportlova del II nr. 1 at lova trer i kraft 1. juli 2020, med unntak av §§ 4 første ledd og 40 a første ledd, som trer i kraft 1. juli 2019. Det fremgår av nr. 2 at drosjeløyve som er gyldige på det tidspunktet denne loven trer i kraft, gjelder fram til 1. juli 2030 så lenge drosjeløyvehaver oppfyller de kravene som til enhver tid gjelder for å ha drosjeløyve.

Det følger av endringsforskriften til yrkestransportforskriften del II at den trer i kraft 1. juli 2020.

For selskapsvognløyver og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for inntil åtte personer i tillegg til førerstedet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, gjelder en overgangsperiode på to år frem til 1. juli 2022.

For drosjeløyver tilknyttet kjøretøy registrert for høyst 16 sitteplasser i tillegg til førerstedet, og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for over ni sitteplasser inkludert førerstedet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, gjelder en overgangsperiode på fem år frem til 1. juli 2026.

I overgangsperioden kan løyveholderne som faller inn under overgangsbestemmelsene i forskriften, drive alle typer drosjetransport med grunnlag i de gjeldende løyvene. Kravene til merking av motorvogn mv. i ny § 48 i yrkestransportforskriften, vil imidlertid ikke gjelde i overgangsperioden.

4. Nærmere om forslaget

4.1 Departementets forslag

Den fastsatte datoen for iverksettelse av endringene i drosjereguleringen i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften endres fra 1. juli 2020 til 1. november 2020.

Overgangsordningene som er fastsatt i endringsforskriften del II nr. 2 og 3 forskyves tilsvarende med 4 måneder.

Overgangsperioden for selskapsvognløyver og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for inntil åtte personer i tillegg til førerstedet, vil da vare frem til 1. november 2022.

Overgangsperioden for drosjeløyver tilknyttet kjøretøy registrert for høyst 16 sitteplasser i tillegg til førerstedet, og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for over ni sitteplasser inkludert førerstedet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, vil være frem til 1. november 2025.

4.2 Begrunnelse for forslaget

På bakgrunn av innspill fra Norges Taxiforbund og andre aktører i drosjenæringen, samt tilbakemeldingene fra fylkeskommunene, helseforetakene og andre som har kommet med innspill, har departementet vurdert behovet for å utsette iverksettelsen av endringene i drosjereguleringen, og hvor lang en evt. utsettelse bør være.

Utgangspunktet for departementets vurdering er at de lovendringene Stortinget har vedtatt skal gjennomføres så raskt som mulig, for å oppnå intensjonene med omreguleringen. Samtidig er det nå viktig å bidra til at drosjetilbudet rundt i landet ikke forvitrer helt som følge av covid-19 utbruddet, og å bidra til at det også på sikt er et godt drosjetilbud i hele landet. Intensjonene med den vedtatte omreguleringen oppnås etter departementets syn best ved at det på ikrafttredelsestidpunktet er tilstrekkelig antall aktører som kan konkurrere i markedet, og at det kan konkurreres på like vilkår. Begge disse forutsetningene er viktige for et velfungerende marked i hele landet og for at også særlige transportoppgaver som utføres av drosjene for særlig utsatte grupper sikres ivaretatt.

4.2.1 Utsatt iverksettelse

Både Norges Taxiforbund og fylkeskommunene ønsker utsatt ikraftsettelse av regelverket. Helseforetakene ønsker primært ikke utsettelse, men kan håndtere det hvis utsettelsen ikke blir for lang. Også Blindeforbundet ønsker utsettelse. Abelia og Bolt ønsker primært rask iverksettelse av regelverket. Abelia viser til at det kan oppstå erstatningsansvar.

Endringene i drosjereguleringen er en reform som er krevende for næringen også i en normalsituasjon. Å gjennomføre endringene i den usikre situasjonen vi er i med covid-19, kan bidra til et dårligere drosjetilbud på kort og litt lengre sikt. Den etablerte næringen, med mange solide aktører som tar samfunnsansvar, er i en veldig vanskelig situasjon økonomisk, og vil ha vanskelig for å møte konkurransen fra nye aktører som starter sin virksomhet 1. juli. 2020, uten å ha med seg de negative virkningene for virksomheten av covid-19.

