

Dert Kongelige Samferdselsdepartement  
 Postboks 8010 Dep  
 0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

## Avdeling Buskerud

Org. 980 255 727

Fylkesleder og styreleder Kjell Ar. Andersen

MOB.: 90 10 18 51

E-post: kjaande@online.no

### Postadresse:

Nestleder & sekretær Anders Lykken

Begnaveien 17 – 3517 HØNEFOSS

E-post: anderslykken@gmail.com

Noresund/Hønefoss, 01. september 2023

## NOU

### På vei mot en bedre regulert drosjenæring Delutredning I fra Drosjeutvalget.

Høringsfrist 11.09.23.

### Hørings svar fra Norges Taxiforbund avd. Buskerud.

#### 1.0. Sammendrag.

##### 1.1. Distriktskommuner vs. Bykommuner

Buskerud består i hovedsak av distriktskommuner. 12 av i alt 18 kommuner har færre enn 10.000 innbyggere. Distriktskommuner har andre utfordringer enn bykommuner og må derfor behandles annerledes enn bykommuner i lov og forskrift.

##### 1.2. Terskelnivå.

Samferdselsdepartementet foreslo at det ikke bør være adgang til å foreta inngrep i drosjemarkedet i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere og høyere befolkningstetthet enn 80 innbyggere per km<sup>2</sup>.

Dette terskelnivået er lagt til grunn i Forskrift om Yrkestransport:

*§48a: Eneretter for drosje*

*I kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og befolkningstetthet på 80 innbyggere per km<sup>2</sup> eller høyere, kan det ikke tildeles eneretter etter yrkestransportloven § 9a.*

Forskriften er dog ikke dekkende for hvilke kommuner som KAN tildeles enerett.

Fylkesforeningen foreslår å definere distriktskommuner og bykommuner etter følgende prinsipp:

Distriktskommuner: Kommuner < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km<sup>2</sup>.

Bykommuner: Kommuner > 20.000 innbyggere OG > 80 innbyggere pr. km<sup>2</sup>.

##### 1.3. Løyveområde, enerett / kjøreområde.

Enerett begrenser etter vår oppfatning både et godt stedlig drosjetilbud og kundens mulighet til både å velge samt å få en god pris. I en enerattskommune tildeles enerett til EN løyvehaver. Enerett skal ikke honoreres, men hovedregelen er at enerett kompenseres med å tildele kontrakts-kjøring som regel skoleskyss. Dette innebærer at øvrige løyvehavere fratras muligheten til å ta oppdrag i egen kommune. Eneretten innfører derfor en monopolsituasjon. Ved behovsprøving vil kundene sikres valgmulighet og flere løyvehavere sikres oppdrag.

#### 1.4. Tilslutningsplikt til sentral.

I de fleste av kommunene med så vidt få innbyggere, er det ikke grunnlag for mer enn ett drosjeløyve. I Drosjeutvalgets rapport hevdes det at i 11 kommuner er det ikke tildelt drosjeløyve. Det er urimelig at en enkelt bopelsløyvehaver skal tvinges inn i en sentral i en helt annen kommune. Bopelsløyvehaveren og drosjesentralen kan ha ulike behov. Bopelsløyvehavere i distriktskommuner hvor det ikke er grunnlag for å etablere egen drosjesentral, inngår avtale med drosjesentral om kjøp av tjenester som gjelder registrering av data fra taksameteret som skal innberettes til offentlige myndigheter, herunder innberetning av omsetning, skatt og avgift.

#### 1.5. Avgrensning av løyveplikten.

Drosjeutvalget foreslår å dele løyve for drosje (for inntil 9 seter) og løyve for persontransport. Utvalget foreslår å tilføye i § 9 første ledd at løyveplikten gjelder der løyvehaveren har mål om fortjeneste.

Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, som for eksempel frivillige organisasjoner, **ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag.**

**Fylkesforeningen mener** at krav til løyve skal være absolutt ved persontransport. Vi stiller spørsmål ved om det er mulig å kontrollere at virksomheten er «*non-profit*» eller «*tjener penger*».

