

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, 30.09.24

Drosjeutvalgets delrapport II – høringssvar.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud har gått gjennom rapporten, og velger å fokusere på noen sentrale avsnitt.

1.0. Sammendrag.

1.1.Drosjesentralenes kontrollfunksjon.

Utvalget at drosjesentralene skal overta kontrollrutiner fra offentlige etater. Og at Fylkeskommunen skal utpekes som offentlig tilsynsmyndighet for internkontrollen.

NT-Buskerud mener:

Økte arbeidsoppgaver vil kreve mer personell som løyvehaverne må finansiere. Dette øker den belastningen på løyvehaverne som sliter med allerede høye kostnader for å drifte sentralen.

Kontrolloppgavene overtas fra statlige etater som får reduserte oppdrag. Drosjesentralene må få overført økonomiske ressurser for å løse disse ekstra oppgavene. Vi ser det som naturlig at disse ressursene må overføres fra Fylkeskommunen.

1.2.Fylkesvise løyvedistrikt.

Utvalgets flertall mener fortsatt at det ikke er hensiktsmessig å innføre fylkesvise løyvedistrikt.

Hensikten med å innføre løyvedistrikt er å gi en lavere geografisk inndeling av markedet enn hele landet.

Mindretallet mener at fylkesvise løyvedistrikt vil gi fylkeskommunen grunnlag for å vurdere om drosjetilbudet er godt nok, herunder for passasjerer som trenger universelt utformede drosjer og eventuelt iverksette tiltak.

NT-Buskerud mener:

NT Buskerud støtter mindretallet med de samme begrunnelsene. Dessuten registrerer vi at drosjesentraler / bedrifter på Sørlandet vinner anbud i Finnmark. Dette er en vanvittig praksis som må stoppes. Lokale drosjer skal tildeles lokale oppdrag.

Innenfor det enkelte fylke, les løyveområde, må hver enkelt kommune defineres som kjøreområde. Løyvemyndigheten i fylkeskommunen må tildele løyve hvor løyveområdet «Fylkeskommunen» er beskrevet og kjøreområdet «kommunen» er beskrevet. Dette erstatter tidligere stasjoneringssted.

Det er særs viktig at distriktskommuner med < 20.000 innbyggere eller < 80 innbyggere pr. km² - defineres som kjøreområder med behovsprøving.

1.3. Pålegg om offentlig tjenesteplikt for å sikre drosjetransport i distriktene.

Statene har en viss frihet til å fastsette særordninger for at markedsaktørene skal kunne utføre tjenester av «allmenn økonomisk betydning».

Kommisjonen har definert begrepet «allmenn økonomisk betydning» slik:

Tjenesteytelser av almen interesse er tjenesteytelser, som de offentlige myndighetene i medlemsstatene klassifiserer å være av almen interesse og derfor er underlagt bestemte forpliktelser til offentlig tjeneste.

NT-Buskerud mener:

Dette viser at offentlige myndigheter har hjemmel for å fravike konkurranseregelverket i kommuner hvor det ikke er bedriftsøkonomisk grunnlag for å tilby drosjetjenester 24-7-365. Hvis offentlige myndigheter skal pålegge driveplikt i likhet med vilkårene før 01.11.20, kreves kompensasjon i form av direkte økonomisk bidrag eller offentlig betalt transport.

Dette gjelder i særlig grad distriktdrosjene. I 316 av totalt 357 (89%) av landets kommuner har en befolkning på < 20.000:

SUM innbyggere i Norge	5 550 203					
SUM Kommuner	357					
SUM kommuner < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km ²					316	
SUM kommuner > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km ²						41
SUM kommuner %-vis andel < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km ²					89	
SUM kommuner %-vis andel > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km ²						11

I 244 (69%) av totalt 357 kommuner er det < 10.000 innbyggere. Vilkår for å opprettholde et døgnkontinuerlig drosjetilbud i disse kommunene må vektlegges særlig.

1.4. Støtteordninger for å sikre drosjetilbudet i distriktene.

Myndighetene kan bruke forskjellige støtteordninger, herunder skatte- eller avgiftslettelser, som bidrar til reduserte kostnader for løyvehavere og sjåførere i markedssegmenter der det er utfordringer med å skaffe et tilbud. Andre muligheter er å lette på kravene for å drive drosjevirkosomhet

NT-Buskerud mener:

Direkte økonomisk støtte til drosjeforetak i distriktene må kun skje hvis kontrakter om offentlig betalt transport ikke kan kombineres med ordinær drosjevirkosomhet.

Hvis ingen av disse vilkårene kan oppfylles, kan løyvehaverne i disse kommunene ikke pålegges døgnkontinuerlig drift.

Ved enerett har man ikke krav på kompensasjon. Det er derfor selvmotsigelse å tildele enerett og samtidig tilby støtteordninger.

Det er en nedtur hvis drosjenæringen skal være avhengig av offentlige støtte for å sikre driftsgrunnlaget. Hvis offentlige anbud innfører vilkår utover pris som eneste parameter – og benytter offentlig vedtatt prisforskrift - *Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn*, ville diskusjon om støtteordninger vært irrelevant.

1.5. Plattformselskapenes rettslige stilling

Det er stor likhet mellom virksomheten til drosjesentraler og plattformselskaper.

I skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E er drosjesentraler og plattformsentraler likestilt ved at det er gitt forskriftsbestemmelser om opplysningsplikt for formidler av drosjetjenester.

NT-Buskerud mener:

Det må være et absolutt krav at alle som utfører transport mot vederlag skal ha løyve. Taksameter skal være fastmontert i kjøretøyet og koblet opp mot baksystem som registrerer alle data som blir innrapportert til offentlige myndigheter.

Alle kjøretøy registrert som drosje, skal ha lovpålagt drosjeforsikring som sikrer passasjerene hvis «uhellet» skulle være ute. Plattformselskaper som benytter kjøretøy uten lovpålagt drosjeforsikring, tar en formidabel risiko.

1.6. Mulige modeller for regulering av drosjetilbudet

For private drosjekunder er manglende tilbud først og fremst et problem i distriktene, og i noen grad et problem i mindre tettsteder. Den viktigste årsaken til at det ikke er et tilbud i disse områdene er at kundegrunnlaget er så lavt at det ikke er lønnsomt å tilby tjenesten på rent kommersielt grunnlag.

Med utgangspunkt i målsetningene for en samlet drosjeregulering presenterer utvalget i dette kapittelet ulike modeller som kan bidra til et bedre tilpasset drosjetilbud i hele landet, både i distrikt og by:

Modellene vurderes opp mot følgende målsetninger:

- Sikre tilbud i enkeltturmarkedet i distrikter
- Sikre tilbud til sårbare grupper
- Bedre oversiktighet i praieområdet i by
- Redusert kø, klimautslipp og arealbeslag i by

NT-Buskerud mener:

Buskerud Fylkesforeningen representerer mange små kommuner:

12 (75%) av i alt 18 kommuner har en befolkning under 10.000 innbyggere. Markedsgrunnlaget for enkeltturer er svært marginalt og er ikke drivverdig 24-7-365. Hvis det forutsettes at disse kommunene skal pålegges døgnskuttinuerlig drift, må det tilføres økonomiske ressurser direkte eller kombineres med offentlig betalt transport. Det er derfor svært viktig at «distriktsmodellen» hensyntar dette faktum.

Utvalget hevder at flere drosjeselskap kan konkurrere om kontraktkjøring i distriktene, og at dette har ført til bedre konkurranse. Det motsatte skjer ved at eksterne aktører fratar stedlige drosjer lokalt kontraktmarked.

1.6.1. Modell 0+: Situasjon etter innføringen av foreslåtte tiltak i delutredning I:

Det viktigste tiltaket Stortinget har vedtatt som oppfølging av delutredning I er sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere, kombinert med plikter for sentralen.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen sier seg enig i utvalgets konklusjon.

1.6.2. Modell 1: Differensierte krav til drosjevirksomhet i by og distrikt

Dagens regulering stiller krav til alle aktører i drosjevirksomheten.

Dette inkluderer krav om kjøreseddel for sjåfører. Kravene til aktørene i drosjenæringen skal bidra til å sikre tjenester av god kvalitet. Alle kravene til aktørene bidrar til å øke kostnader forbundet med å drive drosjevirksomhet og vil isolert sett øke etableringsbarrierer og redusere antall aktører som finner det lønnsomt å drive. I større byer der det er en utfordring med overetablering og uoversiktlige praiemarkeder, kan dette gi en ønsket effekt. I distrikter vil imidlertid kravene til næringen bidra til å forsterke en utfordring med lav lønnsomhet og dermed også lav tilgjengelighet av drosjetjenester.

NT-Buskerud mener:

Kvaliteten på drosjetilbudet i distriktene skal være like god som i landet for øvrig. Imidlertid er potensialet for inntjening i distriktene lavere enn i byene. Avgiftsfritak for biler tilrettelagt for bevegelseshemmede er nasjonalt og har ingen spesifikk effekt for distriktdrosjene. Det bør derfor vurderes særlige kompenserende tiltak for drosjer i distriktskommunene med under < 20.000 innbyggere.