Det er usikkerhet knyttet til hvor mange nye aktører som vil komme inn i markedet, hvilket marked de vil betjene (både kundemessig og geografisk) og om de vil bidra til tilstrekkelig kontinuitet i tjenestene. Hvis flere av de etablerte aktørene blir borte fra markedet fordi de er økonomisk dårlig stilt etter covid-19 utbruddet og ikke greier å møte konkurransen fra nye aktører før situasjonen har stabilisert seg, kan vi risikere at det ikke er et tilstrekkelig drosjetilbud til publikum på sikt.

Flere av fylkeskommunene uttrykker bekymring for om det vil være aktører igjen i markedet til å utføre drosjetjenester, inkludert kontraktskjøring, når situasjonen etter covid-19 utbruddet stabiliserer seg. Når løyvehaverne er konkurs, eller har levert inn løyvet, vil også kontraktskjøring som skoleskyss og pasienttransport stå i fare. På kort sikt vil tilbudet rett og slett kunne bli borte. På litt lengre sikt er spørsmålet om nye aktører vil komme til raskt nok for å opprettholde tilbudet. Særlig i distriktene, kan dette bli en utfordring.

Departementet mener det er viktig at vi legger til rette for at det er et tilstrekkelig antall aktører i næringen til å kunne opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud.

Departementet mener også det er en utfordring at fylkeskommunene har blitt forsinket med de administrative forberedelsene til reformen pga. covid-19 utbruddet. I forbindelse med en stor reform, som drosjereformen, er det viktig at det ikke oppstår administrative utfordringer, f.eks. at fylkeskommunene ikke har på plass nødvendige verktøy for søknadsbehandling mv. eller at førereksamen ikke kan gjennomføres som planlagt, for at reformen skal bli vellykket. Departementet mener det kan slå særlig uheldig ut for tilbudet i distriktene at fylkeskommunene er forsinket med vurderingen av behovet for eneretter. Dette kan bidra til at det i noen områder ikke vil være tilstrekkelig drosjetilbud, og gi særlig uheldige utslag for sårbare grupper, som funksjonshemmede, skoleelever.

Departementet har merket seg innspill fra Abelia og Norgestaxi om at det er aktører som har planlagt ut fra iverksetting av de nye reglene 1. juli 2020, og som kan ha innrettet seg etter dette. For disse aktørene kan det gå noe tid før de kan ta ut gevinstene av eventuelle investeringer. Tilsvarende vil det gå noe lengre tid før offentlige myndigheter og publikum vil få fordeler av at det er lagt til rette for nye aktører i markedet.

Departementet kan ikke utelukke at det kan oppstå spørsmål om erstatningsansvar for staten ved at regelverket utsettes. Så lenge det ikke er etterspørsel i markedet, vil det imidlertid være lite å hente for både markedsaktører og publikum, og vanskelig å påvise økonomisk tap og årsakssammenheng mellom et slikt tap og en utsettelse. Ut fra innspillene fremstår det også som uklart hva tapene for de aktuelle aktørene vil bestå i. Departementet mener samtidig det er viktig å vektlegge hensynet til aktører som kan ha innrettet seg etter de nye reglene, og ønsket om å oppnå gevinstene ved reformen, ved fastsettelse av lengden på utsettelsen. Dette blir hensyntatt ved at departementet går inn for en relativt kortvarig utsettelse på 4 måneder, jf. pkt. 4.2.2 under.

Etter en helhetlig vurdering foreslår departementet at iverksettelsen av endringene i drosjereguleringen utsettes noe for å motvirke uheldige konsekvenser utbruddet av covid-19 har for drosjetilbudet.

4.2.2 Tidsperspektivet

Departementet har vurdert hvor lang utsettelsen bør være. Alternativene som er vurdert er en utsettelse på 3, 4, 6 eller 12 måneder.

Departementet har merket seg innspillene fra Norges Taxiforbund, og enkelte andre aktører i den etablerte drosjenæringen, som ønsker at regelverket utsettes ett år eller mer. Fylkeskommunene er delt i synet på om utsettelsen bør være 6 måneder eller ett år (eller mer). Helseforetakene ønsker ikke utsettelse, men gir uttrykk for å kunne håndtere en utsettelse på 6 måneder. Departementet har også merket seg at Abelia, Norgestaxi og til dels Bolt, gir uttrykk for at en utsettelse vil være uheldig, og at de er imot dette.

