



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
2030, Oslo  
Norge

Deres ref: 18/1690

Vår ref: 8030/KFH

Oslo, 13. desember 2018

## Høringssvar – Endring av drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.

Det vises til høring vedrørende foreslåtte endring i drosjereguleringen, datert 1. oktober 2018.

Norges Taxiforbund er en interesseorganisasjon for drosjenæringen i Norge, og representerer omtrent 70 prosent av løyveholderne i landet. Drosjenæringen består av i overkant av 8 200 løyver, hvorav 60 prosent av drosjene opererer i områder som er unntatt fra maksimalprisforskriften – det vil si i områder hvor konkurransen anses for å være stor nok til at sentralene kan konkurrere på pris.

Norges Taxiforbund mener at behovsprøving av antall drosjeløyver er en egnet form for regulering av drosjenæringen. Dette er også en vanlig form for regulering andre steder, og vi viser til at flere EU-land fortsatt har en form for behovsprøving av drosjeløyver. En oppheving av behovsprøvingen vil gi negative effekter, og vi mener at det er svært viktig at det gjøres grep for å sikre at drosjekundene får et tilbud, som er minst like bra, som det er i dag.

Departementet har i sitt høringsnotat foreslått en rekke endringer i eksisterende regulering, som er ment å motvirke de negative effektene av å fjerne antallsreguleringen av drosjeløyver. Norges Taxiforbund vil i dette høringssvar komme med forslag og presiseringer, som vi mener er essensielle ved et eventuelt bortfall av antallsreguleringen. Disse er basert på erfaringer fra andre land som tidligere har gjennomført tilsvarende endringer i sin drosjeregulering.

Dette høringssvaret er forankret i Norges Taxiforbunds landsstyre, som er forbundets øverste myndighet mellom landsmøtene. Under følger våre innspill til Samferdselsdepartementets forslag.

# Innhold

1	Oppsummering av vårt hørings svar.....	3
1.1	Våre viktigste punkter.....	3
2	Norges Taxiforbunds innspill til Samferdselsdepartementets forslag.....	5
2.1	Behov for regulering av drosjemarkedet.....	5
2.1.1	Finland.....	7
2.1.2	Irland.....	7
2.1.3	Nederland.....	7
2.1.4	Sverige.....	7
2.1.5	Danmark.....	8
3	Sentraltilknytningsplikt og -rett.....	8
3.1	Norges Taxiforbund mener.....	8
3.1.1	Opprettholdelse av tilknytningsplikt, men oppheving av tilknytningsrett.....	9
3.1.2	Krav for å opprette og drive drosjesentral.....	10
3.2	Dersom både tilknytningsplikt og -rett oppheves.....	10
3.2.1	Rapporteringsplikt.....	11
3.2.2	Klageadgang.....	11
4	Kjøreseddel og krav om fagkompetanse for drosjesjåfør.....	11
4.1	Kjennsprøve.....	12
4.2	Krav om fagkompetanse for drosjesjåfør.....	12
4.2.1	Krav om gjennomført og bestått kvalifikasjonskurs for å få kjøreseddel.....	12
5	Overgangsordning for innehavere av drosjeløyver.....	13
5.1	Gradvis innføring av nye drosjeløyver ved oppheving av antallsreguleringen.....	13
6	Øvrige innspill og kommentarer til høringsnotatet.....	13
6.1	Tiltak for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet.....	13
6.1.1	Geografiske avgrensninger.....	14
6.1.2	Kontraktvarighet på tildelte eneretter.....	14
6.2	Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve.....	15
6.2.1	Tilstrekkelig fagkompetanse.....	15
6.2.2	Krav til garantistillelse.....	15
6.3	Taksameter.....	16
6.4	Merking av kjøretøyet.....	16
6.5	Krav om loggføring av turer.....	17
6.6	Særskilte løyvekategorier.....	17
6.6.1	Overgangsordning for selskapsvognløyver.....	17
6.7	Maksimalprisreguleringen.....	17
6.8	Drosjetilbud rettet mot allmennheten på offentlig plass.....	18
6.9	Kontrollfunksjoner og evaluering av nytt regelverk.....	18
6.9.1	Kontrollfunksjoner.....	18
6.9.2	Evaluering av nytt regelverk.....	18

# 1 Oppsummering av vårt hørings svar

Norges Taxiforbund mener fortsatt at dagens ordning med behovsprøvde drosjeløyver er den mest egnede måten å regulere drosjenæringen på. Drosjene er en viktig del av samfunnets infrastruktur. Det er den fleksible del av et offentlig tilgjengelig transporttilbud, og er tilgjengelig «overalt, alltid» – også når buss, trikk og tog ikke går. Kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring gjør det mulig å ha et godt tilbud overalt, til alle døgnets tider – til alle typer kunder. Skolebarn, pasienter, funksjonshemmede, eldre er like avhengige av drosjer til ulike tider som forretningsfolk, turister, offentlig ansatte og festdeltakere.

Drosjenæringen i Norge er regulert i yrkestransportloven, som ble vedtatt enstemmig av Stortinget i 2002. Den kan forstås som en «samfunnskontrakt». På den ene siden begrenser myndighetene antall drosjer ved å tilpasse løyver til markedets behov og på den måten sikre et anstendig lønnsnivå. På den andre siden plikter drosjene å stille opp – overalt og til alle døgnets tider uten subsidier.

Dersom behovsprøvingen av drosjeløyver bortfaller, er Norges Taxiforbund tydelig på at det er svært viktig med andre tiltak som regulerer næringen for å sikre at kvaliteten på drosjetjenestene som skal leveres i framtiden er minst like høy som i dag. Det finnes en rekke former for markedssvikt i drosjemarkedet, som alle kan bidra til en ikke-optimal utnyttelse av samfunnets ressurser. Dette har man erfart i land som Sverige, Irland og Nederland, hvor en deregulering av drosjenæringen ledet til overetablering, høyere priser og dårligere kvalitet, og hvor myndighetene i etterkant av deregulering har måtte innføre nye krav for å dempe virkningene av markedssvikt.

I Danmark ble det innført en ny drosjeregulering den 1. januar 2018. Det er en rekke momenter i denne reguleringen som Norges Taxiforbund anerkjenner som hensiktsmessige, og som vi mener vil kunne sikre at kundene vil få en tjeneste som er av høy kvalitet.

## 1.1 Våre viktigste punkter

Under følger en kort oppsummering av de innspill Norges Taxiforbund har beskrevet i dette hørings svaret:

- Oppheving av løyvehavers tilknytningsrett, men vi ønsker at løyvehavers tilknytningsplikt skal bestå.
  - Dersom både løyvehavers tilknytningsrett og -plikt oppheves må det oppstilles klare plikter og krav til løyvehavere som velger å operere uten tilknytning til en drosjesentral for å sikre korrekt innrapportering av data til offentlige myndigheter.
  - Dersom både løyvehavers tilknytningsrett og -plikt oppheves må det opprettes en klagenemd for drosje.
- Det må oppstilles tydelig krav som må oppfylles for å starte og drive en drosjesentral.
- Det må innføres strengere krav om kompetanse for å bli drosjesjåfør, og det må være krav om gjennomført kurs.
- Det må legges opp til en overgangsordning med varighet vesentlig lenger enn de 6 mnd. som er foreslått.
- Nye drosjeløyver må innføres gradvis slik at markedet kan tilpasse seg en hverdag uten behovsprøving.
- Eneretter som tildeles i kontrakt må ha en varighet på inntil 5 år.
- Det må fortsatt være krav om fagkompetanse og garantistillelse for å få drosjeløyve.
- Det må også i framtiden være et taksameter, eller annen teknisk innretning, som sikrer korrekt innberetning av data.