1.6.3. Modell 2: Støtteordninger for drosjevirksomhet

I dagens situasjon er manglende lønnsomhet et problem særlig i geografiske markeder med lite kundegrunnlag og i markeder som krever spesialtilpassede biler, som transport av rullestolbrukere.

Dette kan tenkes løst ved å gi ulike former for subsidier i form av tilskudd, skattelettelser eller avgiftsfritak.

Utvalget mener en videreføring og eventuelt en ytterligere reduksjon av eller fritak for engangsavgiften på biler for transport av personer med funksjonsnedsettelse fremstår som fornuftig.

En form for driftsstøtte fremstår som et egnet virkemiddel for å fremme et bedre tilbud i distrikter med lavt kundegrunnlag. En slik støtte bør forvaltes av fylkeskommunen og må tildeles gjennom åpne prosesser i henhold til anskaffelsesregelverket eller innenfor rammene av statsstøtteregelverket.

Fylkeskommunen bør knytte en form for driveplikt opp mot det aktuelle kjøpet eller støtten for å sikre ønsket effekt på tilbudet. Finansiering av ordningen vil kreve lokale prioriteringer av midler eller overføringer fra statsbudsjettet.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter fullt fritak for engangsavgiften på biler for transport av personer med funksjonsnedsettelse. Imidlertid må dette også gjelde for distriktdrosjer i kommuner med < 20.000 innbyggere slik dette var nasjonalt før avgiftsfritaket på drosjer ble fjernet.

1.6.4. Modell 3: Eneretter

De påfølgende avsnittene går utvalget nærmere inn på tre ulike justeringsforslag i dagens enerettsmodell som kan bidra til høyere oppnåelse av de politiske målene satt for drosjenæringen, og da særlig målsetninger om tilgjengelighet av drosjetjenester i hele landet. Dette inkluderer følgende modeller:

- A. Tiltak som øker bruken av dagens eneretter
- B. Kobling av eneretter med eksklusivitet til kontrakter
- C. Tildeling av eneretter sammen med kontrakter

Modell 3a: Tiltak for å øke bruken av eneretter

Modell 3b: Utvidelse av enerettsmodellen til å inkludere annen kontraktkjøring

Modell 3c: Tildeling av eneretter sammen med alle kontrakter

1.6.5. Samlet vurdering av eneretter som tiltak

Utvalget mener at eneretter fremstår som en mulig løsning på å gi et bedre drosjetilbud i distriktene. Samtidig er erfaringene med bruk av tiltaket svært begrenset. Dette kan ha flere årsaker, herunder begrenset kompetanse og administrative ressurser til å følge opp ordningen i fylkeskommunene, begrensninger i muligheten til å bruke ordningen, og behov for å tilby økonomisk kompensasjon i tillegg til enerettene.

NT-Buskerud mener:

Tildele enerett er feil begrep. Fylkeskommunene lyser ut anbud på enerett; enerett vinnes etter utlysning av anbud. Kontrakt om enerett inngås.

Det foreligger ingen nasjonal praksis for kontrakt om enerett. Fylkene har ulik praksis. I Buskerud benytter den politiske ledelsen aksjeselskapet Brakar som forvalter av ulike anbud. Anbud som Brakar utlyser (Spesialskyss/skoleskyss), har pris vært 100% vurderingsgrunnlag.

Hvis politisk ledelse hadde hatt ansvaret, ville ventelig flere parameter vært lagt til grunn for evaluering av ulike tilbud.

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 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 enerettskommune 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 fratas 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 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

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 også i framtiden. Dette bør gjøres etter samråd med løyvehaverne / sentralene i angjeldende kommuner slik at antallet løyver hverken overdimensjoneres eller underdimensjoneres.

Organisering av anbud.

Buskerud Fylkeskommune har valgt Brakar AS til å organisere anbud herunder enerett. Politikerne i fylkeskommunen mister med dette kontrollen på selskapet i og med at det er aksjeloven som gjelder.

I Buskerud har fylkespolitikerne besluttet at alle drosjer skal være utslippsfrie fra og med 1. oktober 2027. I offentlige anbud utlyst av Brakar AS, kreves EURO 6. Dette viser et misforhold mellom politiske målsettinger og de faktiske krav til leverandører.

Fylkesforeningen stiller seg kritisk til en organisering hvor et offentlig eid aksjeselskap overhodet ikke tar hensyn til politiske signaler uten at styret i selskapet instrueres av generalforsamlingen.

1.6.6. Modell 4: Samordning av kontrakter

Utvalgets konklusjon:

Økt samordning av offentlige innkjøp kan legge til rette for en effektiv organisering av tilbudet i distriktene, og mest mulig drosjetjenester for en gitt kostnad. Samtidig er det betydelige administrative kostnader knyttet til dette, og det vil sannsynligvis ta tid før et slikt tiltak vil løse utfordringene i dagens marked. Modellen fremstår altså som samfunnsøkonomisk fornuftig, men i mindre grad praktisk gjennomførbar i dagens situasjon grunnet organisatoriske forhold utenfor drosjenæringen.

I dagens situasjon fremstår det ikke som aktuelt å stille krav til samordning, men det kan innføres tiltak som kan fremme dette, for eksempel gjennom utarbeidelse av praksisdokumenter som klargjør handlingsrommet for samordning av offentlige innkjøp, opp mot blant annet lov om offentlige anskaffelser og konkurranseregler. Virksomhetene det gjelder kan også få sterkere styringssignaler om tydeligere mandater om å prioritere slike samarbeid. For å legge til rette for utvidet samordning av enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet på sikt foreslår utvalget at fylkeskommunen og andre offentlige innkjøpere av drosjetjenester, skal vurdere og ta hensyn til virkningene kjøpet eller tildeling av enerett har på øvrige deler av drosjetilbudet og eventuelt andre deler av transporttilbudet. Før kontrakt blir utlyst, skal den forelegges andre offentlige innkjøpere i de områdene kontrakten skal gjelde.

NT-Buskerud mener:

Samordning av offentlige anbud – skoleskyss og Pasienttransport, under EN ledelse i den enkelte fylkeskommune gir den optimale økonomiske løsningen for både offentlige oppdrag og de lokale drosjevirksomhetene.

EN fylkeskommunal driftsenhet

ETT samordnet oppdrag

EN kommune med stedlige drosjer som utfører tjenestene

PRISING av tjenestene:

Pasientreiser kan tilbys til pris 1

Skoleskyss til pris 2.

Begge prisene skal baseres på maksimalprisforskriften.

Dette krever imidlertid noen politiske grep på fylkeskommunalt plan hvor kommersielle aktører (Brakar AS i Buskerud) underlegges politisk kontroll.

Regjeringen må gjennomføre en omorganisering av Helseforetaksmodellen. Helseforetakene må gjerne være organisert som i dag, men **pasienttransporten** må overføres til EN FELLES fylkeskommunal driftsenhet.

1.6.7. Modell 5: Antallsbegrensede løyver

Utvalgets konklusjon

Modell 5 er i utgangspunktet lovlig innenfor dagens enerettsregelverk. I utfall forventes modellen å ha mange likheter med modell 3b og 3c, så lenge aktørene organiserer seg i én sentral. Modellen innebærer mer administrasjon for fylkeskommunene, og gir mindre mulighet for kontraktstyring for å regulere tilbudet fordi avtalene inngås med den enkelte løyvehaver. Utvalget mener derfor at en enerettsmodell som tildeler eksklusive kontrakter til større aktører/sentraler, mer effektivt vil kunne bidra til et økt tilbud i distriktene.

Utvalget ser imidlertid ikke behov for å avgrense fylkeskommunene fra muligheten til å tildele eneretter også til enkelte løyvehavere fremfor til sentraler. Dette kan for eksempel være en effektiv løsning i svært små distrikter med kun ett eller et fåtall løyvehavere.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen viser til pkt. 6.5. hvor vi mener at behovsprøving må gjeninnføres. Markedet i den enkelte kommune er i stor grad statisk og har gjennomgående liten vekst over år. En betydelig økning av antall løyver gir lavere inntekt og dårligere inntjening for den enkelte løyvehaver.

Vi holder fast ved at ordningen med eneretter bør avvikles og erstattes av kjøreområder med behovsprøving.

1.7.Pristiltak

Utvalgets konklusjon.

Effektene av prisopplysning som tiltak er sannsynligvis i hovedsak hentet ut, og det er usikkert i hvilken grad ytterligere prisopplysningsregulering vil bidra til bedre beskyttelse for kundene. Et aktuelt tiltak kan likevel være å tydeliggjøre krav til prisopplysning på utsiden av kjøretøy, med en leselig jamførpris. Prisregulering som virkemiddel er komplisert.

NT-Buskerud mener:

Prisopplysning hvor jamførpris dokumenteres kan virke forvirrende og lite opplysende for den enkelte kunde. Jamførprisen er sammensatt av startpris, pris pr. km, pris pr. minutt. På neste side vises jamførpris.

Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (Maksimalprisforskriften) fastsatt av Staten v/Konkurransetilsynet og iverksatt 01.09.2011 må inn som prinsipp i alle offentlige anbud. Konkurransen i anbudene kan gjerne åpne for å gi rabatter, men prinsippene om at tid og kilometer skal telle samtidig, må innføres som prinsipp.

Maksimalprisforskriften bør gjennomføres som prinsipp på alle anbud så vel offentlige som private.