#### 1.6. Antallsregulering og driveplikt.

Utviklingen i antall drosjeløyver etter 01.11.20 er ikke basert på behov i markedet. 31.12.2020 var det registrert 8.945 drosjeløyver i Norge. 01.07.23 var antall drosjeløyver steget til 18.223.

**NT Buskerud mener** at antall drosjeløyver må reduseres kraftig. Først må løyver som ikke er i drift, tilbakekalles. Dernest må løyvemyndigheten i samråd med løyvehaverne og sentralene i den enkelte kommune foreta en markedsvurdering slik at antall løyver tilpasses den til enhver tid behov i markedet. Reduksjon av løyver må skje etter følgende prioritering:

1: Løyver som ikke er i drift, tilbaketrekkes.

2: Løyver som avsluttes, lyses ikke ut.

2: Løyvehavere med flest løyver må levere inn løyver først.

Spot- / enkeltturmarkedet i distriktskommuner alene gir ikke lønnsom drift 24/7. Samtidig ønsker drosjenæringen å yte service 24/7. Dette krever imidlertid en viss kompensasjon.

Ved å samordne spot- / enkeltturmarkedet og kontrakts-markedet, vil dette gi tilstrekkelig kompensasjon for driveplikten 24/7 året rundt.

## 2.0. Generelt.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud representerer løyvehavere i typiske distriktskommuner. 12 av totalt 18 kommuner har en befolkning på under 10.000 innbyggere. 2 kommuner har mellom 10.000 og 20.000 innbyggere; 3 kommuner har mellom 20.000 og ca. 30.000 innbyggere; 1 kommune – Drammen – har litt over 100.000 innbyggere.

I Drosjeutvalgets Delrapport 1, er distriktskommunene i svært liten grad ivaretatt. Behovene i distriktskommuner er vesensforskjellig fra bykommuner. Dette gjelder også drosjepolitikk.

Bykommuner og distriktskommuner er ULIKE og må følgelig behandles ULIKT.

### 3.0. Distriktskommuner – bykommuner, terskelnivå.

I Stortingsproposisjon 70 L (2018–2019) - Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) drøftet man terskelnivåer for å definere distriktskommuner og bykommuner. Her følger forslag til terskelnivåer fra proposisjonen:

***På denne bakgrunn foreslo departementet at det ikke bør være adgang til å foreta inngrep i drosjemarkedet i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere og høyere befolkningstetthet enn 80 innbyggere per km<sup>2</sup>. Per juni 2018 omfattet dette terskelnivået 38 kommuner, det vil si at fylkeskommunene vil ha adgang til å tildele eneretter i 384 kommuner.***

Deler av disse terskelnivåene er lagt til grunn i Forskrift om Yrkestransport, [§48a: Eneretter for drosje](#)

*I kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og befolkningstetthet på 80 innbyggere per km<sup>2</sup> eller høyere, kan det ikke tildeles eneretter etter yrkestransportloven § 9a.*

Forskriften er ikke dekkende for hvilke kommuner som KAN tildeles enerett.

Pr. 01.01.2022 er det 356 kommuner i Norge. Av disse har 279 kommuner < 20.000 innbyggere (IB) OG < 80 innbyggere (IB) pr. km<sup>2</sup>. 35 kommuner har > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km<sup>2</sup>. 42 kommuner faller utenfor disse terskelnivåene. 42 kommuner har hverken < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km<sup>2</sup>. Eksempelvis kan nevnes Ringerike kommune som har ca. 31.000 IB, men kun 22 IB pr. km<sup>2</sup>.

Hønefoss by har ca. 11.000 IB, men pga. stort landareal, blir antall innbyggere pr. km<sup>2</sup> så vidt lavt. Ringerike kommune og kommuner med tilsvarende variable, må derfor defineres som distriktskommuner.