- Drosjer må ha taklampe og kun kjøretøy med taklampe skal ha tilgang til å benytte kollektivfelter og drosjeholdeplasser.
- Merkingen av løyvenummer på utsiden av drosjen må være i en kontrast til fargen på bilen.
- Loggføringen av kjørte drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) må lagres i minst 30 dager.
- Norges Taxiforbund er skeptisk til at man slår sammen flere løyvekategorier, til to – drosjeløyve og turvognløyve, og dermed oppheve løyve for transport for funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve registrert for 9 til 16 personer i tillegg til førerstedet.
- Vi ber om at overgangsordningen for selskapsvogner på to år strykes ettersom varigheten på overgangsordningen ikke samsvarer med hvor lang tid det vil ta å tilpasse seg de nye kravene.
- Maksimalprisreguleringen må opprettholdes kun i de områder hvor det tildeles eneretter.
- Det må utarbeides gode ordninger for kontroll.
- Den nye drosjereguleringen må evalueres etter 1, 3 og 6 år.

## 2 Norges Taxiforbunds innspill til Samferdselsdepartementets forslag

Norges Taxiforbund mener at det fortsatt er tungtveiende grunner til at behovsprøving og antallsreguleringen skal bestå. ESA har pekt på at deler av regelverket er i strid med EØS-lovgivningen. Vi mener at handlingsrommet hos ESA er større enn hva Samferdselsdepartementet gir uttrykk for i sitt høringsnotat.

Drosjene er en viktig del av samfunnets infrastruktur. De er den fleksible del av et offentlig tilgjengelig transporttilbud, og er tilgjengelig «overalt, alltid» – også når buss, trikk og tog ikke går. Kombinasjonen av offentlige oppdrag og privat kjøring gjør det mulig å ha et godt tilbud overalt, til alle døgnets tider – til alle typer kunder. Skolebarn, pasienter, funksjonshemmede, eldre er like avhengige av drosjer til ulike tider som forretningsfolk, turister, offentlig ansatte og festdeltakere.

Drosjenæringen i Norge er regulert i yrkestransportloven, som ble vedtatt enstemmig av Stortinget i 2002. Den kan forstås som en «samfunnskontrakt». På den ene siden begrenser myndighetene antall drosjer ved å tilpasse løyver til markedets behov og på den måten sikre et anstendig lønnsnivå. På den andre siden plikter drosjene å stille opp – overalt og til alle døgnets tider uten subsidier.

Transportøkonomisk institutt skriver at samfunnskontraktens hensikt er «å sikre et tilbud også når og hvor det ikke er privatøkonomisk lønnsomt og som motytelse for dette sikre at de eksisterende drosjeløyvene har tilstrekkelig inntjening<sup>1</sup>».

### 2.1 Behov for regulering av drosjemarkedet

For å sikre tilgjengelighet av drosjetjenester er det noen viktige karakteristika ved markedet som gir grunnlag for regulering. For det første er det stor variasjon i etterspørselen etter drosjetjenester mellom geografiske områder og tider på døgnet. I tillegg er det ulike former for markedssvikt som gjør seg gjeldende i drosjemarkedet. Asymmetrisk informasjon, stordriftsfordeler, tosidig marked og nettverkseffekter, byttekostnader og eksterne virkninger er alle forhold som kan innebære at drosjemarkedet, i fravær av reguleringer, ikke vil gi en optimal utnyttelse av samfunnets ressurser og det beste tilbudet til kundene<sup>2</sup>.

En oppheving av dagens behovsprøving, og dermed også kjøreplikten, vil virke ulikt på ulike markedssegmenter. Når det gjelder tilbudet av drosjetjenester, vil dette sannsynligvis øke i attraktive segmenter med høy etterspørsel, mens det vil reduseres og potensielt forsvinne i segmenter med lavt inntektspotensial. Statistikk over omsetning og antall turer hos utvalgte drosjesentraler, og eksempler på hvordan slike sentraler driftes, indikerer at det vil være områder og/eller tidsperioder som ikke vil ha tilgjengelige drosjetjenester ved en deregulering av markedet. Dette kan eksempelvis være langstrakte og tynt befolkede områder, men også bynære strøk med nærhet til markeder som er mer attraktive, og visse tidsperioder på nattetid, også i byene.

Det er vanskelig å predikere om et frislipp av løyver vil lede til økte eller reduserte drosjepriser totalt sett. Det er sannsynlig at prisene i segmenter, som får redusert sitt tilbud, vil øke. I segmenter med økt tilbud er prisvirkningen usikker, ettersom økt konkurranse tilsier lavere priser, mens kostnadsøkninger som følge av flere biler og lavere kapasitetsutnyttelse tilsier økte

---

<sup>1</sup> «Drosjer i Trondheim – konkurranse på like vilkår?», TØI rapport 1207/2012, Aarhaug m.fl.

<sup>2</sup> «Behov for antallsregulering av drosjeløyver», Oslo Economics, 2017

priser. Hvorvidt slike kostnadsøkninger kan veltes over på kundene gjennom prisene, vil avhenge av tilstedeværelsen av markedssvikt. I segmenter hvor etterspørselen er lav, eller ulike former for markedssvikt hemmer priskonkurransen i vesentlig grad, er det en risiko for betydelige økninger i drosjeprisene.

Et frislipp av antall løyver kan også ha andre virkninger. Et økt tilbud i attraktive segmenter kan gi økte miljøutslipp og mer kødannelse og trafikk i byene. Videre kan de økte kostnadene for løyvehaver også trekke i retning av redusert kvalitet på tjenestene dersom kundene som følge av asymmetrisk informasjon og byttekostnader ikke er i stand til å velge det mest fordelaktige tilbudet. Norges Taxiforbund frykter også at en uheldig konsekvens kan være et negativt press på lønnsnivået til drosjesjåførene og at vi ender opp på et nivå som kan minne om sosial dumping.

I fraværet av en behovsprøvd antallsregulering av drosjeløyvene er det svært viktig at en del av de gjeldende krav til aktørene, som i dag opererer i næringen, opprettholdes og til dels også styrkes. Erfaringer fra utlandet forteller at det er avgjørende at aktørene i drosjenæringen innehar noen grunnleggende kvalifikasjoner som må dokumenteres for å få tilgang til markedet. I land som Sverige, Nederland og Irland har man måtte innføre strengere kvalifikasjonskrav til både løyvehavere og sjåfører i flere omganger etter deregulering av drosjemarkedet for å heve kvaliteten på tjenesten, og for å dempe økningen av antallet løyver og løyvehavere.

På grunn av en rekke former for markedssvikt er ikke drosjemarkedet selvregulerende. Dette gjør at det er umulig å oppnå total effektivitet i markedet, og det blir dermed viktig å ta stilling til hvilket reguleringsregime som minimerer effektivitetstapet<sup>3</sup>.