Fylkesforeningen mener også at det må innføres pristak i konkurranseutsatte områder. Vi registrerer ekstreme prisforskjeller på samme tur samme tid på døgnet. Pristaket må defineres – gjerne med basis i maksimalprisforskriften.

Parallelltakst.		Oppdatert 15.04.24, gjennomsnittlig endring: 5,1 % fra 2023.						
Parallelltakst, brutto. Gjelder i prisregulerte områder								
Liten bil, 1 - 4 passasjerer								
Tidspunkt	Startpris	Startpris m/fremmøte	Pris pr. km. inntil 10 km.	Pris pr. minutt	Minste- pris	Jamfør- pris	Pris pr. km. utover 10 km.	Tilkjørings- takst +10 km.
Mandag - fredag								
0600 - 1800	58,00	97,00	12,20	8,42	128,00	265	21,20	20,50
Mandag - fredag								
1800 - 2400 +21%	70	117	14,76	10,19	155	321	25,65	24,81
Mandag - lørdag								
0000 - 0600 +35%	78	131	16,47	11,37	173	358	28,62	27,68
Lørdag								
0600 - 1500 +30%	75	126	15,86	10,95	166	345	27,56	26,65
Lørdag 1500 -								
mandag 0600 +35%	78	131	16,47	11,37	173	358	28,62	27,68
Høytid i hht. +45%								
forannevnte tider	84	141	17,69	12,21	186	384	30,74	29,73

1.8.Utvalgets anbefalinger for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

Ansvar for drosjetilbud i enkeltturmarkedet

Utvalget foreslår at fylkeskommunen får som oppgave å vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet i fylket, som del av et helhetlig transporttilbud, jf. forslag til ny § 9 b første ledd i yrkestransportloven.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter dette prinsippet. Vi viser for øvrig til våre argumenter for å gjeninnføre behovsprøving som er i tråd med utvalgets anbefaling.

1.8.1 Virkemidler for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

Utvalget foreslår at det skal fremgå av ny § 9 b andre ledd i yrkestransportloven at fylkeskommunen kan sette i verk tiltak for å sikre tilgjengelighet, kvalitet og pris på drosjetjenestene i enkeltturmarkedet dersom det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Slike tiltak kan omfatte blant annet kontrakt om offentlig tjeneste, tilskuddsordninger og drift av drosjetjenester i egen regi.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter tiltak om offentlige tjenester som anbudskontrakter og tilskuddsordninger, men er sterkt kritisk til at fylkeskommunen skal etablere drosjetjenester i egen regi.

Kommuner har allerede etablert et «drosjetilbud» i egen regi hverdager, mandag fredag kl. 0800-1600 som fratar drosjenæringen et vesentlig driftsgrunnlag. Kvelder, netter, helger og bevegelige helligdager er drosjenæringen god å ty til.

Det svært lite ønskelig at transportoppdrag i fylkeskommunal regi som i dag utføre av drosjenæringen, skal føre til ytterligere tap av driftsgrunnlag for drosjenæringen. Dette hensynet veier særlig tungt i distriktene som utgjør 90% av norske kommuner.

1.9. Arbeidsforhold.

Utvalget viser til at potensialet for allerede innført regelverk som har til hensikt å forbedre arbeidsvilkårene ikke er kommet til syne. En innføring av krav om sentraltilknytningsplikt med tilhørende plikter for sentralen, kan gi et bedre system for et samlet tilsyn og kontroll med løyvehaverne.

Utvalget har diskutert om det burde innføres et krav om at sentralen skulle være å anse som arbeidsgiver og at tilknyttede løyvehavere ble ansatte sjåførere.

Utvalget vil peke på at forhold som eventuell allmenn gjøring av lønn, seriøsitetsmodeller, anbudskrav m.m. er mulige tiltak som partene i arbeidslivet bør se nærmere på. Utvalget vil anbefale at partene særlig ser på muligheten for å utvikle en særskilt verneombudsordning for drosjenæringen.

En slik ordning vil også gi muligheter for kontraktsparter – offentlige kjøpere, å ha en dialog om arbeidsforhold med en kontaktperson som vil kunne styrke oppfølgingen av arbeidsrettslige forhold i kontrakten.

NT-Buskerud mener:

Drosjesentralene bør ikke bli arbeidsgivere for løyvehavere. En slik organisering vil påføre sentralene betydelige arbeidsgiverbyrder bl.a. sykelønn.

Hvis sentralene også skal være eiere av bilparken, vil dette også påføre sentralene særlige kapital- og driftskostnader.

Fylkesforeningen er positiv til felles verneombudsordning hvor sentralene, løyvehaverne og sjåførene går inn som parter.

1.10. Taksameterutrustning.

Utvalget mener et krav om kontrollutrustning med en tilkobling til bilen er den løsningen som per i dag vil gi størst sikkerhet for at de opplysningene myndighetene trenger, vil bli ivarettatt.

NT-Buskerud mener:

Det må være et absolutt krav at taksameteret er fastmontert og koblet til kjøretøyet slik at alle data som registreres i taksameteret registreres i baksystem som innberettes til offentlige myndigheter.

1.11. Sentraltilknytningsplikt og sentralenes funksjoner.

Utvalget har drøftet om løyvehavere skal kunne være tilsluttet flere sentraler / formidlere. Videre om det er andre alternative løsninger enn sentraltilknytningsplikt.

NT-Buskerud mener:

1: Løyvehavere skal være tilknyttet kun EN sentral

2: Formidling av turer til Løyvehaver skal kun skje via tilsluttet sentral

3: Sentralen skal ivareta oppgavene som utvalget har skissert foran og være formidler av oppdrag.

1.12.Etablering av drosjeholdeplasser.

Drosjeutvalgets delrapport II drøfter ikke utfordringene med drosjeholdeplasser. Dette er ikke regulert i verken lov eller forskrift.

I kommuner med bopelsløyvehavere er dette ikke en særlig utfordring. Fra 1. mars skal alle løyvehavere tilsluttes drosjesentral, men virksomheten vil være lokalisert i løyvehaverens egen kommune.

I bykommuner er imidlertid areal tilrettelagt for drosjeholdeplasser en betydelig utfordring. I Hønefoss – Ringerike kommune, har dette vært en betydelig utfordring. Hønefoss Taxi SA som ble etablert 10. mai 1926, hadde fram til 2015 ordnede forhold hva gjelder drosjeholdeplass.

Fra 2015 skulle arealet bebygges; NY holdeplass måtte etableres. Ingen hadde ansvar for å tilrettelegge nytt areal. Drosjene i Hønefoss ble en «kasteball».

Etter betydelig innsats fra Hønefoss Taxi SA fikk drosjene tildelt areal ved siden av bussholdeplassen sentralt i Hønefoss – en ideell lokalisering for kollektive transportmidler: buss og taxi.

Men.... drosjeholdeplassen er samlokalisert med flere aktører:

- 1: Inn- og kjøring til vaskehall hvor oppstilte drosjer må flyttes.
- 2: Innkjøring til P-plass i bakgården Storgata 10 hvor privatbilene må kjøre MOT kjøreretningen!
- 3: VY-tjenestebiler parkerer på holdeplassen.
- 4: Varelevering til MIX-kiosken fører til at oppstilte drosjer må flyttes ved alle vareleveringer.

NT-Buskerud mener:

1: Regulering av og tilrettelegging av drosjeholdeplasser må inn i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy og Forskrift om yrkestrafikk med motorvogn og fartøy.

2: Tilrettelegging:

Kommunene er ansvarlig for å stille areal for drosjeholdeplasser og regulere arealet til drosjeholdeplass.

Arealet skal lokaliseres i nærheten av øvrige kollektivtilbud, buss, tog, fly. Lokalisering av drosjeholdeplasser skal gjøres i samarbeid med drosjesentralene og politiet.

Kommunene er ansvarlig for å opparbeide arealet

3: Vedlikehold av drosjeholdeplass:

Kommunen har ansvaret for vedlikehold av drosjeholdeplassene hele året.

4: Bygningsmessige fasiliteter i tilknytning til taxiholdeplass:

Etablering av venterom med offentlige toaletter m.v. er del av offentlig infrastruktur.

Samvirke med drosje og ev øvrige kollektivtilbud skal være gjenstand for forhandlinger.

5: Skilting:

Statens Vegvesen er skiltmyndighet, men kommunen har et særlig ansvar for å gjennomføre skilting av kollektivtilbudet.

6: Økonomi ved opprettelse av drosjeholdeplass:

Drosjesentralene inngår langsiktig leieavtale med kommunen om drosjeholdeplass.

2.0. Drosjeutvalgets delrapport II – høringssvar.

2.1.: Drosjesentralene kontrollfunksjon.

Utvalget mener at sentralene og sentraltilknytningsplikten bør ses i sammenheng med det samlede systemet for tilsyn og kontroll med løyvehaverne. Dette gir mulighet for å tenke nytt om hvordan man kan legge til rette for at aktørene i næringen etterlever offentlige regler. I en næring hvor alle løyvehavere er tilknyttet en sentral, kan internkontrollplikten pålegges sentralen. Sentralen er et hensiktsmessig sted å forankre plikten til å sørge for systematiske tiltak som skal sikre at aktiviteter som koordineres gjennom sentralen planlegges, organiseres, utføres, sikres og vedlikeholdes i samsvar med de krav som gjelder for drosjevirkksomheten. Myndighetenes kontroll kan i lys av dette utformes som en systemkontroll med sentralenes tilsyn.