Departementet har merket seg at innvendingene mot å utsette regelverket langt på vei synes å bygge på en forutsetning om at endringene ikke vil bli iverksatt. Departementet understreker at de vedtatte lov- og forskriftsendringene vil bli iverksatt, og at forslaget kun skal gi en kort forskyvning av iverksettelsen for å motvirke konsekvensene av covid-19 utbruddet.

Departementet mener at slik situasjonen er nå, vil vi ikke oppnå de ønskede gevinstene ved reformen hvis regelendringene settes i verk 1. juli 2020. I tillegg vil gjennomføringen av regelverket i dagens situasjon, uten etterspørsel etter drosjetjenester, gi betydelig økt risiko for at drosjetilbudet på kort og mellomlang sikt blir dårligere enn slik den var før omreguleringen og før utbruddet av covid-19, jf. pkt. 4.2.2.

Det er generelt ønskelig å ta ut gevinstene av reformen så raskt som mulig, og oppnå intensjonen om et mer velfungerende drosjemarked og et bedre tilbud til publikum. Slik situasjonen er nå vil en forskyvning i iverksettelsen antagelig bidra til at gevinsten av reformen blir bedre enn ved iverksettelse 1. juli 2020. Hensynet til nye aktører som ønsker å tre inn i markedet, og til aktører som vil innrette virksomheten sin etter de nye reglene, tilsier at utsettelsen blir kort. Endringene skal, på sikt, også bidra til et bedre tilbud til publikum. Risikoen for at aktører som har innrettet seg påføres tap, som i neste omgang kreves dekket av staten, taler også for at utsettelsen ikke bør være for lang. Utgangspunktet for utsettelsen er å unngå at iverksettelsen av endringene som planlagt bidrar til at covid-19 får langsiktige konsekvenser for drosjetilbudet. Dette må veies opp mot de gevinstene det vil gi å åpne markedet for flere aktører. Jo nærmere man kommer en normalsituasjon i markedet, jo mindre grunn vil det være til å utsette endringene. På nåværende tidspunkt er det uklart når vi vil være tilbake i en normalsituasjon.

At det er usikkert når situasjonen igjen vil normalisere seg, taler også for at utsettelsen ikke bør være altfor knapp. En utsettelse på 6 måneder eller ett år fremstår på den andre siden som for lang av hensyn til aktørene som vil inn i markedet og signalene fra enkelte aktører om at de vil påføres tap ved en utsettelse av regelverket. Det er heller ikke ønskelig at det går for lang tid før man gjennomfører endringer som har som mål å gi et mer velfungerende drosjemarked med et godt tilbud til publikum.

Ut fra en helhetlig vurdering mener departementet at iverksettelsen bør utsettes 4 måneder, til 1. november 2020. Det vil gi næringen bedre tid til å få oversikt over konsekvensene av covid-19 utbruddet, komme nærmere normal drift, og innrette seg for ny regulering. Samtidig vil det motvirke at utsettelsen får store konsekvenser for aktører som har innrettet seg etter de nye reglene.

En utsettelse på 4 måneder vil også gi fylkeskommunene bedre tid til nødvendige administrative forberedelser, som nødvendige vurderinger knyttet til behovet for enerett, og eventuelle prosesser rundt dette, for å sikre et tilfredsstillende tilbud i markedet.

Videre er det mer sannsynlig at SVV kan gjennomføre den praktiske delen av førereksamen. Samlet mener vi dette, i den uoversiktlige situasjonen vi er i som følge av covid-19 utbruddet, vil bidra til å sikre at drosjetilbudet for publikum ikke blir dårligere eller forvitret, og at vi også på sikt kan opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. 4 måneder er også mer håndterbart enn en lengre periode med hensyn til risikoen for at aktører påføres tap med bakgrunn i utsettelsen, som igjen vil kunne påføre staten erstatningsansvar.

