



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep,
0030 Oslo

REF: OG
Dato: 04.10.2024

HØRING - NOU 2024:15 - EN BEDRE REGULERT DROSJENÆRING - DELUTREDNING II FRA DROSJEUTVALGET, REF. 24/1412-

Drosjeutvalget ble oppnevnt 11. mai 2022 av Samferdselsdepartementet for å foreta en gjennomgang av drosjeregulverket, og utarbeide forslag til regulering på området. Utvalget sitt mandat ble justert ved Samferdselsdepartementets brev av 11. desember 2022 og 26. april 2023. I samsvar med justert mandat leverte drosjeutvalget sin delutredning den 30. juni 2023 som gjaldt forslag til sentraltilknytningsplikt, driveplikt og antallsregulering.

Den 05.07.2024 ble delutredning II fra drosjeutvalget sendt ut på høring. Denne utredningen handler om tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, krav til taksameter- og kontrollutrustning, innholdet i sentraltilknytningsplikten, arbeidsforhold og kontroll og tilsyn med næringen. Det er også foreslått at fylkeskommunene som løyveansvarlig får flere virkemiddel til å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud og kontrollmyndighet til å føre tilsyn med drosjesentralene sin internkontroll.

Kollektivtrafikkforeningen er i hovedsak positiv til de foreslåtte endringene, og støtter det store flertallets forslag til reguleringer. De foreslåtte endringene vil gi kunne gi løyvemyndighetene en bedre oversikt over drosjemarkedet, samt at en får gode verktøy for å gjøre tiltak der det er behov.

Kollektivtrafikkforeningen gir nedenfor sine innspill, og de deler av utredningen som ikke er kommentert, har foreningen ikke kommentarer til:

Samordning av offentlig betalt bestillingstransport

Kollektivtrafikkforeningen støtter utvalgets forslag om at Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, eventuelt i samråd med Kommunal- og distriktsdepartementet, tar initiativ



til å utrede fordeler og ulemper med samordning av offentlig betalt transport, inkludert kontrakter om drosjetjenester i enkeltturmarkedet.

Dette er et arbeid Kollektivtrafikkforeningen har arbeidet med i lang tid, og vi har sammen med KS skrevet [et brev om denne saken til nevnte 3 departement datert 01.12.2023 \(ref. 23/04734-1\)](#), samt at vi også har vært i møte med departementene om saken.

Kollektivtrafikkforeningen er svært tydelig på at det finnes et stort uforløst potensiale i dette arbeidet til å gi befolkningen i store deler av Norge langt bedre mobilitet, at samfunnets ressurser benyttes på en langt mer fordelaktig måte enn i dag og at det vil bidra til at drosjenæringa får mer forutsigbare rammer og bedre inntjening. Samtidig vil dette arbeidet kunne bidra til at drosjenæringa blir en mer integrert og samordnet del av det øvrige mobilitets-/transporttilbudet.

Samordning av transport innenfor drosje/taxi i distriktene er sentralt for at man skal opprettholde en næring og et transporttilbud i distriktene. En situasjon der man får ulike vinnere av ulike avtaler innenfor offentlig betalte transporter i distriktene vil svekke mulighet for lokale aktører og/eller øke kostnadene for de store offentlige aktørene (kommune, fylkeskommune og Pasienttransport). Grunnet det sterke avgrensede transportbehovet i distriktene, er det også en fare for at flere ulike operatører med ulike offentlige avtaler i samme område/distrikt kan resultere i at operatørene ikke vil være levedyktig med bare en del av transportbehovet.

Fylkeskommunens rolle

Fylkeskommunen vil få en endret og forsterket rolle. Skal dette følges opp på en god måte vil det kreve økte ressurser.

Endringer i yrkestransportlova

§ 9 andre ledd

Drosjeutvalget foreslår endringer som skal sikre at en løyveinnehaver ikke kan være tilknyttet mer enn en sentral. Løyveinnehaver kan likevel være tilknyttet flere formidlere av drosjetjenester. I tillegg blir ordet «taksameter» bytta ut med godkjent «kontrollutrustning» og det blir presisert at bestilte turer skal automatisk registreres i kontrollutrustninga og at denne skal ha fast tilknytting til bilen. I dag er det kun taksameter som oppfyller alle funksjonene som er lagt til kontrollutrustninga, men krav om taksameter vil ikke være teknologinøytralt. Ved å ikke pålegge bruk av taksameter, vil det kunne utvikles løsninger som oppfyller krava, som ikke er taksameter. Det er foreslått at Justervesenet skal godkjenne og kontrollere kontrollutrustingene.

- Kollektivtrafikkforeningen er positiv til at tidligere «taksameter» blir teknologinøytralt, noe som kan stimulere til framtidsrettede og gode løsninger.
- Det forutsettes at framtidige kontrollutrustninger er teknologinøytrale, og har felles programmeringsgrensesnitt (API), slik at data enkelt kan samles og videresendes, samtidig som det leveres data på en måte som tilfredsstillere kravene til kontroll.
- Kollektivtrafikkforeningen er positive til at løyveinnehaver bare kan være tilknyttet en drosjesentral. Dette vil hindre at drosjesentralene rapporterer flere ganger, og det vil være enklere for løyveinnehavere og deres ansatte å forholde seg til ett internkontrollsystem.