**Fylkesforeningen foreslår derfor følgende definisjoner på terskelnivå:**

**Distriktskommuner: Kommuner < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km<sup>2</sup>.**

**Bykommuner: Kommuner > 20.000 innbyggere OG > 80 innbyggere pr. km<sup>2</sup>.**

**Totalt gir dette følgende fordeling mellom bykommuner og distriktskommuner:**

**321 distriktskommuner og 35 bykommuner. 321 kommuner kan pr. definisjon tildeles enerett.**

**Fylkesforeningen mener** at enerett ikke er riktig tilnærming for å sikre distrikts-drosjene levelige vilkår. Dette blir drøftet i eget kapittel, under hovedpunkt 4.0.

*Kilde: SSB, 11342: Areal og befolkning, etter region, statistikkvariabel og år.*

### 4.0. Løyveområde, enerett / kjøreområde.

#### 4.1. Løyveområde / løyvedistrikt

Mindretallet i Drosjeutvalget går inn for at fylkeskommunen skal utgjøre ETT løyvedistrikt.

Fylkesforeningen støtter mindretallet med de begrunnelser som er gitt. Flertallets forslag om Norge som ETT løyveområde, fører til svært uforutsigbare og uheldige konsekvenser. Det gir ingen mening at en løyvehaver på Sørlandet skal tildeles tilbud i Hammerfest.

#### 4.2. Enerett / Behovsprøving.

##### 4.2.1. Enerett.

Lov om Yrkestransport § 9 a.

[Einerettar for drosjetransport](#)

*Fylkeskommunen kan tildele enerett eller godtgjersle til ein eller fleire løyvehavarar for å tilby drosjetenester innanfor ein eller fleire kommunar. Grensene for eit enerettsområde følgjer kommunegrensene. Fylkeskommunane fastset avgjerda om bruk av enerett i forskrift.*

Viken Fylkeskommune er den eneste som så langt har tildelt eneretter.

#### **NT-Buskerud mener:**

Enerett kan tildeles en eller flere løyvehavere for et begrenset geografisk område, definert som den enkelte kommune. Enerettskommuner defineres som kjøreområder: EN kommune utgjør ETT kjøreområde.

Enerett gir som ordet sier, enerett på kjøring som er definert som spotkjøring dvs. et transportbehov som oppstår på kort varsel. Men den gjelder da begrenset oppad til 8 passasjerer.

Etter NT Buskerud sin mening er enerett en sterkere begrensning for kunder når det gjelder både transportkvalitet, og ikke minst pris. Hvis man har enerett, er det denne prisen som gjelder - dog begrenset til maksimalpris-forskriften. Dessuten er ikke en enerett noen garanti for et stedlig godt drosjetilbud. Normalt er responstida kortere ved at det finnes stedlige drosjer enn om drosjer må tilkalles eksternt.

Enerett begrenser etter vår oppfatning både et godt stedlig drosjetilbud og kundens mulighet til både å velge samt å få en god pris. I en enerattskommune tildeles enerett til EN løyvehaver. Enerett skal ikke honoreres, men hovedregelen er at enerett kompenseres med å tildele kontrakts-kjøring som regel skoleskyss. Dette innebærer at øvrige løyvehavere fratras muligheten til å ta oppdrag i egen kommune. Eneretten innfører derfor en monopolsituasjon. Ved behovsprøving vil kundene sikres valgmulighet og flere løyvehavere sikres oppdrag.

Det er opp til løyvemyndighetene å fastsette antall stedlige drosjeløyver ved behovsprøving. Dette gir etter vår mening gir kunden et bedre totalt drosjetilbud enn enerett.

Samtidig gir behovsprøving i den enkelte kommune samme sikkerhet for lokal transport som enerett.

Etter vår mening sikres et bedre drosjetilbud lokalt gjennom kjøreområder med behovsprøving. Dette fører til et lokalt konkurranseforhold som medfører større fordeler for kunden, samtidig som det sikrer bedre økonomiske vilkår for utøverne av drosjeyrket.