Utvalget mener at internkontroll er en hensiktsmessig metode som vil bidra til å sikre økt bevissthet om og etterlevelse av relevant regelverk, som bør innføres i tilsyn og kontroll med drosjevirkksomhet. De nærmere bestemmelsene om innholdet av internkontrollplikten bør, som på andre områder, fastsettes av departementet i forskrift.

Eksempler på rutiner som sentralen bør ha som ledd i internkontrollen, og som må kunne dokumenteres skriftlig er:

- oversikt over ansvars- og myndighetsforhold,
- oversikt over tilknyttede løyvehavere, sjåførere og kjøretøy, løyver og tillatelsene knyttet til disse,
- oversikt over arbeidsavtaler mellom løyvehavere og sjåførere,
- rutiner for opplæring, medvirkning og brukererfaringer,
- prosess for håndtering av brudd på lover og forskrifter og avvik,
- avviksrapporter,
- plan for forbedringsarbeid, gjennomføring og resultater,
- beskrivelse av arbeidsoppgaver som utføres sjelden,
- beskrivelse av arbeidsoppgaver med særlig risiko, som for eksempel håndtering av kontantbetalinger og manuell inntasting av praieturer i taksameteret mv.,
- beskrivelse av oppgaver som bør organiseres eller løses på en bestemt måte av hensyn til sikkerhet, likebehandling og samhandling,
- rutiner for å sikre uavhengig tredjepartsrapportering når en eller flere tilknyttede løyvehavere også helt eller delvis er eier av sentralen.

For internkontrollen er det avgjørende at løyvehaverne og sjåførene involveres aktivt. Det samme gjelder for sentralens egne ansatte.

På bakgrunn av fylkeskommunens betydelige kompetanse og kjennskap til drosjenæringen og drosjemarkedet ellers, mener utvalget at fylkeskommunen bør utpekes som offentlig tilsynsmyndighet for internkontrollen.

NT-Buskerud mener:

Økte arbeidsoppgaver vil kreve mer personell som løyvehaverne må finansiere. Dette øker den belastningen på løyvehaverne som sliter med allerede høye kostnader for å drifte sentralen.

Kontrolloppgavene overtas fra statlige etater som får reduserte oppdrag. Drosjesentralene må få overført økonomiske ressurser for å løse disse ekstra oppgavene. Vi ser det som naturlig at disse ressursene må overføres fra Fylkeskommunen.

2.2.: Fylkesvise løyvedistrikt

Utvalgets flertall mener fortsatt at det ikke er hensiktsmessig å innføre fylkesvise løyvedistrikt. Hensikten med å innføre løyvedistrikt er å gi en lavere geografisk inndeling av markedet enn hele landet. *Flertallet* mener at det må foreligge gode hensyn dersom man skal avgrense et marked geografisk. Ingen av de tiltakene som utvalget foreslår når det gjelder å sikre drosjetilbud i distriktene tilsier at det er nødvendig å inndeles i lokale løyvedistrikt for å oppnå ønsket effekt. *Flertallet* i utvalget kan heller ikke se at inndeling i løyvedistrikt er nødvendig for å oppnå hensynene bak de øvrige tiltakene.

Et mindretall, Helle, Solheim, Trevland og Sivertsen, mener at fylkesvise løyvedistrikt vil gi fylkeskommunen grunnlag for å vurdere om drosjetilbudet er godt nok, herunder for passasjerer som trenger universelt utformede drosjer og eventuelt iverksette tiltak. For eksempel gjennom tildeling av enerett eller pålegg til sentralene om å anskaffe flere drosjer til å betjene rullestolbrukere. Fylkesvise løyvedistrikter vil også gi et langt bedre grunnlag for å skaffe løyvemyndigheten og andre offentlige etater som fører kontroll med drosjenæringen den nødvendige oversikten for å gjennomføre tilsyn og kontroll.

NT-Buskerud mener:

NT Buskerud støtter mindretallet med de samme begrunnelsene. Dessuten registrerer vi at drosjesentraler / bedrifter på Sørlandet vinner anbud i Finnmark. Dette er en vanvittig praksis som må stoppes. Lokale drosjer skal tildeles lokale oppdrag.

Innenfor det enkelte fylke, les løyveområde, må hver enkelt kommune defineres som kjøreområde. Løyvemyndigheten i fylkeskommunen må tildele løyve hvor løyveområdet «Fylkeskommunen» er beskrevet og kjøreområdet «kommunen» er beskrevet. Dette erstatter tidligere stasjoneringssted.

Det er særskilt viktig at distriktskommuner med < 20.000 innbyggere eller < 80 innbyggere pr. km² - defineres som kjøreområder med behovsprøving.

2.3.: Pålegg om offentlig tjenesteplikt for å sikre drosjetransport i distriktene.

Statene har en viss frihet til å fastsette særordninger for at markedsaktørene skal kunne utføre tjenester av «allmenn økonomisk betydning». Det er vanlig å påberope dette for å fravike konkurransereglene, men det har vært tilfeller der denne begrunnelsen også har spilt en rolle **for å fravike reglene om fri bevegelse**.

Hva defineres som allmenn økonomisk betydning?

Kommisjonen har definert begrepet slik:

«Tjenesteydelser af almen interesse er tjenesteydelser, som de offentlige myndigheder i medlemsstaterne klassificerer som værende af almen interesse og derfor er undergivet bestemte forpligtelser til offentlig tjeneste. Begrebet dækker både økonomiske aktiviteter (se definitionen af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse nedenfor) og ikke-økonomiske aktiviteter. Sidstnævnte er ikke omfattet af specifik EU-lovgivning og ej heller af traktatens bestemmelser om det indre marked og konkurrence. Nogle aspekter af disse tjenesteydelser kan være underlagt andre generelle regler i traktaten, f.eks. princippet om ikke-forskelsbehandling

Generaladvokat Ruiz-Jarabo Colomer har uttalt om definisjonen:

«Tjenesten bør være uavbrutt (kontinuitet); til fordel for alle forbrukere i hele det relevante territoriet (universalitet); til enhetlige priser og av lik kvalitet, uavhengig av spesifikke situasjoner eller graden av økonomisk lønnsomhet for hver enkelt transaksjon (likhet)».

I tillegg til dette la han til transparens og overkommelige priser.

NT-Buskerud mener:

Dette viser at offentlige myndigheter har hjemmel for å fravike konkurranseregelverket i kommuner hvor det ikke er bedriftsøkonomisk grunnlag for å tilby drosjetjenester 24-7-365. Hvis offentlige myndigheter skal pålegge driveplikt i likhet med vilkårene før 01.11.20, kreves kompensasjon i form av direkte økonomisk bidrag eller offentlig betalt transport.

Dette gjelder i særlig grad distriktdrosjene. I 316 av totalt 357 (89%) av landets kommuner har en befolkning på < 20.000:

SUM innbyggere i Norge	5 550 203					
SUM Kommuner	357					
SUM kommuner < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km ²					316	
SUM kommuner > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km ²						41
SUM kommuner %-vis andel < 20.000 IB ELLER < 80 IB pr. km ²					89	
SUM kommuner %-vis andel > 20.000 IB OG > 80 IB pr. km ²						11

I 244 (69%) av totalt 357 kommuner er det < 10.000 innbyggere. Vilkår for å opprettholde et døgnkontinuerlig drosjetilbud i disse kommunene må vektlegges særlig.

2.4.: Støtteordninger for å sikre drosjetilbudet i distriktene.

Myndighetene kan bruke forskjellige støtteordninger, herunder skatte- eller avgiftslettelser, som bidrar til reduserte kostnader for løyvehavere og sjåfører i markedssegmenter der det er utfordringer med å skaffe et tilbud. Andre muligheter er å lette på kravene for å drive drosjevirkksomhet. Begge deler kan bidra til å redusere inngangsbarrierene og øke tilbudet i de aktuelle segmentene eller øke lønnsomheten av å tilby drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne. Tiltakene kan rettes både mot sjåfører, løyvehavere og sentraler. Noen tiltak vil kreve at det defineres markedssegmenter/distrikter, og kontroll med at biler og personell opererer i disse områdene. Dette er ikke forenlig med at tilbudet kan ytes på tvers av områder. Vilråene er for det første at foretaket er pålagt å levere en tjeneste av allmenn økonomisk betydning og at denne er klart definert.

I Prestige og Limousine sak C-50/21 avsnitt 79 understreket domstolene dette slik:

«Mottakerforetakene må derfor faktisk ha blitt pålagt forpliktelser til offentlig tjenesteyting, og disse forpliktelsene må være klart definert i nasjonal rett, noe som forutsetter at det foreligger en eller flere offentlige myndighetsakter som med tilstrekkelig presisjon definerer i det minste arten, varigheten og omfanget av de forpliktelser til offentlig tjenesteyting som pålegges foretakene som er pålagt å oppfylle disse forpliktelsene.»