Særlig om alternativ til taksameter

For å fjerne etableringshinder i drosjenæringen har det vært arbeidet med å vurdere å åpne for alternativ til taksameter, og å fastsette et rammeverk for dette. Arbeidsgruppen for alternativ til taksameter leverte sin rapport 28. februar 2019. Departementet jobber, i samarbeid med andre berørte departement og etater, med å utarbeide forslag til regelverk med grunnlag i dette arbeidet. Forslag til regelendringer vil bli sendt på høring. Det er en målsetning at rammeverket er klart nærmest mulig i tid til iverksettelsen av øvrige endringer i drosjereguleringen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Overordnet fører utsatt iverksettelse av endringene i drosjereguleringen til at det går lengre tid før offentlige myndigheter, næringsaktører og publikum får tatt ut de tilskattede gevinstene ved drosjereformen, både økonomisk og administrativt. Så lenge det pga. covid-19 ikke er etterspørsel i markedet, vil det uansett være lite å hente av gevinster.

For offentlige myndigheter kan utsettelsen virke inn på pris ved kjøp av tjenester. Blant annet kjøper fylkeskommunene og helseforetakene drosjetjenester for å dekke skoleskyss og pasienttransport. Den begrensede konkurransen i markedet som følge av behovsprøvingen kan føre til høyere priser ved kjøp. Dette vil kun ha virkning for kontrakter som skal inngås i den perioden utsettelsen varer. Ut fra tilbakemeldinger fra helseforetakene gjelder dette ikke kontrakter for et stort område. Fylkeskommunene har så langt ikke gitt tilbakemeldinger om planer for å inngå kontrakter andre halvår 2020. På den annen side kan det også bidra til mindre konkurranse hvis flere aktører nå forsvinner ut av markedet pga. konkurser, og høyere priser for kjøp av tjenester av den grunn.

Utsettelse av regelendringene kan føre til tap for aktører som har innrettet seg etter at de vedtatte endringene skulle ha virkning fra 1. juli 2020. Det kan ikke utelukkes at dette vil føre til erstatningskrav mot staten som følge av slikt tap. Ut fra at utsettelsen gjelder for en kort periode, og at det, i alle fall i deler av denne perioden, vil være svært lav etterspørsel etter drosjetjenester, mener vi eventuelle kostnader staten påføres i en slik sammenheng må antas å være av mer begrenset karakter. Vi må forvente at det går noe tid før situasjonen normaliserer seg.

For etablerte aktører kan utsettelse gi rom for å komme økonomisk på fote, og bidra til å unngå konkurser, slik at de på sikt fortsatt vil være med å bidra til et godt drosjetilbud sammen med nye aktører i markedet.

For fylkeskommunene som løyvemyndighet og ansvarlig myndighet for et tilfredsstillende drosjetilbud, vil utsettelsen gi bedre tid for å gjennomføre nødvendige administrative forberedelser.

6. Merknader til lovendringen

Utsettelsen vil forskyve ikraftsettelsen av alle endringene i drosjereformen 4 måneder frem i tid.

Departementet vil sørge for at fastsatte forskriftsendringer som er vedtatt som følge av lovendringene forskyves tilsvarende. De planlagte overgangsordningene for de særskilte løyveordningene som oppheves ved omreguleringen, forskyves tilsvarende.

Forslag til endring i lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)

Lov 21. juni 2019 nr. 67 om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) del II nr. 1 skal lyde:

1. Lova trer i kraft 1. *november* 2020, med unntak av §§ 4 første ledd og 40 a første ledd, som trer i kraft 1. juli 2019.

Forslag til endring i forskrift om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

Forskrift av 6. desember 2019 nr. 1646 om endring i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) del II nr. 1 til 3 skal lyde:

1. Forskriften gjelder fra 1. *november* 2020.
2. Selskapsvognløyver og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for inntil åtte personer i tillegg til førerisetet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, gjelder til 1. *november* 2022.
3. Drosjeløyver tilknyttet kjøretøy registrert for høyst 16 sitteplasser i tillegg til førerisetet, og løyver for transport for funksjonshemmede tilknyttet kjøretøy registrert for over ni sitteplasser inkludert førerisetet som er gyldige på det tidspunkt denne forskrift trer i kraft, gjelder til 1. *november* 2025.