§ 9a i Lov om Yrkestransport strykes og erstattes av NY § 9a: Behovsprøving

#### **4.2.2. Behovsprøving.**

Markedet i en distriktskommune er begrenset og nærmest statisk. Spotmarkedet er sterkt redusert de siste årene. Dette gjelder også weekend-markedet.

Bærebjelken i det lokale taximarkedet – er offentlige anbud – i hovedsak spesialskyss (skoleskyss) og pasienttransport.

Dette gir seg særlig utslag i distriktskommunene.

Dette innebærer at antall løyver må begrenses til markedets statiske etterspørsel.

**NT Buskerud mener** at fylkeskommunen – som administrerte behovsprøvingen tidligere, er best egnet til å foreta behovsprøvingen i de nye fylkeskommunene. Dette bør gjøres

etter samråd med løyvehaverne / sentralene i angjeldende kommuner slik at antallet løyver hverken overdimensjoneres eller underdimensjoneres.

Stedlige drosjer skal prioriteres.

## 5.0. Tilslutningsplikt til drosjesentral.

### 5.1. Konkurransetsatte kommuner – Enerettskommuner / behovsprøvde kommuner.

Av Norges 356 kommuner (01.01.2023), utgjør 321 kommuner en befolkning < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km<sup>2</sup>.

245 av disse kommunene har < 10.000 innbyggere

174 kommuner har < 5.000 innbyggere, mens 24 kommuner < 1.000 innbyggere.

I de fleste av kommunene med så vidt få innbyggere, er det ikke grunnlag for mer enn ett drosjeløyve. I Drosjeutvalgets rapport hevdes det at i 11 kommuner er det ikke tildelt drosjeløyve. Det er urimelig at en enkelt bopelsløyvehaver skal tvinges inn i en sentral i en helt annen kommune. Bopelsløyvehaveren og drosjesentralen kan ha ulike behov.

Det er videre urimelig at bopelsløyvehaveren skal betale sentralavgift på linje med løyvehavere i kommunen hvor sentralen er operativ, men ikke har de samme fordelene bl.a. få tilgang til et betydelig større marked enn i en mindre kommune.

Fylkesavdelingen støtter prinsippet i Utvalgets rapport om sentraltilknytning, men vil foreslå en annen tilknytning enn tilslutning:

*Bopelsløyvehavere i distriktkommuner hvor det ikke er grunnlag for å etablere egen drosjesentral, inngår avtale med drosjesentral om kjøp av tjenester som gjelder registrering av data fra taksameteret som skal innberettes til offentlige myndigheter, herunder innberetning av omsetning, skatt og avgift.*

I de øvrige kommunene – 35 - med en befolkning på > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km<sup>2</sup>, er det marked for flere drosjeløyver. I de fleste av disse kommunene vil det være behov for en eller flere drosjesentraler.

Løyvehavere skal ha plikt til å tilslutte seg drosjesentral, men løyvehaveren skal ikke ha rett til medlemskap/eierskap i drosjesentralen. Drosjesentralen skal beslutte hvem som kan tilslutte seg sentralen.

### 5.2. Løyveplikt for drosjesentraler.

Forslaget støttes.

## 6.0. Løyveplikt.

### 6.1. Avgrensning av løyveplikten.

Utvalget foreslår å dele løyve for drosje (for inntil 9 seter) og løyve for persontransport: Løyveplikt for transport med kjøretøy registrert for inntil 9 personer vil etter forslaget reguleres fullt ut av § 9. Utvalget foreslår å tilføye i § 9 første ledd at løyveplikten gjelder der løyvehaveren har mål om fortjeneste. Dette innebærer at virksomhet som ikke har mål om fortjeneste, som for eksempel frivillige organisasjoner, **ikke vil være omfattet av løyvekravet selv om de driver transport mot vederlag.**

**Fylkesforeningen mener** at krav til løyve skal være absolutt ved persontransport. Vi stiller spørsmål ved om det er mulig å kontrollere at virksomheten er «non-profit» eller «tjener penger».

Dette gjelder:

*Kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon*

*Ikke-kommersiell virksomhet med transport som underordnet funksjon*

som også skal omfattes av løyvekravet.