NT-Buskerud mener:

Direkte økonomisk støtte til drosjeforetak i distriktene må kun skje hvis kontrakter om offentlig betalt transport ikke kan kombineres med ordinær drosjevirkksomhet.

Hvis ingen av disse vilråene kan oppfylles, kan løyvehaverne i disse kommunene ikke pålegges døgnkontinuerlig drift.

Ved enerett har man ikke krav på kompensasjon. Det er derfor selvmotsigelse å tildele enerett og samtidig tilby støtteordninger.

Det er en nedtur hvis drosjenæringen skal være avhengig av offentlige støtte for å sikre driftsgrunnlaget. Hvis offentlige anbud innfører vilkår utover pris som eneste parameter – og benytter offentlig vedtatt prisforskrift - *Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn*, ville diskusjon om støtteordninger vært irrelevant.

2.5.: Plattformelskapenes rettslige stilling

Det er som vi kan se stor likhet mellom virksomheten til drosjesentraler og plattformelskaper. I skatteforvaltningsforskriften § 7-5 E er drosjesentraler og plattformsentraler likestilt ved at det er gitt forskriftsbestemmelser om opplysningsplikt for formidler av drosjetjenester. Likheten kan tale for at plattformelskapene rettslig sett likestilles i lovgivningen med drosjesentraler, og at kravet til løyve for drosjesentraler også stilles til plattformelskaper som vil drive sine transporttjenester i Norge. Som omtalt ovenfor i forbindelse med etableringsfriheten, vil det å kreve løyve og at den som har løyve etablerer virksomhet i Norge, ikke komme i konflikt med etableringsretten, med mindre elementer i løyvevilkårene skaper slik motstrid.

NT-Buskerud mener:

Det må være et absolutt krav at alle som utfører transport mot vederlag, skal ha løyve. Taksameter skal være fastmontert i kjøretøyet og koblet opp mot baksystem som registrerer alle data som blir innrapportert til offentlige myndigheter.

Alle kjøretøy registrert som drosje, skal ha lovpålagt drosjeforsikring som sikrer passasjerene hvis «uhellet» skulle være ute. Plattformelskaper som benytter kjøretøy uten lovpålagt drosjeforsikring, tar en formidabel risiko.

2.6.: Mulige modeller for regulering av drosjetilbudet.

For private drosjekunder er manglende tilbud først og fremst et problem i distriktene, og i noen grad et problem i mindre tettsteder. Den viktigste årsaken til at det ikke er et tilbud i disse områdene er at kundegrunnlaget er så lavt at det ikke er lønnsomt å tilby tjenesten på rent kommersielt grunnlag. Videre har opphevingen av driveplikt og antallsbegrensningen på løyver også resultert i at flere drosjeselskaper kan konkurrere om kontraktkjøring i distriktene, uten at disse nødvendigvis tilbyr tjenester i enkeltturmarkedet i de samme områdene. Dette kan ha bedret konkurransen i kontraktmarkedet, men kan også ha redusert tilbudet i enkeltturmarkedet noe sammenliknet med perioden før dereguleringen. 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. Slik kan det være ulønnsomt for den enkelte løyvehaver å tilby rullestolbiler også i områder hvor det ellers er godt driftsgrunnlag.

Med utgangspunkt i målsetningene for en samlet drosjeregulering presenterer utvalget i dette kapittelet ulike modeller som kan bidra til et bedre tilpasset drosjetilbud i hele landet, både i distrikt og by. Modellene blir vurdert opp mot et sett vurderingskriterier, som er utarbeidet med utgangspunkt i uløste utfordringer i drosjemarkedet og andre samfunnshensyn som vi ønsker å ta ved innføring av virkemidler. Modellene vurderes opp mot følgende målsetninger:

- Sikre tilbud i enkeltturmarkedet i distrikter
- Sikre tilbud til sårbare grupper
- Bedre oversiktighet i praiemarkedet i by
- Redusert kø, klimautslipp og arealbeslag i by

I tillegg til hvorvidt de bidrar til å nå målene er modellene vurdert opp mot følgende hensyn:

- Samfunnsøkonomisk effektivitet: I hvilken grad modellen legger grunnlag for en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser (kapital og arbeidskraft)
- Juridisk gjennomførbarhet: Ligger tiltaket innenfor gjeldende lovverk (ut over yrkestransportloven) og EØS-rett?
- Konsekvenser for offentlige budsjett: Hvor mye vil tiltakene øke tilskuddsbehovet?
- Administrative kostnader: Bidrar tiltaket til økt administrasjonsbyrde?

NT-Buskerud mener:

Buskerud Fylkesforeningen representerer mange små kommuner:

12 (75%) av i alt 18 kommuner har en befolkning under 10.000 innbyggere. Markedsgrunnlaget for enkeltturer er svært marginalt og er ikke drivverdig 24-7-365. Hvis det forutsettes at disse kommunene skal pålegges døgnskategorisk drift, må det tilføres økonomiske ressurser direkte eller kombineres med offentlig betalt transport. Det er derfor svært viktig at «distriktsmodellen» hensyntar dette faktum.

Utvalget hevder at flere drosjeselskap kan konkurrere om kontraktkjøring i distriktene, og at dette har ført til bedre konkurranse. Det motsatte skjer ved at eksterne aktører fratar stedlige drosjer lokalt kontraktmarked.

2.6.1. Modell 0+: Situasjon etter innføringen av foreslåtte tiltak i delutredning I:

Beskrivelse av tiltaket:

Det viktigste tiltaket Stortinget har vedtatt som oppfølging av delutredning I er sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere, kombinert med plikter for sentralen.

Tiltakene vil imidlertid i liten grad svare ut utvalgets mandat knyttet til å sikre et godt drosjetilbud i hele landet. Tiltakene bidrar ikke til bedre tilbud i distriktene, verken for regulære passasjerer i enkeltturmarkedet eller passasjerer med funksjonsnedsettelse. Tiltakene gir heller ikke lokale myndigheter verktøy for å adressere lokale utfordringer som trafikale problemer og urimelige priser i praiemarkedet, eller manglende konkurranse om offentlige kontrakter.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen sier seg enig i utvalgets konklusjon.

2.6.2. Modell 1: Differensierte krav til drosjevirkosomhet i by og distrikt

Beskrivelse av tiltaket

Dagens regulering stiller krav til alle aktører i drosjevirkosomheten.

Dette inkluderer krav om kjøreseddel

for sjåfører. Kravene til aktørene i drosjenæringen skal bidra til å sikre tjenester av god kvalitet. Alle kravene til aktørene bidrar til å øke kostnader forbundet med å drive drosjevirkosomhet og vil isolert sett øke etableringsbarrierer og redusere antall aktører som finner det lønnsomt å drive. I større byer der det er en utfordring med overetablering og uoversiktlige praiemarkeder, kan dette gi en ønsket effekt. I distrikter vil imidlertid kravene til næringen bidra til å forsterke en utfordring med lav lønnsomhet og dermed også lav tilgjengelighet av drosjetjenester.

NT-Buskerud mener:

Kvaliteten på drosjetilbudet i distriktene skal være like god som i landet for øvrig. Imidlertid er potensialet for inntjening i distriktene lavere enn i byene. Avgiftsfritak for biler tilrettelagt for bevegelseshemmede er nasjonalt og har ingen spesifikk effekt for distriktdrosjene. Det bør derfor vurderes særlige kompenserende tiltak for drosjer i distriktskommunene med under < 20.000 innbyggere.

2.6.3. Modell 2: Støtteordninger for drosjevirkosomhet

Beskrivelse

I dagens situasjon er manglende lønnsomhet et problem særlig i geografiske markeder med lite kundegrunnlag og i markeder som krever spesialtilpassede biler, som transport av rullestolbrukere. Dette kan tenkes løst ved å gi ulike former for subsidier i form av tilskudd, skattelettelser eller avgiftsfritak. Eksempelvis kan det dreie seg om tilskudd for å kjøpe inn drosjer, subsidier eller driftstilskudd for å drive, for eksempel et antall kroner per passasjer, eller kilometer med passasjer

tilsvarende en nettokontrakt for rutegående kollektivtransport, skattelettelser, som redusert merverdiavgift eller særskatteordninger, og avgiftsfritak.

Utvalget mener en videreføring og eventuelt en ytterligere reduksjon av eller fritak for engangsavgiften på biler for transport av personer med funksjonsnedsettelse fremstår som fornuftig.

Utvalget anbefaler ikke tilsvarende avgiftslettelser for innkjøp av drosjer som et tiltak for å øke tilbudet i distriktene. Dette vil kreve restriksjoner og kontroll med kjøring av de aktuelle bilene, og kan være vanskelig å håndheve.

En form for driftsstøtte fremstår som et mer egnet virkemiddel for å fremme et bedre tilbud i distrikter med lavt kundegrunnlag. En slik støtte bør forvaltes av fylkeskommunen og må tildeles gjennom åpne prosesser i henhold til anskaffelsesregelverket eller innenfor rammene av statsstøtteregelverket.

Fylkeskommunen bør knytte en form for driveplikt opp mot det aktuelle kjøpet eller støtten for å sikre ønsket effekt på tilbudet. Finansiering av ordningen vil kreve lokale prioriteringer av midler eller overføringer fra statsbudsjettet

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter fullt fritak for engangsavgiften på biler for transport av personer med funksjonsnedsettelse. Imidlertid må dette også gjelde for distriktdrosjer i kommuner med < 20.000 innbyggere slik dette var nasjonalt før avgiftsfritaket på drosjer ble fjernet.