Vi registrerer at Samferdselsdepartementet ønsker å senke etableringsbarrierene, men det er viktig at de ikke senkes så mye at de ulike formene for markedssvikt fører til en ikke-optimal utnyttelse av samfunnets ressurser og et kvalitetsmessig dårligere tilbud for kundene.

I Norge ble det gjennomført en deregulering av drosjemarkedet på slutten av 1990-tallet. I Oslo ble løyveantallet økt med 30 pst., samtidig som det ble åpnet for flere sentraler enn Oslo Taxi. Den gang forventet man at økt konkurranse i drosjemarkedet i hovedstaden skulle gi bedre kvalitet og lavere priser, slik det nå også blir hevdet i departementets høringsnotat. I ettertid er det tydelig at drosjetjenestene som leveres i Oslo er av svært varierende kvalitet, hvor det et stort avvik både i og mellom de ulike drosjesentralene. Det samme kan sies om takstene, hvor forskjellen mellom den «billigste» og «dyreste» drosjesentralen er over 30 pst.

Norges Taxiforbund stusser over at departementet ikke drøfter hva konsekvensene av en deregulering i andre land har medført. Vi mener dette er noe som burde vært grundig utredet i forkant, og funnene burde ha blitt belyst i høringsnotatet. Vi ønsker derfor å orientere kort om hva konsekvensene av en deregulering har blitt i andre land. Erfaringer fra Nederland og Irland, viser lignende erfaringer som de man har gjort seg i Oslo, nemlig at en oppmykning av drosjereguleringen slo ut i dårligere kvalitet på tjenesten. Det er også tydelig at det å fjerne antallsbegrensningen og andre kvalitative krav med stor sannsynlighet kan slå ut i en overetablering av drosjer. Det kan altså føre til et ikke-velfungerende markedet med ubalanse mellom tilbud og etterspørsel. Dette vil, i motsetning til hva departementet selv hevder i høringsnotatet, kunne føre til en ineffektiv utnyttelse av samfunnets ressurser.

---

<sup>3</sup> «Regelförändringar i transportsektorn», VTI rapport 774 revision 1, 2013, Nilsson m.fl.

### 2.1.1 Finland

Den nye drosjereguleringen i Finland er omtalt innledningsvis i høringsnotatet. Som kjent har Finland tidligere hatt en drosjeregulering ganske lik den norske, men har valgt å gjøre endringer for å fremme nye servicemodeller, forenkle markedsadgangen og fremme interoperabilitet mellom ulike deler av transportsystemet.

Det som ikke omtales i høringsnotatet er effekten av nytt regelverk på antallet løyver. Etter at det nye regelverket ble innført 1. juli 2018 og frem til oktober har det blitt utstedt 2 417 nye løyver skriver det finske taxiforbundet i en e-post til Norges Taxiforbund. Antall løyvehavere har økt med 30 pst. og antall kjøretøy registrert for profesjonelt bruk har økt med 20 pst. fra 1. januar 2018 frem til oktober<sup>4</sup>.

Efaringene fra Finland så langt er at rurale områder og mindre steder har mistet hele eller deler av drosjedekningen – spesielt om nettene.

### 2.1.2 Irland<sup>5</sup>

I Irland omfatter drosjereguleringen seks kategorier av såkalte «small public service vehicle<sup>6</sup>», herunder drosjer og rullestoltilpassede drosjer i tillegg til fire kategorier som defineres som privat leie (private hire) og som har begrensninger lik dagens selskapsvognløyver i Norge.

I Irland er det et én-til-én-forhold mellom antallet løyver og SPSV, og etter dereguleringen i 2000 steg antallet løyver fra 13 637 i 2000 til en topp på 27 429 i 2008. Grunnet økonomiske nedgangstider og et fall i etterspørselen, har antallet løyver falt til 21 146 per 31. desember 2015. Deler av denne reduksjonen i antallet løyver skyldes at irske myndigheter så seg nødt til å heve kravene til kjøretøyet for å redusere etterspørselen etter nye løyver.

### 2.1.3 Nederland

I Nederland ble antallsbegrensningen av antall drosjeløyver fjernet i år 2000. Antallet drosjer økte med 50 pst. i de fire årene fra 1999 til 2003, fra 16 548 i 1999 til 24 771 i 2003. Erfaringen av dereguleringen var også at prisene økte og kvaliteten på tjenesten, som ble levert, sank<sup>7</sup>.

Det har senere blitt innført strengere kvalitetskrav, noe som har gjort at antallet løyver i 2015 var 19 538<sup>8</sup>.

Norges Taxiforbund har hatt samtaler med det nederlandske taxiforbundet, og har blitt fortalt en alvorlig konsekvens av deregulering er at hele eller deler av tilbudet av drosjetjenester har forsvunnet i rurale områder og mindre steder. Det har også blitt en voldsom overetablering av drosjer i større byer som Amsterdam.

### 2.1.4 Sverige

Sverige deregulerte drosjemarkedet i 1990 ved å bl.a. fjerne antallsbegrensningen. Før dereguleringen fantes det omtrent 11 500 drosjer i Sverige, og kort tid etter dereguleringen steg

---

<sup>4</sup> Det finske forbundet oppgir i sin e-post til Norges Taxiforbund at det er noe usikkerhet knyttet til disse tallene. Dette skyldes blant annet at en løyvehaver nå kan ha ett løyve, men flere kjøretøy.

<sup>5</sup> "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", vedlegg 3, 2016, Frazzani m.fl.

<sup>6</sup> Heretter SPSV

<sup>7</sup> «Ten years of taxi deregulation in the Netherlands – the case for re-regulation and decentralisation», 2010, Baanders & Canoy

<sup>8</sup> "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", vedlegg 3, 2016, Frazzani m.fl.

antallet med om lag 3 000 nye kjøretøy. Etter 1990 har drosjereguleringen blitt endret ved flere anledninger, bl.a. ved å skjerpe reglene for prisinformasjon og innføring av jamførpriser<sup>9</sup>.

Antallet nye drosjeløyver i Sverige har vært noenlunde stabilt mellom 2010 og 2015, og i 2015 fantes det 74 369 sjåførere og 16 600 drosjer.

I Sverige har man opplevd det samme som i Nederland, nemlig at hele eller deler av drosjetilbudet har forsvunnet i rurale områder og på mindre steder.

### 2.1.5 Danmark

I Danmark trådte den nye drosjereguleringen i kraft 1. januar 2018. Som vi vil komme tilbake til senere i vårt hørings svar, har Danmark innført en overgangsordning hvor man trinnvis deregulerer drosjenæringen ved å gradvis utstede nye drosjeløyver. Måten man gjør det på er å innføre 1 500 nye drosjeløyver over en treårsperiode, og det utstedes 125 nye løyver i kvartalet.

Løyvene utstedes gjennom loddtrekning, og erfaringen man har gjort seg så langt er at det er veldig mange som har søkt på de nye løyvene som har blitt utstedt. Eksempelvis ble det utstedt 150 nye drosjeløyver i andre kvartal 2018, mens det totalt ble søkt om 44 372 løyver av i alt 3 049 ulike virksomheter.

## 3 Sentraltilknytningsplikt og -rett

Viser i denne sammenheng til Norges Taxiforbunds hørings svar i forbindelse med høringen «Framlegg til endringer av yrkestransportlova – unnatak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral» som ble sendt på høring 9. desember 2016.