## 6.2. Pirattaxi.

Utvalget skriver følgende:

*Etter gjeldende § 4 andre punktum (pirattaxivirksomhet) rammer løyveplikten også enkeltstående transporter mot vederlag når slik transport er kommet i stand på liknende måte som for drosje ved at transporttilbudet rettes mot allmenheten på offentlig plass. Bestemmelsen omfatter tilfeller av persontransport mot vederlag der det bevismessig ville være vanskelig å bevise at transportøren har drevet i tilstrekkelig omfang. Utvalget forslår at denne bestemmelsen, om såkalt pirattaxi, fremgår både av §§ 4 og 9 slik at den fanger opp piratvirksomhet utført med kjøretøy registrert for både mer og mindre enn 9 personer. Som etter gjeldende rett er det her ikke nødvendig å bevise at den som utfører transporten «driver» transport. Det er tilstrekkelig å påvise at det er utført én tur. Som etter gjeldende rett inntreffer løyveplikten når transporten utføres mot vederlag. Dette vil gjelde for både §§ 4 og 9. Løyveplikten etter § 9 første ledd tredje punktum er ikke avhengig av at transportøren har mål om fortjeneste for virksomheten eller for den enkelte tur.*

Fylkesforeningen anser det som svært viktig at pirattaxivirksomhet får et sterkere fokus i lovverket.

## 7.0. Antallsregulering og driveplikt.

### 7.1. Antallsregulering.

Utvalget skriver i pkt. 10.1.:

*Utvalgets foreløpige vurdering er at driveplikt og antallsregulering ikke alene vil være tilstrekkelige virkemidler til å sikre tilbudet i enkeltturmarkedet i hele landet. På noen steder hvor det i dag ikke er markedsmessig grunnlag for lønnsom drift, mener utvalget det i tillegg vil være nødvendig med en viss samordning av enkelttur- og kontraktmarkedet for å få et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet. Dette forutsetter at ulike offentlige kontrakter om drosjetjenester ses i sammenheng og samordnes på en eller annen måte.*

*Utvalget har ikke hatt grunnlag for å gå inn i spørsmålet om samordning av kontraktmarkedet, som i dag opereres av forskjellige offentlige aktører. Dette er en viktig problemstilling for utvalgets neste innstilling.*

Fylkesforeningen ser med spenning og forventning fram mot delrapport II hvor samordning av enkeltturmarkedet og kontrakts-markedet skal drøftes.

Utviklingen i antall drosjeløyver etter 01.11.20 er ikke basert på behov i markedet. 31.12.2020 var det registrert 8.945 drosjeløyver i Norge. 01.07.23 var antall drosjeløyver steget til 18.223.

I kjøreområdet Ringerike og Hole kommuner med ca. 37.000 innbyggere var antall løyver i operativ virksomhet 45 før 01.11.2020.

Pr. 30.10.2022 var antallet drosjeløyver med forretningsadresse i Ringerike og Hole kommuner økt til 114.

Taket på løyver i Ringerike og Hole før dereguleringen var tilstrekkelig for imøtekomme markedets behov både når det gjelder spot-markedet / enkeltturmarkedet og kontrakts-markedet (skoleskyss og pasienttransport).

Samtidig ga dette drosjenæringen i disse kommunene et yrke «å leve godt av».

**NT Buskerud mener** at antall drosjeløyver må reduseres kraftig. Først må løyver som ikke er i drift, tilbakekalles. Dernest må løyvemyndigheten i samråd med løyvehaverne og sentralene i den enkelte kommune foreta en markedsvurdering slik at antall løyver tilpasses den til enhver tid behov i markedet. Reduksjon av løyver må skje etter følgende prioritering:

- 1: Løyver som ikke er i drift, tilbaketrekkes.
- 2: Løyver som avsluttes, lyses ikke ut.
- 2: Løyvehavere med flest løyver må levere inn løyver først.