2.6.4. Modell 3: Eneretter

De påfølgende avsnittene går utvalget nærmere inn på tre ulike justeringsforslag i dagens enerettsmodell som kan bidra til høyere oppnåelse av de politiske målene satt for drosjenæringen, og da særlig målsetninger om tilgjengelighet av drosjetjenester i hele landet. Dette inkluderer følgende modeller:

- A. Tiltak som øker bruken av dagens eneretter
- B. Kobling av eneretter med eksklusivitet til kontrakter
- C. Tildeling av eneretter sammen med kontrakter

Modell 3a: Tiltak for å øke bruken av eneretter

Enerettsmodellen er ikke egnet til å redusere overkapasitet i by fordi det fremstår som et tiltak som er mer inngripende enn nødvendig for å nå målene. Mulige tiltak i byområder er nærmere vurdert i kapittel 6.

Modell 3b: Utvidelse av enerettsmodellen til å inkludere annen kontraktkjøring

Eneretter som gir eksklusivitet til all kontraktkjøring innenfor et definert område, vil kunne bidra til et mer kostnadseffektivt og bedre tilbud i områder med lavt og relativt lavt kundegrunnlag. Det vil også sikre samordning av kontrakter uten store administrative kostnader. I en del områder med lavt kundegrunnlag er det sannsynligvis effektivt at en aktør kan administrere all kjøring med bruk av sitt materiell.

Modellen vil imidlertid innebære vesentlige økonomiske ulemper for andre kjøpere av drosjetjenester enn fylkeskommunene. Den økte konkurransekjermingen som gis gjennom en slik enerett forsterker også andre ulemper med bruk av eneretter som risiko for redusert innovasjon og etablering av andre effektive transporttilbud. Utvalget vil derfor ikke anbefale en ordning som innebærer at fylkeskommunen ensidig kan tildele eneretter med eksklusivitet til all kontraktkjøring i området.

Tildeling av enerett som omfatter fremtidige kontraktsutlysninger medfører en ikke ubetydelig risiko for brudd på anskaffelsesregelverket, slik at utvalget ikke vil anbefale en slik løsning.

Modell 3c: Tildeling av eneretter sammen med alle kontrakter

Modellen der utstedelse av eneretter i områder hvor det er behov for dette samordnes med innkjøp av tjenester i kontraktmarkedet i det aktuelle området vil gi det mest effektive markedsutfallet.

Samordnet tildeling av enerett og kjøp av tjenester i kontraktmarkedet legger opp til mer informert og effektiv konkurranse enn en modell der eneretten gir eksklusivitet til fremtidige kontrakter. Samordningen av de vesentlige kontraktene legger videre til rette for at drosjetjenester kan produseres til lavest mulig kostnad, til gevinst for samfunnet, i områder der det er relativt lavt kundegrunnlag. På den annen side kan modellen være vanskelig gjennomførbar fordi det krever en koordinering mellom de ulike involverte offentlige aktørene, som også kan ha ulike incentiver, prioriteringer og styringssignaler. Det vil også innebære betydelige administrative kostnader og potensielt også investeringer i felles infrastruktur. Drosjeutvalget ser det som hensiktsmessig at fylkeskommunen og de store innkjøperne av drosjetjenester jobber mot en bedre koordinering av innkjøpene og utstedelse av eneretter i markeder der kontraktkjøringen utgjør en betydelig andel av driftsgrunnlaget, og hvor tilstedeværelse og tilbud i det enkelte markedssegment er betinget eller kan tilbys til vesentlig lavere kostnader dersom samme aktør betjener alle segmenter. Mulige utfordringer og tiltak som kan fremme mer koordinerte innkjøp drøftes videre i kapittel 4.2.5.

6.5. Samlet vurdering av eneretter som tiltak

Eneretter fremstår som en mulig løsning på å gi et bedre drosjetilbud i distriktene. Samtidig er erfaringene med bruk av tiltaket svært begrenset. Dette kan ha flere årsaker, herunder begrenset kompetanse og administrative ressurser til å følge opp ordningen i fylkeskommunene, begrensninger i muligheten til å bruke ordningen, og behov for å tilby økonomisk kompensasjon i tillegg til enerettene. Økt informasjon om mulighetene som ligger i tiltaket, veiledning om sentrale problemstillinger og erfaringsdeling mellom fylkeskommunene om blant annet EØS-rettslige spørsmål og innkjøps- og kontraktstrategier, er mulige tiltak for å øke bruken av eneretter. Reduserte restriksjoner på hvor eneretter kan benyttes vil også kunne legge til rette for at fylkeskommunene kan designe eneretter som har en økonomisk verdi og dermed kan være attraktive for tilbyderne i markedet. Samtidig er ikke bruk av eneretter i seg selv nødvendigvis nok til å sikre et ønsket drosjetilbud. I distriktene hvor det er vanskelig å få et drosjetilbud er lønnsomheten ofte lav, slik at eneretten til å ta turer i enkeltreisemarkedet ikke er tilstrekkelig kompensasjon for å drive og ta på seg de forpliktelser som dette kan innebære. Utvalget mener det ofte vil være nødvendig med økonomiske overføringer i tillegg. Økte bevilgninger til fylkeskommunene, som kan benyttes i kombinasjon med eneretter, er det tiltaket som sannsynligvis vil gi størst effekt på tilbudet i distriktene. Dette vil innebære økt pengebruk over offentlige budsjetter, som vil reflektere ambisjonene for tilbudet i distriktene. Behovet for økonomisk kompensasjon for å sikre tilbudet i distrikter, vil reduseres dersom enerettene også gir eksklusivitet til kontraktkjøring. Dette vil legge til rette for mer effektiv ressursbruk og reduserte kostnader, eller eventuelt et bedre samlet tilbud for samfunnet. Utvalget anbefaler ikke en modell der fylkeskommunen ensidig kan utstede eneretter som gir eksklusivitet til all kommende kontraktkjøring, blant annet fordi det er en viss risiko for at en slik ordning vil komme i strid med anskaffelsesreglene. Et liknende markedsutfall kan også oppnås om fylkeskommunen og Pasientreiser samordner utstedelsen av eneretter og fylkeskommunale kontrakter, med innkjøp av Pasientreiser i områder med lavt kundegrunnlag. Dette er administrativt utfordrende og vil også redusere muligheten for skreddersøm av tjenesten til den enkelte aktør. En bedre koordinering/samordning av innkjøp og tildeling av eneretter i distrikter bør likevel være et mål på sikt. Som et første steg kan fylkeskommunene og andre offentlige kjøpere av drosjetjenester få plikt til å vurdere virkningene kontraktene de inngår vil ha for tilbud som andre myndigheter er ansvarlig for. Disse myndighetene bør også ha en plikt til å forelegge slike saker for hverandre før kontraktene blir inngått.

NT-Buskerud mener:

Tildele enerett er feil begrep. Fylkeskommunene lyser ut anbud på enerett; enerett vinnes er utlysning av anbud. Kontrakt om enerett inngås.

Det foreligger ingen nasjonal praksis for kontrakt om enerett. Fylkene har ulik praksis. I Buskerud benytter den politiske ledelsen aksjeselskapet Brakar som forvalter av ulike anbud. Anbud som Brakar utlyser (Spesialskyss/skoleskyss), har pris vært 100% vurderingsgrunnlag.

Hvis politisk ledelse hadde hatt ansvaret, ville ventelig flere parameter vært lagt til grunn for evaluering av ulike tilbud.

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 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 enerettskommune 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 fratas 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 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

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 også i framtiden. Dette bør gjøres etter samråd med løyvehaverne / sentralene i angjeldende kommuner slik at antallet løyver hverken overdimensjoneres eller underdimensjoneres.

Organisering av anbud.

Buskerud Fylkeskommune har valgt Brakar AS til å organisere anbud herunder enerett. Politikerne i fylkeskommunen mister med dette kontrollen på selskapet i og med at det er aksjeloven som gjelder.

I Buskerud har fylkespolitikerne besluttet at alle drosjer skal være utslippsfrie fra og med 1. oktober 2027. I offentlige anbud utlyst av Brakar AS, kreves EURO 6. Dette viser et misforhold mellom politiske målsettinger og de faktiske krav til leverandører.

Fylkesforeningen stiller seg kritisk til en organisering hvor et offentlig eid aksjeselskap overhodet ikke tar hensyn til politiske signaler uten at styret i selskapet instrueres av generalforsamlingen.

2.6.6. Modell 4: Samordning av kontrakter

Den generelle faren ved betydelig kjøpermakt er dog, etter Kommisjonens retningslinjer for anvendelsen av artikkel 101 i traktaten om Den Europeiske Unions funksjonsmåte på horisontale samarbeidsavtaler, (2023/C 259/01), avsnitt 294:

«Hvis medlemmene av innkjøpsfellesskapet har betydelig kjøpermakt på innkjøpsmarkedet, er det en risiko for at innkjøpsfellesskapet kan skade konkurransen i oppstrømsmarkedet, noe som i siste instans også kan skade forbrukerne i nedstrømsmarkedet. For eksempel kan utøvelsen av felles kjøpermakt redusere leverandørenes investeringsvilje og tvinge leverandører som ikke har utjevne kjøpermakt, til å redusere utvalget eller kvaliteten på produktene de produserer. Dette kan ha konkurranseskadelige virkninger på oppstrømsmarkedet, for eksempel lavere kvalitet, mindre innovasjon og til syvende og sist et suboptimalt tilbud.»