I vårt svar argumenterte Norges Taxiforbund for styringsrett til drosjesentralene, og at dette er noe vi har etterlyst gjennom mange år – første gang i 2012. I et brev av 11. april 2016 til Samferdselsdepartementet skrev Norges Taxiforbund:

*«Norges Taxiforbund mener at det er vesentlig for næringens kvalitet at sentralene får mer styringsrett i forhold til tilknyttede løyvehavere og mer kontroll over sin egen virksomhet. Dette av hensyn til nødvendig fleksibilitet, konkurranse og mulighet for egenkontroll i bransjen. Sentralene må få økt handlingsrom slik at de selv skal kunne velge sine løyvehavere samt at de i større utstrekning enn i dag bør kunne sanksjonere uønsket adferd hos løyvehaverne. Løyvehaverne bør dessuten også få frihet til selv å velge selv hvilken sentral de ønsker å være tilknyttet.»*

Oppheving av løyvehavers tilslutningsplikt og tilslutningsrett vil gi drosjesentralene mulighet til selv å velge hvilke løyvehavere de ønsker å gjøre avtale med. Den viktigste grunnen til økt styringsrett, er et ønske om at det bedre legges til rette for at sentralene skal kunne tilby en best mulig tjeneste til sine kunder.

### 3.1 Norges Taxiforbund mener

I lys av Samferdselsdepartementets høringsnotat mener Norges Taxiforbund at det er nødvendig å ta ny stilling til hvorvidt det er hensiktsmessig å fjerne både løyvehavers rett og plikt til å stå ved en sentral.

Norges Taxiforbund støtter departementets forslag om å oppheve tilknytningsretten, men mener at det fortsatt bør være en plikt for løyvehaver å stå ved en sentral. På denne måten vil man unngå å få løyvehavere som velger å operere uavhengig.

---

<sup>9</sup> «Regelförändringar i transportsektorn», VTI rapport 774 revision 1, 2013, Nilsson m.fl.



For Norges Taxiforbund er det avgjørende at drosjesentralene i Norge får styringsrett slik at de selv kan velge hvilke løyvehavere de ønsker å ha tilknyttet sin sentral. Med dagens regelverk er det slik at sentralene ikke kan velge de løyvehaverne de ønsker ettersom en løyvehaver har rett til å tilknytte seg den sentralen han eller hun ønsker, gitt at vedkommende har tilstrekkelig ansiennitet.

Norges Taxiforbund viser til den danske drosjereguleringen som ble innført 1. januar 2018. Danmark har lenge hatt en regulering av drosje som er tilnærmet lik den norske reguleringen, men har nå vedtatt en ny regulering som kundene, næringen og myndighetene kan leve godt med.

Det er flere viktige momenter i denne reguleringen som Norges Taxiforbund anerkjenner som hensiktsmessige, og som vi mener vil kunne sikre at kundene vil få en tjeneste av høy kvalitet. En av endringen som er gjort er at man har opphevet løyvehavers rett til å stå ved en sentral, samtidig som man har opprettholdt kravet om tilknytning. Videre er det også lagt til rette for at man ved å oppfylle noe formalkrav med relativ enkelhet kan opprette en drosjesentral.

### **3.1.1 Opprettholdelse av tilknytningsplikt, men oppheving av tilknytningsrett**

Det Svenska Taxiförbundet forteller at man ved å fjerne tilknytningsplikt og -rett fikk drosjesentralene anledning til å velge de løyvehaverne de ønsket for å bygge kvalitet, og disse sentralene tilbyr i dag en tjeneste som er trygg og av høy kvalitet. En utilsiktet konsekvens var at mange løyvehavere valgte å ikke være tilknyttet en sentral, og at mange av disse opererer med svært høye priser og som på sett og vis lurer sine kunder. Dette har stilt næringen i svært dårlig lys og har ført til et dårlig omdømme.

Norges Taxiforbund mener at det er flere viktige grunner til at man bør opprettholde en tilknytningsplikt, men oppheve tilknytningsretten. Oppheving av tilknytningsretten vil gjøre at en drosjesentral i større grad enn under dagens regelverk, kan utvikle gode markedskonsepter og levere høyere kvalitet sentralen kan, gjennom styringsretten, velge de løyvehaverne den selv ønsker skal tilknyttes. Tilknytning til en sentral vil gjøres gjennom en privatrettslig avtale hvor sentralen kan stille krav til løyvehaverne som ønsker tilslutning. Da kan sentralene, om nødvendig, sanksjonere uønsket atferd fra løyvehavere, som ikke følger de krav og plikter beskrevet i kontrakten.

Konsekvensene av å beholde tilknytningsplikten, men oppheve tilknytningsretten, blir i tilfeller hvor ingen drosjesentraler ønsker å ta imot en som søker på drosjeløyve, vil vedkommende ikke tildeles løyvet. I de største byene i Norge, som Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, er det alt flere sentraler som konkurrerer mot hverandre. Vi mener at dersom en sentral vil velge og ikke inngå avtale med en løyvehaver, vil det med stor sannsynlig være en annen som ønsker å ta imot vedkommende.

I Danmark har man i den nye drosjereguleringen valgt å beholde tilknytningsplikten, men opphevet tilknytningsretten. Norges Taxiforbund anbefaler at man også i Norge opprettholder tilknytningsplikten, men opphever tilknytningsretten.

#### *3.1.1.1 Uavhengige løyvehavere*

Dersom tilknytningsplikten og -retten oppheves frykter Norges Taxiforbund at løyvehavere som velger å stå utenfor en sentral, vil utnytte former for markedssvikt. De vil således ha lavere insentiver for å tilby god kvalitet og ha større tilbøyelighet til å ta høyere priser i de områder, som ikke er underlagt maksimalprisforskriften. Dette har vi sett eksempler på i Sverige etter at antallsreguleringen og maksimalprisreguleringen ble opphevet på 90-tallet. Kunden har liten, om ingen forhandlingsmakt, i spotmarkedet, grunnet asymmetrisk informasjon i markedet. Dette

har flere såkalte «friåkare» utnyttet, og det finnes mange eksempler fra Sverige hvor kunder har måttet betale en uforholdsmessig høy pris for en tur med en friåkare, sammenlignet med hva de ville gjort enn om de hadde valgt en drosje fra en større drosjesentral.

Norges Taxiforbund frykter at det for kunden vil bli vanskeligere å orientere seg i markedet om opphevingen av tilknytningsrett og -plikt fører til en fremvekst av uavhengige løyvehavere. Det er alt i dag utfordrende for kundene og sammenligne drosjene på pris, og en konsekvens av forslaget til departementet kan gjøre at det blir enda vanskeligere.

Fra og med juli 2018 plikter alle tilbydere av drosjetjenester og uoppfordret gi forbrukerne et pristilbud før avtale om transport inngås, dersom drosjekunden kan oppgi et tilstrekkelig avgrenset bestemmelsessted. Norges Taxiforbund frykter at mange uavhengige løyvehavere kan la seg lede til å utnytte markedssviktene og ikke etterkomme denne plikten.

#### *3.1.1.2 Klageadgang gjennom drosjesentralene*

Norges Taxiforbund mener at det vil være til det beste for kunden at løyvehavere har tilslutningsplikt til en drosjesentral. Kunden har dermed et selskap/organisasjon å henvende seg til dersom han/hun har spørsmål eller klage.