- Kollektivtrafikkforeningen er positive til at bestilte turer automatisk skal registreres i kontrollutrustinga, og vi legger til grunn at automatisk registrering for forhåndsbestilte turer også inkluderer turer som faller inn under kontraktmarkedet. Det forutsettes at det utvikles enklere rutiner og løsninger for slik registrering enn dagens taksameter.

§ 9 a. Eneretter for drosjetransport

Drosjeutvalget foreslår justeringer i enerettsmodellen, blant annet å oppheve terskelverdien for innføring av eneretter og mulighet til å innføre støtteordning for drosjevirkosomhet. Disse ordningene blir ikke lenger knyttet til kommunegrensene, men til et avgrenset område som løyvemyndighetene selv definerer.

- Kollektivtrafikkforeningen er i positive til at fylkeskommunene får flere virkemidler som kan sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i deres region.
- Kollektivtrafikkforeningen er enig i at fylkeskommunene/kommunene gis noe større frihet ved fastsettelse av områder for eneretter, ved at terskelverdiene oppheves og at enerettene ikke lenger må knyttes til kommunegrenser.
- Kollektivtrafikkforeningen vil også understreke viktigheten av drosjeutvalget sin oppfordring til at det er nok midler i fylkeskommunenes rammer.

§ 9 b. Drosjetilbud i enkeltturmarkedet

Utvalget foreslår endringer som fastsetter fylkeskommunen sine plikter til å vurdere drosjetilbudet som et helhetlig transporttilbud, der en kan sette i verk tiltak og vurdere virkningene som offentlige innkjøp av drosjetjenester har på enkeltturmarkedet. Utvalget forventer at fylkeskommunens vurderinger vil føre til at de i større grad iverksetter tiltak der det er nødvendig for å sikre tilbudet, gjennom kontrakt om plikt til offentlig tjeneste, tilskuddsordninger eller på annen måte.

- Kollektivtrafikkforeningen er positive til at løyvemyndigheten får utvidet ansvar til å vurdere drosjetilbudet i enkeltturmarkedet og til å sette i verk tiltak. Foreningen mener at gjeninnføring av sentraltilknytningsplikta vil gjøre det lettere for fylkeskommunene å vurdere drosjetilbudet og sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i deres region.
- Kollektivtrafikkforeningen mener at det også er viktig å se på drosjetilbudet i enkeltturmarkedet som en del av et helhetlig transporttilbud, og det er viktig at fylkeskommunen har mulighet til å sikre tilbudet gjennom kontrakt om plikt til offentlig tjeneste, tilskuddsordninger, bruk av egenregi eller på annen måte.
- Kollektivtrafikkforeningen mener at datainnhenting og rapportering, som legger grunnlaget for at fylkeskommunen kan vurdere drosjetilbudet, bør være standardisert. Et standardisert oppsett for datarapportering vil gi alle løyvemyndighetene lik mulighet til å vurdere drosjetilbudet og gjøre det enklere og mer forutsigbart for drosjesentraler som opererer i flere fylker.
- Kollektivtrafikkforeningen mener at det er fornuftig at andre offentlige aktører og innkjøpere av drosjetjenester skal høres før utlysning av anbud. Ei slik samordning på tvers av forvaltningsnivå er positivt og er til en viss grad etablert praksis under gjeldende lovverk. Å få dette nedfelt i loven vil være positivt.



§ 9 f. Internkontroll og tilsyn – ny forskrift om internkontroll av drosjenæringa.

Det er foreslått ny forskrift om internkontroll i drosjenæringa med formål om å fremme forbedringsarbeid hos drosjesentral og drosjeløyvehaver. Videre er intensjonen med forskrifta å sikre at gjeldende regelverk fastsettes i medhold av blant annet yrkestransportlova, vegtrafikklova, pristiltakslova, arbeidsmiljølova og likestillings- og diskrimineringslova, skatteforvaltningslova og bokføringslova med tilhørende forskrifter blir fulgt.

Drosjeutvalget forventer at alle deler av drosjemarkedet blir påvirket av den foreslåtte internkontrollen. Forslaget innebærer at det skal drives internkontroll både i løyvehavers og i drosjesentralens virksomhet, men sentralen har det overordna ansvaret for å organisere dette. Drosjesentralene får ansvar for internkontrollen, og fylkeskommunene får myndighet til å kontrollere at internkontrollene blir gjort i tråd med regelverket.

Drosjeutvalget har laget en oversikt over etatene som skal føre kontroll med drosjebransjen (s. 110). Regelverket er fragmentert og det er mange offentlige aktører som har ansvar knyttet opp mot drosjereguleringen. Det er svært viktig med god samordning på tvers av disse aktørene og at en har et register som alle har tilgang til og som inneholder nødvendige opplysninger over drosjeforetak og sentraler. Det er et ønske at det blir satt av nødvendige midler for å få på plass et kunnskapsregister som kan brukes av alle som har tilgang til å utføre kontroller av drosjebransjen.