Utvalgets konklusjon

Økt samordning av offentlige innkjøp kan legge til rette for en effektiv organisering av tilbudet i distriktene, og mest mulig drosjetjenester for en gitt kostnad. Samtidig er det betydelige administrative kostnader knyttet til dette, og det vil sannsynligvis ta tid før et slikt tiltak vil løse utfordringene i dagens marked. Modellen fremstår altså som samfunnsøkonomisk fornuftig, men i mindre grad praktisk gjennomførbar i dagens situasjon grunnet organisatoriske forhold utenfor drosjenæringen. I dagens situasjon fremstår det ikke som aktuelt å stille krav til samordning, men det kan innføres tiltak som kan fremme dette, for eksempel gjennom utarbeidelse av praksisdokumenter som klargjør handlingsrommet for samordning av offentlige innkjøp, opp mot blant annet lov om offentlige anskaffelser og konkurranseregler. Virksomhetene det gjelder kan også få sterkere styringssignaler om tydeligere mandater om å prioritere slike samarbeid. For å legge til rette for utvidet samordning av enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet på sikt foreslår utvalget at fylkeskommunen og andre offentlige innkjøpere av drosjetjenester, skal vurdere og ta hensyn til virkningene kjøpet eller tildeling av enerett har på øvrige deler av drosjetilbudet og eventuelt andre deler av transporttilbudet. Før kontrakt blir utlyst, skal den forelegges andre offentlige innkjøpere i de områdene kontrakten skal gjelde.

NT-Buskerud mener:

Samordning av offentlige anbud – skoleskyss og Pasienttransport, under EN ledelse i den enkelte fylkeskommune gir den optimale økonomiske løsningen for både offentlige oppdrag og de lokale drosjevirksomhetene.

EN fylkeskommunal driftsenhet

ETT samordnet oppdrag

EN kommune med stedlige drosjer som utfører tjenestene

PRISING av tjenestene:

Pasientreiser kan tilbys til pris 1

Skoleskyss til pris 2.

Begge prisene skal baseres på maksimalprisforskriften.

Dette krever imidlertid noen politiske grep på fylkeskommunalt plan hvor kommersielle aktører (Brakar AS i Buskerud) underlegges politisk kontroll.

Helseforetakene må gjerne være organisert som i dag, men pasienttransporten må overføres til EN FELLES fylkeskommunal driftsenhet.

2.6.7. Modell 5: Antallsbegrensede løyver

Utvalgets konklusjon

Modell 5 er i utgangspunktet lovlig innenfor dagens enerettsregelverk. I utfall forventes modellen å ha mange likheter med modell 3b og 3c, så lenge aktørene organiserer seg i én sentral. Modellen innebærer mer administrasjon for fylkeskommunene, og gir mindre mulighet for kontraktstyring for å regulere tilbudet fordi avtalene inngås med den enkelte løyvehaver. Utvalget mener derfor at en enerettsmodell som tildeler eksklusive kontrakter til større aktører/sentraler, mer effektivt vil kunne bidra til et økt tilbud i distriktene. Utvalget ser imidlertid ikke behov for å avgrense fylkeskommunene fra muligheten til å tildele eneretter også til enkelte løyvehavere fremfor til sentraler. Dette kan for eksempel være en effektiv løsning i svært små distrikter med kun ett eller et fåtall løyvehavere.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen viser til pkt. 6.5. hvor vi mener at behovsprøving må gjeninnføres. Markedet i den enkelte kommune er i stor grad statisk og har gjennomgående liten vekst over år. En betydelig økning av antall løyver gir lavere inntekt og dårligere inntjening for den enkelte løyvehaver.

Vi holder fast ved at ordningen med eneretter bør avvikles og erstattes av kjøreområder med behovsprøving.

2.7. Pristiltak

Utvalgets konklusjon.

Effektene av prisopplysning som tiltak er sannsynligvis i hovedsak hentet ut, og det er usikkert i hvilken grad ytterligere prisopplysningsregulering vil bidra til bedre beskyttelse for kundene. Et aktuelt tiltak kan likevel være å tydeliggjøre krav til prisopplysning på utsiden av kjøretøy, med en leselig jamførpris. Prisregulering som virkemiddel er komplisert.

Gitt at en har sentraltilknytningsplikt, kan en dansk modell med et pristak fungere. Dette er imidlertid mer inngripende enn en svensk løsning. Samtidig er det ikke sikkert at den svenske løsningen adresserer problemet på gate- og holdeplassmarkedene tilfredsstillende.

Nivået på et eventuelt pristak, må settes høyere enn dagens maksimalpris (litt avhengig av hva den skal dekke). Hvor mye høyere er usikkert, men det bør være minst 150 prosent av dagens maksimalpris. Dette betyr ikke at maksimalprisen i dagens prisregulerte områder (der det er én sentral) bør økes. Dagens maksimalpris fungerer i praksis bindende der den gjelder. Et eventuelt pristak må være høyere for at det skal være rom for priskonkurranse der det er grunnlag for det og geografisk variasjon. Tvungen pris fremstår som uaktuelt gitt mulighet for å avtale pris på forhånd for alle bestilte turer.

Utvalget foreslår likevel ikke å gå videre med konkrete forslag her, og viser til at Nærings- og fiskeridepartementet følger opp anmodningsvedtak knyttet til budsjettforliket for 2024 der Stortinget ber regjeringen i løpet 2024 om å innføre midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn i områder også uten eneretter for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene, så fremt dette er mulig.

NT-Buskerud mener:

Prisopplysning hvor jamførpris dokumenteres kan virke forvirrende og lite opplysende for den enkelte kunde. Jamførprisen er sammensatt av startpris, pris pr. km, pris pr. minutt. På neste side vises jamførpris.

Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (Maksimalprisforskriften) fastsatt av Staten v/Konkurransetilsynet og iverksatt 01.09.2011 må inn som prinsipp i alle offentlige anbud. Konkurransen i anbudene kan gjerne åpne for å gi rabatter, men prinsippene om at tid og kilometer skal telle samtidig, må innføres som prinsipp.

Maksimalprisforskriften bør gjennomføres som prinsipp på alle anbud så vel offentlige som private.

Fylkesforeningen mener også at det må innføres pristak i konkurranseutsatte områder. Vi registrerer ekstreme prisforskjeller på samme tur samme tid på døgnet. Pristaket må defineres – gjerne med basis i maksimalprisforskriften.

Parallelltakst.		Oppdatert 15.04.24, gjennomsnittlig endring: 5,1 % fra 2023.						
Parallelltakst, brutto. Gjelder i prisregulerte områder								
Liten bil, 1 - 4 passasjerer								
Tidspunkt	Startpris	Startpris m/fremmøte	Pris pr. km. inntil 10 km.	Pris pr. minutt	Minste- pris	Jamfør- pris	Pris pr. km. utover 10 km.	Tilkjørings- takst +10 km.
Mandag - fredag								
0600 - 1800	58,00	97,00	12,20	8,42	128,00	265	21,20	20,50
Mandag - fredag								
1800 - 2400 +21%	70	117	14,76	10,19	155	321	25,65	24,81
Mandag - lørdag								
0000 - 0600 +35%	78	131	16,47	11,37	173	358	28,62	27,68
Lørdag								
0600 - 1500 +30%	75	126	15,86	10,95	166	345	27,56	26,65
Lørdag 1500 -								
mandag 0600 +35%	78	131	16,47	11,37	173	358	28,62	27,68
Høytid i hht. +45%								
forannevnte tider	84	141	17,69	12,21	186	384	30,74	29,73

2.8. Utvalgets anbefalinger for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

Ansvar for drosjetilbud i enkeltturmarkedet

Utvalget foreslår at fylkeskommunen får som oppgave å vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet i fylket, som del av et helhetlig transporttilbud, jf. forslag til ny § 9 b første ledd i yrkestransportloven.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter dette prinsippet. Vi viser for øvrig til våre argumenter for å gjeninnføre behovsprøving som er i tråd med utvalgets anbefaling.

2.8.1. Virkemidler for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

Utvalget foreslår at det skal fremgå av ny § 9 b andre ledd i yrkestransportloven at fylkeskommunen kan sette i verk tiltak for å sikre tilgjengelighet, kvalitet og pris på drosjetjenestene i enkeltturmarkedet dersom det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Slike tiltak kan omfatte blant annet kontrakt om offentlig tjeneste, tilskuddsordninger og drift av drosjetjenester i egenregi.

NT-Buskerud mener:

Fylkesforeningen støtter tiltak om offentlige tjenester som anbudskontrakter og tilskuddsordninger, men er sterkt kritisk til at fylkeskommunen skal etablere drosjetjenester i egenregi.