Av årsaker nevnt over frykter Norges Taxiforbund at mange uavhengige løyvehavere potensielt vil levere en tjeneste som er av dårlige kvalitet og potensielt høyere pris til kunden. Slik forslaget fra departementet et utformet er det ikke noe som tilsier at drosjekundene vil ha et sted å henvende seg, dersom vedkommende har en klage på den tjenesten som er utført, dersom turen utføres av en løyvehaver som ikke er tilknyttet en drosjesentral.

For myndighetene vil det være en kostnadsbesparelse ved at det i framtiden fortsatt er drosjesentralene, som mottar og behandler innkomne klager, fremfor at det opprettes en offentlig klagenemnd.

### **3.1.2 Krav for å opprette og drive drosjesentral**

Norges Taxiforbund mener at det bør stilles krav til de som ønsker å drive drosjesentral i Norge. En drosjesentral skal

1. ha en godkjent, ansvarlig leder,
2. ha en eierkrets som har bopel i EU/EØS,
3. ha forretningssted i Norge,
4. ikke ha ubetalt gjeld til det offentlige,
5. tilfredsstillende et egenkapitalkrav,
6. ha rutiner for å behandle kundehenvendelser, herunder også eventuelle klager,
7. ha systemer og rutiner for innrapportering av data til relevante myndigheter på vegne av tilknyttede løyvehavere,
8. kunne synliggjøre at virksomheten kan utøves på en forsvarlig måte og i overensstemmelse med god skikk innenfor bransjen.
9. Ivareta kvalitet og sikkerhet overfor kunden

### **3.2 Dersom både tilknytningsplikt og -rett oppheves**

En oppheving av både tilknytningsplikt og -rett, vil kunne få en rekke uheldige konsekvenser for brukerne av drosjetjenester. Forslaget innebærer at løyvehavere kan velge å stå uten sentraltilknytning, og tilby drosjetjenester på den måten han/hun ønsker. I Sverige har vi sett

eksempler på at uavhengige løyvehavere<sup>10</sup> har bidratt til å forringe næringens omdømme ved å levere dårlig kvalitet til høyre priser.

### 3.2.1 Rapporteringsplikt

Ved fremveksten av uavhengige løyvehavere oppstår faren for sterkere utvikling av svart økonomi i bransjen. I Sverige har man innført nye regler som gjelder taksameterplikt og tilknytning til sentral avlesningstjeneste, en såkalt «redovisningscentral<sup>11</sup>».

For å sikre at alle aktører i drosjenæringen betaler merverdiavgift og tar inntekter til beskatning, mener Norges Taxiforbund at det må stilles krav om at samtlige kjøretøy som løyvehavere benytter, utstyres med en form for elektronisk tilknytning til en sentral avlesningsserver. Dagens typegodkjente taksametre tilfredsstillende slike krav, og gjør det mulig for drosjesentralene å innrapportere innkjørt omsetning til skattemyndighetene. Hvilket er pålagt i henhold til lov og forskrift.

Hvorvidt det utvikles eller forefinnes andre elektroniske innretninger som kan tilfredsstillende dagens krav til taksametre har mindre betydning. Det viktige i denne sammenheng er at man ikke går på akkord med de hensikter til rapportering og kontroll som dagens taksametersystemer representerer.

Norges Taxiforbund mener at det må være et offentlig krav om at løyvehaver har en plombert, fysisk innretning i bilen som elektronisk innrapporterer korrekt kjøredata til relevante myndigheter. Denne innretningen må også være tilkoblet en skriver slik at kunden får kvitteringen som han/hun har krav på. Vi tar det for gitt at rapporteringsplikten vil gjelde også i framtiden – både for de løyvehavere som er tilsluttet en sentral, og de som velger å stå utenfor. Krav om elektronisk innrapportering fra samtlige kjøretøy, vil sikre at inntekter fortsatt kommer til beskatning.

### 3.2.2 Klageadgang

Ved fremvekst av uavhengige løyvehavere vil den enkelte drosjeeier representere seg selv overfor kunden og markedet. I denne sammenheng er Norges Taxiforbund svært opptatt av at det opprettes en klagenemnd, som kunder kan henvende seg til. Dette for å unngå at enkelte uavhengige løyvehavere over lengre tid opptrer uakseptabelt med hensyn til pris og kvalitet overfor kunde.

Praksisen i dag er at om en kunde ønsker å klage, må denne gå gjennom drosjesentralen. Kunder, som i framtiden ønsker å klage på en reise utført av en uavhengig løyvehaver, vil derfor ha et behov for en et sted å rette klagen.

Det finnes alt en klagenemnd for buss, tog, trikk og bane, fly og pakkereiser, og fra 1. januar 2017 ble det også opprettet en nasjonal klageordning for passasjerer på rutegående fartøy. Norges Taxiforbund mener at tilsvarende må gjøres for drosjenæringen dersom både tilknytningsplikten og -retten oppheves.

## 4 Kjøreseddel og krav om fagkompetanse for drosjesjåfør

*Departementet legger opp til å videreføre bestemmelsen om at fører av løyvepliktig persontransport (herunder drosje) må ha kjøreseddel. Departementet presiserer at krav til helse, vandel og 20 års aldersgrense for utstedelse av kjøreseddel, vil bli videreført da disse kravene er*

<sup>10</sup> Løyvehavere som ikke er tilknyttet en sentral eller annen turformidler.

<sup>11</sup> <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>

sentrale med hensyn til passasjerenes sikkerhet. I tillegg foreslår departementet at søker om kjøreseddel til drosje må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje. Departementet foreslår imidlertid å fjerne adgangen for politiet til å stille krav om kjentmannsprøve for utstedelse av kjøreseddel for drosje.

#### 4.1 Kjennsprøve

Departementet foreslår å oppheve kravet om adgang til å stille krav om avlagt kjentmannsprøve for fører av drosje for å få utstedt kjøreseddel.

Norges Taxiforbund mener at hver enkelt drosjesentral kan avgjøre om sjåførene skal avlegge en kjentmannsprøve. For mange sentraler kan det at sjåførene har denne kompetanse være et konkurransefortrinn og et kvalitetsstempel.

Det er viktig at taxisentralene har mulighet til selv å bestemme om de skal ha slike krav eller ikke.

#### 4.2 Krav om fagkompetanse for drosjesjåfør

Departementet foreslår å innføre et krav om fagkompetanse for drosjesjåfører. Videre foreslår departementet at Statens vegvesen arrangerer fagkompetanseeksamen for sjåfører. Departementet foreslår å gi Statens vegvesen hjemmel for å ta gebyr for gjennomføring av eksamen og utstedelse av kompetansebevis for gjennomført eksamen.

Norges Taxiforbund er veldig positive til at departementet nå forslår å styrke sjåførkompetansen og mener at dette vil bidra til å sikre at drosjekundene får transport med god kvalitet. I vårt naboland, Sverige, er det et krav om å gjennomføre en teoretisk prøve i tre deler og søker må bestå en praktisk førerprøve for å få kjøreseddel. Det samme er også gjort i Danmark hvor søker må gjennomgå et kvalifikasjonskurs, som består av både en teoretisk og en praktisk eksamen.