Utvalget viser til at etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet, utreder nå Politidirektoratet og Statens vegvesen en mulig etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister. Registeret utredes med sikte på å erstatte dagens regionale registre som drives av politidistriktene.

- Kollektivtrafikkforeningen er positive til internkontrollen og den nye forskrifta som gir fylkeskommunen hjemmel til å føre tilsyn med drosjesentralene og kunne gi rettledning om gjennomføring og etterleving av den foreslåtte forskrifta. Internkontroll og tilsyn av denne vil bidra til økt bevissthet og etterleving av relevant regelverk i drosjebransjen.
- Kollektivtrafikkforeningen mener det er positivt at fylkeskommunene får ansvaret med å føre tilsyn med drosjesentralenes internkontroll, og støtter at tilsynsmyndigheten får sanksjonsmuligheter som kan iverksettes om ikke regelverket overholdes.
- Kollektivtrafikkforeningen vil fremheve viktigheten av mer åpenhet samt mer regulerte og ryddige arbeidsforhold i bransjen, og vurderer at det å pålegge sentralene plikter knyttet til internkontroll i større grad vil ivareta dette.
- Det er innført regelverk som har til hensikt å forbedre arbeidsvilkårene, noe som så langt ikke har gitt ønskede gevinster. Kollektivtrafikkforeningen anbefaler derfor at partene i næringen sammen med KS og de store innkjøperne går sammen i en prosess med den hensikt å bedre arbeidsforholdene i drosjenæringen.
- Kollektivtrafikkforeningen støtter de fylkeskommunene som framhever at det vil kreve økte ressurser for at tilsynene kan bli gjennomført på en god måte.



Andre viktige anbefalinger som støttes av Kollektivtrafikkforeningen

Utredningen peker på at manglende tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne er en utfordring som har samme profil som for enkeltturmarkedet, men kostnadene ved å tilby tjenesten er høyere og det private markedet er mindre. Ved en samordning av offentlig betalt bestillingstransport (beskrevet ovenfor), vil utbudet av kjøretøy tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne potensielt kunne bli større, samtidig som drosjenæringen kan få mer transport, og mer forutsigbare rammer slik at slik transport vil kunne tilbys i større omfang enn ellers.

Utvalget anbefaler å se på løsninger der én kontrolletat kan ta et koordinerende ansvar for å følge opp drosjenæringen og samordne de ulike kontrolletatene. Utvalget mener at en mer systematisk tilnærming til kontroll av drosjenæringen må på plass for å sikre at alle kontrolletatene mer ressurseffektivt kan følge opp på sine områder.

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler ut fra dette at Statens Vegvesen leder et formalisert samarbeid mellom kontrolletatene.

Utvalget viser til at etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet, utreder nå Politidirektoratet og Statens vegvesen en mulig etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister. Registeret utredes med sikte på å erstatte dagens regionale registre som drives av politidistriktene.

Kollektivtrafikkforeningen støtter etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister.

Mandatet for Drosjeutvalget har først og fremst vært å se på dagens drosjemarked. Derfor har utvalget ikke sett på hvordan fremtidens persontransport kan utvikle seg, og hva som skal til for å legge til rette for en videre utvikling av persontransport når teknologien åpner for nye muligheter.

Kollektivtrafikkforeningen ønsker derfor å foreslå at det settes ned et nytt utvalg med mandat for å se på hvordan en kan utvikle fremtidens persontransport i tråd med den teknologiske utviklingen, politiske målene som er satt for miljø og bærekraft, og de forpliktelsene som Norge har gjennom EØS avtalen.

Et slikt utvalg er i tråd med Drosjeutvalgets egen refleksjon på side 20 i rapporten: «Prøvetiltak med selvdrevne kjøretøyer innenfor kollektivtilbudet, og apper som legger til rette for bestillingstransport, kan bidra til å utviske skillene mellom rutegående kollektivtransport og drosjemarkedet, både når det gjelder fleksibiliteten i tilbudet og størrelsen på kjøretøyene. Det er vanskelig å forutse hva som ellers vil kunne komme av utvikling og hvor raskt den vil skje. Det er likevel et viktig hensyn for utvalget at de løsningene som innføres for drosjenæringen ikke skaper problemer for andre sektorer av transportnæringen og ikke binder opp den fremtidige teknologiske utvikling...»

Avslutningsvis vil Kollektivtrafikkforeningen understreke viktigheten av utvalgets forslag om at Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, eventuelt i samråd med Kommunal- og distriktsdepartementet, tar initiativ til å utrede fordeler og ulemper med samordning av offentlig betalt transport, inkludert kontrakter om drosjetjenester i enkeltturmarkedet.



Dette arbeidet er særs viktig for samfunnet, for drosjenæringen og for brukerne som vil kunne oppleve et bedre mobilitetstilbud i deres område. Kollektivtrafikkforeningen håper derfor de tre nevnte departement vil ta arbeidet videre.

Med vennlig hilsen

Olov Grøtting (sign)
Daglig leder
Kollektivtrafikkforeningen