

Møte for orientering om ESA-uttalelsen og arbeidet med drosjereguleringen, 23. februar 2017

Møtedeltakere

Tom-Christer Nilsen
Statssekretær i Samferdselsdepartementet

Tre representanter fra
Samferdselsdepartementet

Én representanter fra Uber

To representanter fra Norsk
Transportarbeiderforbund

NHO Transport
Jon H. Stordrange
Bjørn Rebne

To representanter fra Abelia,
deriblant Christine Korme

Roger Dørum Pettersen, Dartride,
sammen med to andre representanter

Fra Norges Taxiforbund

Øystein Trevland
Jan Valeur,
Forum for Taxisentraler

Arve Halvorsen
Kristoffer F. Hanssen
(Referent)

Møtereferat

Møtet starter med at deltakerne ønskes velkommen av Tom-Christer Nilsen. Nilsen innleder deretter med å informere om at bakgrunnen for møtet er uttalelsen fra ESA som ble gitt 22. februar¹. I tillegg benyttes også anledning til å informere om arbeidet med nytt drosjeregulering.

Kort om prosessen rundt fremtidig drosjeregulering

Forskriftsarbeidet i pågår i disse dager. Enkelte av endringsforslagene som kommer er en oppfølging av lovene som er ute på høringen i dag. I tillegg kan man vente at det vil foreslås forskriftsendringer knyttet til hovederhverv samt en mer ordening til plikt til prisopplysning overfor kundene.

Når det gjelder yrkestransportloven vil det resultatene av høringsprosessen ende opp i en innstilling som sendes til stortinget, noe som kan skje før sommeren. Saken blir neppe behandlet før etter neste stortingsvalg.

¹ Se pressemelding her: <http://www.eftasurv.int/press--publications/press-releases/internal-market/indre-marked-de-norske-reglene-for-drosjel-yver-bryter-e-s-avtalen>

ESAs påstand om at norske drosjeregler bryter EØS-avtalen

ESA mener at deler av drosjereguleringen er i strid med EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet har påberopt seg at behovsreguleringen er til stede for å sikre allmenne interesser, men argumentasjonen har ikke vunnet frem overfor ESA. ESA mener at barrierene for å tre inn i yrket som drosjeeier er for høye, og at bl.a. behovsprøvingen, ansiennitetsprinsippet og tilslutningsplikten er et hinder for etableringsfriheten. ESA åpner for å tillate behovsprøving i ekstrem tilfeller, men kun i områder hvor behovsprøvingen er nødvendig for å sikre et reelt drosjetilbud til enhver tid. ESA mener at behovsprøving kun er nødvendig for å motvirke markedssvikt. Dette er et generelt begrep, og når situasjonen kan betegnes som en "markedssvikt" er noe Samferdselsdepartementet må ha en dialog med ESA om videre.

ESA påstand utløser noen formelle prosesser:

1. Samferdselsdepartementet kan velge å ikke agere på uttalelsen og risikere et søksmål fra ESA som vil dra saken inn for EFTA-domstolen
2. Samferdselsdepartementet vil gå veien om de vanlige prosessene
 - Et internt EØS-rettslig utvalg som administreres av Utenriksdepartementet vil se på ESAs uttalelse. Prosessrisikoen må vurderes, og her er det et spørsmål om jus og politikk. Et spørsmål som stilles her er om Norge kan forsvare den lovgivningen som i dag er gjeldende og om man kan vinne frem om dette havner i EFTA-domstolen.
 - På bakgrunn av vurderingen gjort av uttalelsene vil Samferdselsdepartementet komme med en tilrådning.
 - Deretter må regjeringen bestemme seg for hvordan Norge skal reagere på denne saken. ESA kan ikke diktere norsk lov, men norske myndighet må forholde seg til risikoen om et søksmål.

Statssekretæren forteller at ESAs uttalelse ikke betyr at noen regler, lover eller forskrifter med dette er endret. Den samme drosjereguleringen gjelder inntil videre. Prinsipielt har man fått to måneder på å reagere på ESAs uttalelse. Dette betyr ikke at lover og regler skal endres i løpet av denne korte tiden, men Norge må vise til et pågående arbeid med saken. Det vanlige er at man *ikke* går veien om EFTA-domstolen, men dette er noe regjeringen som må avgjøre.

Det som kommer til å skje fremover er at Samferdselsdepartementet vil gjøre en rettslig vurdering av ESA-uttalelsen. Statssekretæren forteller at departementet står ved det de tidligere har sagt, og at behovsprøvingen fortsatt kan begrunnes i allmenne hensyn, herunder hensynet til et tilstrekkelig godt drosjetilbud over hele landet. Det som er viktig å presisere her er at ESA ikke har uttalt seg kritisk om selve løyveordningen, og det er ingenting i uttalelsen som sier noe om at man ikke skal ha løyve for å drive persontransport utenfor rute.

Dersom Samferdselsdepartementet ikke finner noen "feil" ved ESAs uttalelse ønsker departementet tilbakemelding og innspill på eventuelle overgangsordninger og lengde på en slik overgang. Skulle man finne feil i uttalelsen vil Samferdselsdepartementet tilråde regjeringen om å ikke føye seg etter ESAs uttalelse.