Norges Taxiforbund er enige med departementet i at innføring av kompetansekrav til sjåfører vil heve kvaliteten på drosjetjenestene. Vi foreslår at det innføres et krav om gjennomført kurs, tilsvarende kurset i Danmark og Sverige. Den, som ønsker å bli drosjesjåfør, må gjennomføre og bestå kurset for å få kjøreseddel. Norges Taxiforbund foreslår også at det opprettes et nasjonalt register for kjøresedler.

Norges Taxiforbund mener at det må være et eksplisitt språkkrav. Dette er viktig for å sikre at drosjesjåføreren kan kommunisere med kunden på en god måte, og det er også nødvendig for å bruke GPS og annet utstyr som krever grunnleggende kunnskaper i norsk språk.

Vi har ingen formening om varigheten på kurset, men det bør være av et visst omfang og deles i praktisk og en teoretisk del. I Danmark er varigheten på dette kurset satt til minst 74 timer. For å få «taxiförläggning» i Sverige er ikke varigheten på kursen fastsatt i loven, og man kan for eksempel gjennomføre et intensivkurs på to dager.

##### 4.2.1 Krav om gjennomført og bestått kvalifikasjonskurs for å få kjøreseddel

Den praktiske delen bør bestå av individuelle kjøretimer med undervisning i

- trafiksikkerhet,
- passasjervennlig kjøring,
- forsvarlig og miljøvennlig kjøring.

Kurset bør også bestå av en teoretisk del hvor det undervises i

- arbeidsrett,
- trafikkregler,

- norsk kultur,
- miljøvennlig og passasjervennlig kjøring,
- drosjereguleringen,
- HMS,
- servicearbeid for sårbare grupper,
- konflikthåndtering og kommunikasjon,
- kundeservice,
- førstehjelp (med mindre søker har gjennomført tilsvarende kurs de siste 12 måneder).

## 5 Overgangsordning for innehavere av drosjeløyver

*Departementet mener at når det gjøres vesentlige endringer i drosjemarkedet, er det behov for å lage noen overgangsordninger slik at den etablerte næringen gis noe tid til å tilpasse seg det nye regelverket.*

Norges Taxiforbund frykter for hvilken effekt de foreslåtte endringene i dette høringsnotat vil ha på løyveantallet og antall drosjer på veien, spesielt i de større byene i Norge. Vi mener det er grunn til å tro at mange vil ønske å ta ut drosjeløyver, noe som potensielt kan føre til en overetablering i markedet og hvor tilbudet av drosjer ikke vil være i balanse med etterspørselen etter drosjetjenester. Denne bekymringen forsterkes når vi vet hvordan det har gått i andre land, som har gjennomgått lignende dereguleringen, som for eksempel Sverige, Finland, Nederland og Irland som omtalt under avsnitt 2.1.

Vi mener at det bør legges opp til en overgangsperiode og at det nye regelverket eventuelt trer i kraft 1. januar 2022. Norges Taxiforbund ble forespeilet en overgangsordning, som skulle gi aktørene i næringen har mulighet til å innrette seg etter den nye ordningen. Aktørene som nå opererer i næringen har investert store ressurser i virksomheten sin. Det må derfor legges opp til en overgangsordning som gir dem mulighet til å tilpasse seg en ny regulering, eller avvikle sin virksomhet på en skikkelig måte om de ønsker det.

### 5.1 Gradvis innføring av nye drosjeløyver ved oppheving av antallsreguleringen

Vi viser i denne sammenheng til den løsningen de har gått for i Danmark, hvor det er vedtatt å gradvis innføre nye drosjeløyver slik at antallsbegrensningen utfases over tre år. Det vil utstedes 500 nye løyver hvert år i tre år, og utdelingen av nye løyver gjøres hvert kvartal. Dersom det søkes på mer enn 125 løyver i kvartalet, vil fordelingen skje ved loddtrekning. En søker på drosjeløyve kan maksimalt søke om 20 løyver av gangen.

Norges Taxiforbunds forslag er at det innføres en tilsvarende ordning i Norge. Vi foreslår at man øker antallet nye løyver med inntil 500 i året, hvilket medfører at antallet nye løyver økes med inntil 1 500 over en treårsperiode. Vi mener at en gradvis innføring av nye drosjeløyver vil sikre at markedet gradvis tilpasses en ny hverdag uten antallsbegrensning av drosjeløyver.

Ettersom denne ordningen har blitt innført i EU-landet Danmark, tilsier dette at det kan være handlingsrom innenfor EØS-regelverket for å gjøre det samme i Norge.

## 6 Øvrige innspill og kommentarer til høringsnotatet

### 6.1 Tiltak for å sikre tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet

*Departementet foreslår i høringsnotatet at fylkeskommunene skal få adgang til å tildele lokale eneretter for drosjetransport i bestemte områder.*

Norges Taxiforbund har «Taxi overalt, alltid» som sitt motto. For at det skal være et tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet er det avgjørende at det tildeles eneretter til drosjene på steder hvor fri etablering potensielt vil føre til at drosjetilbudet begrenses til tider og steder hvor det er mulighet for inntjening. En modell lik den foreslått i notatet vil kunne gi fylkeskommunene det verktøyet de trenger å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele sitt fylke.

På mange steder vil ikke muligheten for en enerett alene være nok til å sikre et tilstrekkelig nivå på drosjetilbudet. Med dagens regulering er drosjene på mange steder helt avhengige av offentlige anbud for å ha tilstrekkelig lønnsomhet i sin drift. Det kan derfor være avgjørende at det også inngår en økonomisk kompensasjon i en avtale om enerett mellom utøver og fylkeskommunene. Departementet presiserer i notatet at

*«tildeling av enerett ikke automatisk medfører rett til annen kontraktkjøring i det aktuelle enerettsområdet, og heller ikke at avtale om annen kontraktkjøring automatisk medfører rett til eksklusiv drift i enkeltturmarkedet i samme område<sup>12</sup>».*

Norges Taxiforbund mener at selv om det ene ikke automatisk medfører et andre, er det svært viktig å se disse tingene i sammenheng. Vi ønsker at Samferdselsdepartementet oppfordrer fylkeskommunene til å hekte på enerettsmodell for drosjetransport i områder med lavt inntjeningsgrunnlag i enkeltturmarkedet sammen med offentlige kjøreoppdrag. Vi mener det vil være svært hensiktsmessig å samordne ulike kontraktkjøp og tildeling av eneretter i enkeltturmarkedet. På den måten vil man få bedre utnyttelse av den kapasiteten som er tilgjengelig i området.

I fremtiden vil det være opp til fylkeskommunene å avgjøre om det skal innføres tiltak for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet. Vi ber om at departementet oppfordrer fylkene til å forberede seg på dette, og at de går i dialog med den lokale drosjenæringen for å sikre at tiltakene som eventuelt iverksettes er formålstjenlige. Fylkeskommunene besitter i dag mye lokalkunnskap om drosjenæringen, som vi frykter kan gå tapt om løyvemyndigheten flyttes til Statens Vegvesen. Vi mener derfor at det kan være hensiktsmessig at fylkeskommunene også i fremtiden er løyvemyndighet.

### **6.1.1 Geografiske avgrensninger**

Vi enige med departementet i at en geografisk avgrensning av et enerettsområde bør følge kommunegrensene.

Den foreslåtte terskelverdien definert som nivå 1 er også fornuftig. Kommunene som har høyere innbyggertall og befolkningstetthet enn terskelverdien er, med få unntak, de samme områdene som i dag omtales som uregulert område<sup>13</sup>.

