

Forslag til endringer i løyvekrav for drosje mv.

Hørings svar fra Nei til EU

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 11. mai 2022.

Høringsbrevet bekrefter at drosjenæringen er en risikobrandsje med mange uregelmessigheter. Disse uregelmessighetene har sannsynligvis økt betydelig siden frislippet i november 2020. I løpet av halvannet år har antall drosjeløyver økt fra ca. 8000 til ca. 14000, og øker trolig fremdeles.

Det er positivt at departementet foreslår tiltak for å sikre fagkompetanse og mer seriøsitet i taxinæringen. Nei til EU er enige i forslagene som går ut på obligatorisk taksameter, identifisering med taklampe samt gjeninnføring av garantikrav m.m.

Men som vi tidligere har påpekt, adresserer disse tiltakene ikke hovedproblemet. Altfor mange biler som uregulert konkurrerer om samme antall passasjerer, betyr enda dårligere inntjening, mer tomgangskjøring og økte takster for å kompensere for stadig mer dødtid. Et kaotisk marked og sosial dumping er logiske konsekvenser.

Antallsbegrensning av løyver samt driveplikt og sentraltilknytning er nøkkelen til å redde drosjenæringa.

Behovsprøving og sentraltilknytning er samtidig det mest kontroversielle i forhold til EØS-avtalen. ESA kom i februar 2017 med en grunnlagt uttalelse om at behovsprøvingen av drosjeløyver og sentraltilknytningsplikten var i strid med EØS-avtalen. Slike tiltak legger restriksjoner på den frie etableringsretten. Dette overordna prinsippet om etableringsfrihet har hele veien vært en pådriver for full liberalisering av drosjenæringen.

Dette var regjeringspartiene godt kjent med lenge *før* de la fram sin felles Hurdalsplattform. I sin regjeringserklæring gir Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke desto mindre helt utvetydige forsikringer om å

- Stoppe frislippet i drosjenæringen.
- Gjeninnføre ordningen med fylkeskommunal antallsregulering.
- Sørgje for tilknytningsplikt til drosjesentral og generell driveplikt.

(Punktene er sitat fra Hurdalsplattformen side 44.)

Disse gode og tydelige ambisjonene haster det med å iverksette, uten å vente på utvalget som skal vurdere fremtidig drosjeregulering. Vi stiller oss undrende til at regjeringen ikke utprøver handlingsrommet i EØS-avtalen på disse sentrale områdene. Bare når det gjelder strengere dokumentasjonskrav for utøverne, blir det vist til allmenne hensyn. I mellomtida er det fritt fram for alle til å søke og få drosjeløyve mot et gebyr.

Høringsnotatet peker på at det ikke finnes noe sekundærregelverk for drosjer i EU/EØS. EU-kommisjonen har imidlertid lagt fram nye [retningslinjer for passasjertransport](#) som del av sin nye strategi for såkalt bymobilitet. Retningslinjene innebærer en utvisking av skillet mellom drosjetjenester og private leiebiler med sjåfør (PHV), enten dette er app-baserte digitale tjenester eller ikke.

Desto større grunn er det til å anvende prinsippet om allmenne hensyn, eller rett og slett ensidig endre norsk drosjeregulering i tråd med det regjeringen selv anviser i punktene referert ovenfor. I den grad dette påvirker transportkonkurransen i EØS, kan regjeringen varsle EØS-komiteen om endringene. Det er vanskelig å se for seg mottiltak øvrige avtaleparter i EØS skulle se seg tjent med å iverksette på dette området.

Allmenne samfunnshensyn tilsier at regjeringen snarest gjeninnfører behovsprøving med antallsbegrensning samt krav om tilknytningsplikt til en drosjesentral.

For øvrig viser vi til [vårt hørings svar av 1.1.2019](#) til den forrige regjeringens forslag om ytterligere deregulering av taxibransjen.

Nei til EU, 20. juni 2022