### **I pkt. 10.5 Alternative modeller for antallsregulering og driveplikt**

*Utvalget arbeider med utvikling av en modell, men finner det ikke formålstjenlig å presentere denne før man har fått utredet nærmere blant annet en samordning av kontraktmarkedet og enkeltturmarkedet og hvordan dette skal tilpasses de ulike lokale markedene. Nedenfor følger noen skisser og vurderinger av momenter som kan inngå i utviklingen av en hensiktsmessig modell.*

*For å vurdere om tiltakene er nødvendige og treffsikre for å oppnå et tilfredsstillende drosjetilbud har utvalget sett på ulike modeller som kan bidra til å ivareta det samme hensynet på mindre inngripende måter.*

#### **Og fortsetter under:**

##### **10.5.1 En tilpasset enerettsmodell**

*Et alternativ til det tidligere og gjeldende system for antallsregulering og driveplikt, kan være en blandingsmodell, hvor fylkeskommunene skal inngå tidsavgrensede kontrakter om eneretter innenfor sine områder – med mulig unntak for byene. Modellen vil innebære at fylkeskommunen konkret fastsetter innholdet i operatørens plikt til offentlig tjeneste (driveplikten) og at kontraktthaver får en eksklusivitet til markedet (antallsbegrensning).*

#### **Fylkesforeningen mener:**

Fylkesforeningen har gitt klart uttrykk for at løyvehaverne i distriktskommunene ikke er tjent med enerettsmodellen. Enerettsmodellen må skrinlegges og erstattes av kjøreområder som er identisk med kommunegrensene.

## **7.2. Driveplikt.**

Før dereguleringen var det driveplikt. Bopelsløyvehavere og drosjesentraler hadde plikt til å serve markedet 24/7 365 dager i året.

Driveplikten falt bort ved dereguleringen. Trass i dette opprettholdt de fleste driveplikten 24/7.

#### **Utvalget skriver under pkt. 10.5.2 Driveplikt uten antallsregulering:**

*Et annet alternativ er å pålegge driveplikt uten antallsregulering eller annen form for kompensasjon. En slik modell kan bidra til å sikre tilbudet til tider med lav etterspørsel på steder hvor markedet totalt sett gir grunnlag for kommersiell drift. Dersom pålegget gis generelt til alle løyvehavere kan risikoen for hver enkelt løyvehaver være lavere enn*



ved kontrakt, fordi de slipper forpliktelsen ved å si opp løyvet. På den annen side kan dette gi usikkerhet når det gjelder stabiliteten av tilbudet.

Det kan være krevende å pålegge alle løyvehavere driveplikt uten noen form for kompensasjon. Et alternativ kan være å pålegge driveplikt på drosjesentral.

Myndighetene kan for eksempel stille krav om at drosjesentraler skal sørge for at det er et tilfredsstillende drosjetilbud tilgjengelig for publikum på alle steder, og til alle tider, innenfor sentralens geografiske område. Ved et slikt system kan det være aktuelt å vurdere om antall sentraler skal (og kan) begrenses.

Utvalget viser også til rapport fra Oslo Economics av 2017, der OE fremhevet at det var lite realistisk å opprettholde driveplikten ved bortfall av antallsreguleringen, fordi det er vanskelig å stille krav til private aktører om å yte bedriftsøkonomisk ulønnsomme tjenester uten noen form for motytelse. På denne bakgrunn mente Oslo Economics at det ville være behov for å innføre en annen form for kompensasjon enn antallsregulering for å opprettholde driveplikten.

**Fylkesforeningen mener.**

Spot- / enkeltturmarkedet i distriktskommuner alene gir ikke lønnsom drift 24/7. Samtidig ønsker drosjenæringen å yte service 24/7. Dette krever imidlertid en viss kompensasjon.

Ved å samordne spot- / enkeltturmarkedet og kontrakts-markedet, vil dette gi tilstrekkelig kompensasjon for driveplikten 24/7 året rundt.

Med hilsen

Norges Taxiforbund avd. Buskerud



Kjell Ar Andersen  
(Fylkesleder)