### **6.1.2 Kontraktvarighet på tildelte eneretter**

*Departementet forslår at eneretter skal tildeles i kontrakt og ha en varighet på inntil 3 år.*

Norges Taxiforbund mener at den foreslåtte kontraktvarigheten er for kort, og anbefaler at varigheten settes til inntil 5 år. Det er flere årsaker til dette:

- For det første må varigheten på kontrakten ses i sammenheng med hvor lenge en drosjeeier i dag har driftsmiddelet i sitt eie. I dag bytter en drosjeeier i snitt bil hvert fjerde år.

---

<sup>12</sup> Side 40 i høringsnotatet.

<sup>13</sup> Med uregulert område menes det fylker og kommuner hvor kapittel 2 i maksimalprisforskriften ikke kommer til anvendelse.

- Varigheten på kontrakten må også ses i sammenheng med bindingstiden for fradragsrett for inngående merverdiavgift. Bindingstiden ble i 2015 økt fra tre til fire år. Vi har enda ikke sett virkningen av denne endringen, men som vi påpekte i vårt høringsssvar til «hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen» kan dette gjøre at drosjeeiere venter med å bytte bil, hvilket taler i retning av en kontraktvarighet på mer enn tre år.
- En kontraktvarighet på mer enn 3 år vil gjøre investering i kjøretøy mv. mindre risikabel. Ved en kontraktvarighet på 5 år vil drosjeeier ha mer tid til å dekke de relativt høye oppstartskostnadene forbundet med drosjedrift.

## 6.2 Krav om drosjeløyve og objektive krav til løyve

*Departementet foreslår at den som vil drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til fører, fortsatt må ha løyve. Departementet foreslår videre å fjerne krav om tilstrekkelig fagkompetanse og garanti for å få løyve. Departementet foreslår også å forenkle dokumentasjonskravet som viser at et selskap er etablert i Norge og fastsette direkte i yrkestransportforskriften når kravet til vandel ikke anses å være oppfylt.*

Norges Taxiforbund er fornøyd med at det også i framtiden skal være krav om drosjeløyve for å drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til fører. Vi mener derimot at det fortsatt skal være krav om tilstrekkelige fagkompetanse og økonomisk garantistillelse.

### 6.2.1 Tilstrekkelig fagkompetanse

Med dagens ordning må søker avlegge en løyveeksamen som avholdes i offentlig regi før vedkommende kan få løyve. Vi mener at denne ordningen må videreføres og at det bør stilles strengere krav for å bestå eksamen. Pensum må gjennomgås og utvides, og eksamen må være mer omfattende enn dagens eksamen. Hensikten med løyveeksamen må være å bygge kompetanse knyttet til forretningsdrift, skatter og avgifter, arbeidsgiverrolle, service mv. Ved å sette en høyere terskel mener vi at kvaliteten på drosjetjenestene kan forbedres.

### 6.2.2 Krav til garantistillelse

Dagens drosjereguleringer setter krav om at søker til et drosjeløyve må stille garanti fra bank eller forsikringsselskap. Som departementet selv skriver i høringsnotatet er «garantien ment for å sikre at løyvehaver har et minimum av økonomiske midler i forbindelse med sin drosjevirkosomhet<sup>14</sup>».

Norges Taxiforbund mener at kravet om garantistillelse bør opprettholdes. I dag er det slik at enhver som ønsker å drive transport mot vederlag uansett løyvekategori må stille økonomisk garanti på en kroneverdi tilsvarende 9 000 euro. For løyver utover dette gjelder en kroneverdi tilsvarende 5 000 euro for hvert løyve. Vi mener at krav om garantistillelse fortsatt skal gjelde for søker til drosjeløyve på lik linje med de løyvene som går under regelverket for gods- og persontransport.

Ved å opprettholde kravet til garantistillelse vil dette fortsatt være en overkommelig terskel som sikrer at de som vil bli løyvehavere ønsker å opptre ansvarlig, og har en økonomisk ryggrad. Ved eventuelle offentlige restanser eller manglende utbetalinger av lønn og feriepenger til de ansatte, vil den økonomiske garanti sikrer at de aktuelle parter får alt eller deler av det de har krav på.

Myndighetene og drosjenæringen har et felles ønske om at aktørene i næringen betaler sine skatter og avgifter. Økonomisk mislighold er en av de viktigste årsakene til at løyver inndras, og

---

<sup>14</sup> Side 55 i høringsnotatet.

ved fraværet av krav om økonomisk garanti, vil en løyvehaver som ikke opptrer i tråd med gjeldende regelverk kunne fortsette å drive i konkurranse med andre, seriøse, løyvehavere. Årsaken til dette er at det krever lang saksbehandling å tilbakekalle et drosjeløyve. Ved å trekke tilbake den økonomiske garantien, vil løyvet tilbakekalles etter kun noen få måneder. Kravet om økonomisk garanti er således en egnet måte for å få luket ut de løyvehaverne som ikke utøver sitt yrke på en måte som tilfredsstiller de aktuelle krav og plikter.

### 6.3 Taksameter

*Departementet foreslår at alle motorvogner som benyttes i drosjetransport skal ha taksameterutrustning i bilen. All persontransport som drives med personbiler (registrert for inntil åtte sitteplasser i tillegg til fører-setet) vil etter forslagene i denne høringen kreve drosjeløyve og dermed taksameterutrustning. En oppheving av de særskilte løyvekategoriene innebærer at aktører som opererer med selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede med personbilstørrelse vil avkreves taksameterutrustning, noe det ikke er krav om i dag.*

Norges Taxiforbund er opptatt av at taksameteret skal sikre korrekt innberetning av data som gjør det mulig å sikre at den enkelte betaler skatt og avgifter i henhold til lovverket. Vi er derfor positive til at det i høringsnotatet forslås at det også i framtiden skal være et krav om taksameterutrustning i drosjene.

Uavhengig av hva arbeidsgruppen ledet av Justervesenet konkluderer med, er Norges Taxiforbund opptatt av at et taksameter, eller tilsvarende teknisk innretning, skal være fastmontert, og må inneholde følgende komponenter:

- En kommunikasjonsmodul til trådløs, sikker og løpende overføring av relevante data til taxisentralen.
- En modul med satellittbasert kommunikasjonsystem som sikrer løpende registrering og logging av drosjens geografiske posisjon.
- En hendelseslogg som registrerer alle hendelser vedrørende taksameteret og tilsluttet kontrollutstyr, herunder frakopling og strømsvikt.

Komponentene og forbindelse skal være plombert for å sikre mot feil og manipulasjon.

### 6.4 Merking av kjøretøyet

*Departementet foreslår at alle drosjer skal være merket med løyvenummer på utsiden av drosjen når kjøretøyet benyttes som drosje. Løyvenummeret skal være i en skrifthøyde på minst 40 mm. Videre skal løyvenummer og kjøreseddel være synlig fra passasjens plass inne i kjøretøyet. Departementet foreslår videre at kun drosjer med godkjent taklykt skal ha tilgang til kollektivfelt.*

Norges Taxiforbund mener må det være krav om at alle drosjer i utgangspunktet skal ha taklampe, men at det kan søkes om unntak for dette dersom kjøretøyet skal brukes som limousin eller lignende. Det må også være et krav om at det kun er drosje med taklampe som har tilgang til å benytte kollektivfelt og drosjeholdeplasser. Videre ønsker vi å presisere at det er viktig at merkingen av løyvenummer på utsiden av drosjen må ha en skrifthøyde på minst 100 mm og være i kontrast til fargen på bilen slik at det blir enkelt for kunden eller andre å identifisere kjøretøyet.