Spørsmål og kommentarer

- Korme: Dere har to måneder til å svare hva dere ønsker å gjøre – hvordan kan vi hjelpe dere i denne prosessen?
 - Samferdselsdepartementet ønsker innspill så tidlig som mulig, spesielt når det gjelder eventuelle overgangsordninger. Dersom man går for å føye seg etter ESAs innspill vil man legge opp til egne endringer med en plan som ESA kan like. Alle innspill tas i mot med takk.
- Stordrange: Dagens ordning om behovsprøving går regulerer kvantiteten av løyver i næringen, kan man se for seg en ordning der man i stedet har begrensninger som knyttes til kvaliteten? Ser for seg at kravene til å få løyve skjerpes – dette vil gi økt kompetanse i næringen og forhåpentligvis også høyere kvalitet.
- Valeur: Er positivt til høringsforslaget som nå ligger ute og tror dette kan tilføre en dynamikk til næringen som kan være veldig bra. Sett i forhold til frislipp er to viktige grunner til å behold behovsprøvingen av løyveantallet:
 - 1) Sikre tilbud i hele landet til enhver tid.
 - 2) Det eksisterer en imperfeksjon i markedet som kan føre til overetablering ved frislipp som potensielt kan gi høyere priser og dårligere kvalitet på tjenesten som leveres.Er det mulig å tenke seg at man kan fjerne tilslutningsplikten (slik foreslått i høringen), men samtidig behold behovsprøvingen?
 - Samferdselsdepartementet kommer til å sjekke ut dette i dialogen med ESA. Behovsprøvingen og tilslutningsplikten er skilt i uttalelsen fra ESA, og det er trolig vanskelig å se for seg at de kan tillate at behovsprøvingen opprettholdes selv om tilslutningsplikten oppheves.
- Trevland: Norges Taxiforbund er også positive til de foreslåtte endringene som ligger ute på høring. Når det gjelder ESA-uttalelsen trenger Norges Taxiforbund tid til å sette seg inn i saken før forbundet forteller hva næringen mener. Trevland viser til at mange land i Europa har et tilsvarende regelverk for drosjenæringen og forteller at forbundet har engasjert IRU til å se på saken.
 - Øen: er kjent med at andre land jobber med tilsvarende saker. Samferdselsdepartementet tar det som gitt at det er rettslikhet mellom alle land. I 2012 hadde man en tilsvarende sak som ESA la bort ettersom det på den tiden ikke var av EØS-rettslig interesse å forfølge saken.
 - Nilsen: den gang var det ingen internasjonale aktører i markedet, og siden den gang har grensekryssende interessenter gjort seg gjeldende.
- Dørum: Synes Samferdselsdepartementet at forslagene er negative for bransjen? Er dette negativt for kundene, markedet eller næringen?
 - Nilsen viser til at det trolig er mange meninger om dette. Samferdselsdepartementet har uttalt at de ønsker å ha denne ordningen (behovsprøvingen) også i fremtiden.
- Abelia: Du siterte i sted fra ESA-uttalelsen som viste til at det i særlige tilfeller var mulig å opprettholde behovsprøvingen enkelte steder. Har ESA sagt noe om hvor er det denne grensegangen går? Hva tenker de om det? Hva tenker SD om dette?
 - Samferdselsdepartementet er ikke sikre på hvor denne grensen går. ESA viser til en generell markedssvikt (at hele markedet kolliderer). I utgangspunktet skal nok dette mye til. Må se for oss et område eller et distrikt hvor hele tilbudet vil bortfalle. For

eksempel at syke transporten forsvinner. Dette er et skjønnsmessig begrep og det må sjekkes ut hva ESA legger i dette.

- Dørum: Har lest ESA-uttalelsen nøye. Ser ut til at åpner for å regulere ulikt fra distrikt til distrikt. Er enig i at antallsreguleringen kan forsvares i rurale områder. Har Samferdselsdepartementet sett på muligheten med å skille mellom regulert og uregulert områder?
 - Departementet har ikke hatt tid til å vurdere dette, men vil vurdere dette i dialog med ESA. Skal kommunisere med ESA om hvor disse grensegangene går. Det er ikke viktig *hvor* de ulike aktørene (les: taxi, Uber eller lignende) kommer inn, men *hvor* det er viktig at drosjetilbudet er tilgjengelig. Det skal være et drosjetilbud i hele landet som skal sikre skolekjøring, TT og så vider. Det er viktig at man i fremtiden også har de virkemidlene som sikrer dette.
- Dersom det blir en regelendring som fjerner antallsbegrensningen, vil dette også påvirke selskapsvognløyvene?
 - Øen: Ja, det er naturlig. Alle de ulike løyvetypene knyttet til persontransport utenfor rute henger sammen.
- Dørum: Hevder at ESAs uttalelse er basert på drosjereguleringen i Oslo. Han forteller videre om grunnen til at han meldte saken for ESA i 2014. Han viser til at ESA ikke har noen påpekninger i regelverket og at det derfor kun er tilstrekkelig å gjøre om på praksisen rundt tildeling av løyver.
 - Nilsen: Oppfatter at ESA ser på praksis på regelverksnivå og Samferdselsdepartementets vurdering er at de er nødt til å gjøre regelendringer om uttalelsene til ESA stemmer.
- Dørum: Det man må gjøre er å frata (fylkes)kommunene mulighet til å utføre behovsprøving.
 - Nilsen: da har vi ulik oppfatning.
- Stordrange: er åpnet for at juridiske personer kan motta drosjeløyve?
 - Det er fremdeles til vurdering om dette skal være en del av den høringen om foreslåtte forskriftsendringer.

Avslutningsvis forteller Nilsen at Samferdselsdepartementet trolig komme til å invitere til flere møter for å gi oppdateringer om fremdriften. Det blir ingen formell høringsprosess rundt dette, og det legges opp til en mer uformell dialog. Oppfordrer alle til å komme med de innspillene de måtte ha.



Kristoffer Fosse Hanssen

Utredningssjef

Norges Taxiforbund

kh@nortaxi.no