Kommuner har allerede etablert et «drosjetilbud» i egen regi hverdager, mandag fredag kl. 0800-1600 som fratar drosjenæringen et vesentlig driftsgrunnlag. Kvelder, netter, helger og bevegelige helligdager er drosjenæringen god å ty til.

Det svært lite ønskelig at transportoppdrag i fylkeskommunal regi som i dag utføre av drosjenæringen, skal føre til ytterligere tap av driftsgrunnlag for drosjenæringen. Dette hensynet veier særlig tungt i distriktene som utgjør 90% av norske kommuner.

2.9: Arbeidsforhold.

Utvalget viser til at potensialet for allerede innført regelverk som har til hensikt å forbedre arbeidsvilkårene ikke er kommet til syne. En innføring av krav om sentraltilknytningsplikt med tilhørende plikter for sentralen, kan gi et bedre system for et samlet tilsyn og kontroll med løyvehaverne. Utvalget mener at det er viktig å fokusere på at de reglene som allerede finnes, blir fulgt opp. Ytterligere særregulering om arbeidstid, lønn mv. synes ikke nødvendig. Utvalget foreslår å innføre et internkontrollsystem for sentralene som forventes å kunne bidra til ryddigere arbeidsforhold og arbeidsmiljø i drosjenæringen. Utvalget har diskutert om det burde innføres et krav om at sentralen skulle være å anse som arbeidsgiver og at tilknyttede løyvehavere ble ansatte sjåførere. Dersom det offentlige skal sette krav til en slik organisasjonsform for å være tilknyttet en sentral eller for å få løyve vil dette være en restriksjon etter EØS-retten som må begrunnes. Utvalget viser til at et slikt tiltak fordrer en stor omlegging av hele bransjestrukturen. Oppsummert vil utvalget anbefale at partene i næringen, sammen med kommunesektorens organisasjon (KS) og de store innkjøperne setter seg sammen for å starte en prosess med formål å bedre arbeidsvilkårene og arbeidsmiljøet til drosjenæringen.

Utvalget vil peke på at forhold som eventuell allmenngjøring av lønn, seriøsitetsmodeller, anbudskrav m.m. er mulige tiltak som partene i arbeidslivet bør se nærmere på. Utvalget vil anbefale at partene særlig ser på muligheten for å utvikle en særskilt verneombudsordning for drosjenæringen. En slik ordning vil også gi muligheter for kontraktsparter – offentlige kjøpere, å ha en dialog om arbeidsforhold med en kontaktperson som vil kunne styrke oppfølgingen av arbeidsrettslige forhold i kontrakten.

NT-Buskerud mener:

Drosjesentralene bør ikke bli arbeidsgivere for løyvehavere. En slik organisering vil påføre sentralene betydelige arbeidsgiverbyrder bl.a. sykelønn.

Hvis sentralene også skal være eiere av bilparken, vil dette også påføre sentralene særlige kapital- og driftskostnader.

Fylkesforeningen er positiv til felles verneombudsordning hvor sentralene, løyvehaverne og sjåførene går inn som parter.

2.10: Taksameterutrustning.

Utvalget mener et krav om kontrollutrustning med en tilkobling til bilen er den løsningen som per i dag vil gi størst sikkerhet for at de opplysningene myndighetene trenger, vil bli ivaretatt. Forslaget innebærer at kontrollutrustningen løpende registrerer og loggfører den geografiske posisjonen til kjøretøyet ved bruk av en tilkobling til kjøretøyet på en sikker måte. Videre vil kravet om at kontrollutrustningen skal være tilkoblet til kjøretøyet bidra til sikkerhet for at omsetning blir korrekt registrert. Dette vil gi politiet og skattemyndighetene gode kontrollmuligheter i ettertid. På bakgrunn av vurderingen over mener utvalget at alternativet med kontrollutrustning med en fastmontert enhet, som ble utredet og sendt på høring i 2021, er et godt forslag som utvalget foreslår som sitt forslag.

NT-Buskerud mener:

Det må være et absolutt krav at taksameteret er fastmontert og koblet til kjøretøyet slik at alle data som registreres i taksameteret registreres i baksystem som innberettes til offentlige myndigheter.

2.11: Sentraltilknytningsplikt og sentralenes funksjoner.

I delutredning I foreslo utvalget å pålegge sentralen konkrete plikter knyttet til å;

1. samle inn og lagre informasjon om drosjevirkksomheten som skal sendes myndighetene på forespørsel,
2. sikre at løyvehavere følger gjeldende regelverk på relevante områder,
3. ha klageordninger, og
4. ha et tilstrekkelig antall drosjer som er tilpasset for transport for funksjonshemmede.

I delrapport II følger utvalget opp deler av utvalgets forslag, og legger opp til at sentralen skal ivareta oppgaver knyttet til å:

- Samle inn, lagre og sende inn informasjon, når myndighetene ber om det, om:
 - løyvehavere, sjåførere, drosjer og taksameter
 - antall tilgjengelige drosjer og hvilket geografisk område drosjene dekker
 - posisjonsdata for drosjeturer (lagres i 60 dager)
 - opplysningene som kreves etter bokføringsforskriften (lagres i fem år)
 - pris for drosjetransport i områder der det er fastsatt et pristak
- Ha en årlig systemrevisjon av sentralens administrative system for å sikre datasikkerhet og datakvalitet.
- Ha en klageordning.
- Ha en tilstrekkelig andel drosjer tilpasset for transport for funksjonshemmede godkjent taksameter er installert, at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret, og at løyvehaver oppfylles rapporteringsplikter til sentral
- oppfølging av reglene om pristilbud mv.
- oppfølging av regler i maksimalprisforskriften
- at ansatte sjåførere har skriftlige arbeidsavtaler
- at løyvehavere ikke diskriminerer i strid med Diskrimineringsloven

Utvalget har også drøftet om løyvehavere skal kunne være tilsluttet flere sentraler / formidlere. Videre om det er andre alternative løsninger enn sentraltilknytningsplikt.

NT-Buskerud mener:

1: Løyvehavere skal være tilknyttet kun EN sentral

2: Formidling av turer til Løyvehaver skal kun skje via tilsluttet sentral

3: Sentralen skal ivareta oppgavene som utvalget har skissert foran og være formidler av oppdrag.

2.12. Etablering av drosjeholdeplasser.

Drosjeutvalgets delrapport II drøfter ikke utfordringene med drosjeholdeplasser. Dette er ikke regulert i verken lov eller forskrift.

I kommuner med bopelsløyvehavere er dette ikke en særlig utfordring. Fra 1. amars skal alle løyvehavere tilsluttes drosjesentral, men virksomheten vil være lokalisert i løyvehaverens egen kommune.

I bykommuner er imidlertid areal tilrettelagt for drosjeholdeplasser en betydelig utfordring.

I Hønefoss – Ringerike kommune, har dette vært en betydelig utfordring. Hønefoss Taxi SA som ble etablert 10. mai 1926, hadde fram til 2015 ordnede forhold hva gjelder drosjeholdeplass.

Fra 2015 skulle arealet bebygges; NY holdeplass måtte etableres. Ingen hadde ansvar for å tilrettelegge nytt areal. Drosjene i Hønefoss ble en «kasteball».

Etter betydelig innsats fra Hønefoss Taxi SA fikk drosjene tildelt areal ved siden av bussholdeplassen sentralt i Hønefoss – en ideell lokalisering for kollektive transportmidler: buss og taxi.

Men.... drosjeholdeplassen er samlokalisert med flere aktører:

- 1: Inn- og kjøring til vaskehall hvor oppstilte drosjer må flyttes.
- 2: Innkjøring til P-plass i bakgården Storgata 10 hvor privatbilene må kjøre MOT kjøreretningen!
- 3: VY-tjenestebiler parkerer på holdeplassen.
- 4: Varelevering til MIX-kiosken fører til at oppstilte drosjer må flyttes ved alle vareleveringer.

NT-Buskerud mener:

- 1: Regulering av og tilrettelegging av drosjeholdeplasser må inn i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy og Forskrift om yrkestrafikk med motorvogn og fartøy.
- 2: Tilrettelegging:
Kommunene er ansvarlig for å stille areal for drosjeholdeplasser og regulere arealet til drosjeholdeplass.
Arealet skal lokaliseres i nærheten av øvrige kollektivtilbud, buss, tog, fly. Lokalisering av drosjeholdeplasser skal gjøres i samarbeid med drosjesentralene og politiet.
Kommunene er ansvarlig for å opparbeide arealet
- 3: Vedlikehold av drosjeholdeplass:
Kommunen har ansvaret for vedlikehold av drosjeholdeplassene hele året.
- 4: Bygningsmessige fasiliteter i tilknytning til taxiholdeplass:
Etablering av venterom med offentlige toaletter m.v. er del av offentlig infrastruktur.
Samvirke med drosje og ev øvrige kollektivtilbud skal være gjenstand for forhandlinger.
- 5: Skilting:
Statens Vegvesen er skiltmyndighet, men kommunen har et særlig ansvar for å gjennomføre skilting av kollektivtilbudet.
- 6: Økonomi ved opprettelse av drosjeholdeplass:
Drosjesentralene inngår langsiktig leieavtale med kommunen om drosjeholdeplass.



Kjell Ar Andersen
(Fylkesleder)



Anders Lykken
(Nestleder, sekretær)