Norges Taxiforbund ønsker at det innføres egne bilskilt for all transport med motorvogn med drosjeløyve. Dette vil gjøre det enklere for kunden og andre å identifisere et kjøretøy med gyldig drosjeløyve.



## 6.5 Krav om loggføring av turer

*Departementet foreslår å innføre en plikt for løyvehaver til å loggføre kjørte drosjeturer med en modul med satellittbasert kommunikasjonssystem (GNSS) som løpende skal registrere drosjens geografiske posisjon. Departementet foreslår videre at denne informasjonen skal lagres i ti dager.*

Norges Taxiforbund foreslår at informasjonen skal lagres i minst 30 dager. Dette gir kunden mer tid til å klage på en gjennomført drosjetur. For det første er det ikke sikkert at kunden umiddelbart oppdager at det er oppstått et forhold det er verdt å klage på, og for det andre gir det kunden tid til å vente med å klage til vedkommende er kommet hjem fra en reise for eksempel.

Dersom det for eksempel har skjedd et straffbart forhold i drosjen, vil 30 dager gi myndighetene mer tid på å agere.

## 6.6 Særskilte løyvekategorier

*Departementet foreslår å oppheve de særskilte løyvekategoriene selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve og innføre ett drosjeløyve for all transport med motorvogn registrert for åtte personer i tillegg til førersetet. Dette innebærer at all transport med kjøretøy fra ti seter og oppover i et fremtidig regelverk vil måtte ha turvognløyve. Videre foreslår departementet at løyvemyndigheten får hjemmel til å gi dispensasjon fra kravene til merking og taksameter.*

Norges Taxiforbund er skeptisk til at man slår sammen flere løyvekategorier til to – drosjeløyve og turvognløyve - og dermed oppheve løyve for transport for funksjonshemmede og utvidet drosjeløyve registrert for 9 til 16 personer i tillegg til førersetet. Denne typen kjøretøy/løyver er svært viktig for å få utført transport av mennesker med funksjonshemminger, og vi ønsker at disse løyvetypene blir opprettholdt også i fremtiden.

Drosjeløyver for kjøretøy med utvidet setekapasitet brukes i stor utstrekning til transport av skolebarn, institusjonskjøring, og hvor det samtidig transporteres funksjonshemmede som må sitte i rullestol under transporten. I flere større bykommuner er dette så godt som det eneste transporttilbudet man har for funksjonshemmede som må sitte i rullestol under transporten.

### 6.6.1 Overgangsordning for selskapsvognløyver

I høringsnotatet legges det opp til å gi en viss tid for de løyvehaverne som har selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede, utført med kjøretøy med inntil 9 seter, til å tilpasse seg kravene om drosjeløyve, merking, taksameter og registrering i motorvognregisteret.

Norges Taxiforbund ser ingen hensikt med at det skal være en overgangsordning på 2 år etter dato for ikrafttredelse for innehavere av denne typen løyver da det ikke vil ta mer enn noen uker å merke bilen, montere taksameter og registrere kjøretøyet i motorvognregisteret.

Som det påpekes i høringsnotat vil dette gjøre at innehavere av denne typen løyver vil kunne konkurrere i det ordinære drosjemarkedet på lempeligere vilkår enn de ordinære drosjene. Dette kan føre til en konkurransevridding. Vi ber om at overgangsordningen på to år strykes da varigheten på overgangsordningen ikke samsvarer med hvor lang tid det vil ta å tilpasse seg de nye kravene.

## 6.7 Maksimalprisreguleringen

*Departementet foreslår at maksimalprisreguleringen endres slik at maksimalpris skal gjelde i de områder hvor fylkeskommunene har mulighet til å tildele enerettskontrakter.*

Norges Taxiforbund mener at det er viktig at maksimalprisreguleringen skal opprettholdes kun i de områdene hvor fylkeskommunene velger å innføre eneretter. I alle de områdene hvor det ikke er innført enerett, vil det bli fri konkurranse, og da må det også være mulig å konkurrere på pris. Dette er en naturlig konsekvens av at det innføres nasjonale løyver. Dette må også fremkomme tydelig av forslaget til endring av maksimalprisforskriften §1 tredje ledd bokstav a).

Dersom departementets forslag blir vedtatt som det er, vil en drosje i utgangspunktet kunne kjøre fritt i alle områder hvor det ikke er tildelt enerett. Dersom tilfeldighetene vil ha det slik, kan man ende opp i en situasjon hvor en drosje opererer i to kommuner hvor den ene kommunene har innbyggertall og -tetthet som gjør at den faller inn under terskelnivå 1, mens den tilstøtende kommunen ikke faller inn under terskelnivået, men hvor det likevel ikke er tildelt enerett. Dersom maksimalprisreguleringen opprettholdes i sistnevnte kommune, vil drosjen potensielt måtte operere med to sett med takster, avhengig av hvilken kommune den kjører i. Vi anbefaler at departementet tar dette inn over seg, ettersom en slik situasjon vil være svært forvirrende for kunden.

## **6.8 Drosjetilbud rettet mot allmennheten på offentlig plass**

*Departementet foreslår å endre yrkestransportloven § 4 (1) andre punktum slik at tilbud om drosjevirkosomhet som rettes mot offentlig plass ikke bare omfatter fysisk plass men også tilbud som rettes til publikum via internettbaserte plattformer/applikasjoner.*

Norges Taxiforbund er veldig fornøyd med at departementet foreslår å endre yrkestransportloven § 4 (1) andre punktum. Vi mener at dette er en viktig presisering av lovverket som gjør at politiets arbeid mot ulovlig persontransport kan bli mer effektiv.

## **6.9 Kontrollfunksjoner og evaluering av nytt regelverk**

### **6.9.1 Kontrollfunksjoner**

For å sikre at drosjenæringen opereres av best mulig drosjer fremfor flest mulig, er det svært viktig at det opprettes gode rutiner for kontroll, spesielt på veiene. Statens Vegvesen, Politiet og Tollvesenet må fortsatt ha hjemmel til å utføre

- kontroll av sertifikat,
- kontroll av kjøreseddel,
- kontroll av løyve,
- kontroll av miljøkrav.

I tillegg må det være mulig å reagere/sanksjonere med hensiktsmessige tiltak ved behov.

Justervesenet må også i framtiden utføre tilsyn av taksametre, eller tilsvarende innretning, for å sikre korrekt lagring og innrapportering av data til relevante myndigheter.

### **6.9.2 Evaluering av nytt regelverk**

Norges Taxiforbund foreslår at det legges opp til en evaluering av loven etter 1 år, 3 år og 6 år. Dette er viktig for å forstå hvordan det nye regelverket har ført til endringer for kunden, samfunnet og ikke minst drosjenæringen selv. Flere evalueringsrunder vil sikre at man kan ta grep for å motvirke eventuelle uheldige konsekvenser av regelverket, slik at drosjetilbudet og kvaliteten på tjenesten ikke forringes.



Øystein Trevland  
Styreleder, Norges Taxiforbund