



Forbrukerrådet

Postboks 4594 Nydalen
0404 OSLO

POSTMOTTAK
14 FEB 2013

Organisering av drosjemarkedet

Vi viser til høringsbrev av 27.12.12. Spørsmålene er mange, omfattende og delvis overlappende. Det er ikke mulig for oss å gi utdypende svar på alle spørsmål. Vi har derfor plukket ut de vi har sett det som relevant å svare på ut fra ansvarsområde, kompetanse og tiden vi har satt av til dette. Vi må understreke at svarene her avgis administrativt.

Våre svar er avgitt i blå farge.

1. Generelle spørsmål om organisering av drosjemarkedet

A. Hva fungerer etter deres mening bra ved dagens organisering av drosjemarkedet?

Dagens organisering fungerer etter vårt syn stort sett bra.

B. Hva fungerer etter deres mening mindre bra/dårlig ved dagens organisering av drosjemarkedet?

C. Hvilke tiltak mener dere kan bidra til at drosjemarkedet fungerer bedre? Det er fint om dere kan nevne tiltak i prioritert rekkefølge.

E. Kjenner dere til tiltak som andre aktører ønsker å iverksette og som dere mener vil fungere bra/dårlig?

F. I dag er det flere ulike myndigheter som forvalter ulike deler av regelverket på drosjeområdet.

1 Hva fungerer etter deres mening bra og hva fungerer mindre bra/dårlig med dagens organisering av forvaltningsmyndighet?

Vi mener forvaltningsmyndighet og ansvarsområder har en grei inndeling = fungerer bra

2 Har dere forslag til tiltak som kan bidra til at dette fungerer bedre?

Det kan bli enda bedre samarbeid og informasjonsutveksling mellom myndighetene.

2. Behovsprøving, kjøreplikt og løyve

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for tildeling av løyver?

Tildelingssystemet/lovverket vektlegger i hovedregelen opparbeidet ansiennitet som drosjesjåfør for tildeling av behovsprøvd løyve. Det oppleves av de fleste søkere som en fair faktor. En ulempe kan være tidsfaktoren.

Behovsprøvd løyver skal kunngjøres ledig. Det søkes innen en frist og gjøres deretter vurderinger og tildelinger.

POST ADRESSERES IKKE TIL ENKELTPERSONER

Vedtak om tildeling kan påklages. Det hender vi har saker som tar lang tid med den konsekvens at det er en manko på operative løyver en midlertidig periode.

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at behovsprøvingen blir opphevet?

I områder hvor det er lagt til rette for konkurranse vil en opphevelse av behovsprøvingen innebære en ordning som vil være enklere å administrere for løyvemyndigheten, men trolig vil det fortsatt være behov for å regulere konkurransen i noe grad. Forslag om opphevelse av behovsprøvingen for drosje har vært på høring fra Samferdselsdepartementet flere ganger. Siste gang i 2004. Buskerud fylkeskommune uttalte seg den gang positiv til forslaget, men uttrykte bekymring for opprettholdelsen av bopelsdrosjeløyver i distriktene ved en slik opphevelse. Vi mente i 2004 at så lenge det foreligger relativt strenge grunnleggende krav for å få drosjeløyve, - og det stilles krav til drosjesentralene, så anså vi ikke at det ville være negativt å fjerne behovsprøvingen.

C. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at kjøreplikten oppheves?

En opphevelse av behovsprøving og kjøreplikt i områder hvor det er konkurranse vil trolig ikke ha større negative konsekvenser så lenge det blir etterspurt drosjetjenester. Nye aktører vil lettere kunne komme inn på markedet og konkurrere ut de som evt. "ikke gjør jobben".

D 1. Vil det være mulig og/eller hensiktsmessig å opprettholde kjøreplikten uten behovsprøving?

Behovsprøvingen/antallsreguleringen/markedsbeskyttelsen er en kompensasjon for kjøreplikten. Ved bortfall av behovsprøving kan likevel kjøreplikt opprettholdes i distriktene ved at anbudsinnydere er pålagt å sette krav om dette til anbudsvinnere. I by- og bynære områder ser vi ikke det samme eventuelle behovet.

D 2. Vil det være mulig og/eller hensiktsmessig å opprettholde behovsprøving uten kjøreplikt?

E. I dag er hovedregelen ett foretak (en mann/kvinne), en bil, ett løyve.

1 Hva fungerer etter deres mening bra og hva fungerer mindre bra/dårlig ved dette systemet?

Det er i praksis slik at de fleste kun har ett løyve da ansiennitet kun gjelder for ett løyve. Det er således vanskelig å få flere hoveddrosjeløyver. I nedre Buskerud er det likevel flerbilseiere fordi man har søkt løyver som har vært mindre attraktive, dvs. få eller ingen andre søkere. Vårt klare inntrykk er at de fleste også kun ønsker å ha ett løyve, med kanskje en ansatt sjåfør. Andre (noen få) vil drive litt større, hvor det kan oppnås noen stordriftsfordeler, - men også kreves mer for å administrere driften. Vi ser gode og dårlige argumenter for begge deler. Valgmuligheten finnes til en viss grad i nedre Buskerud i dag og det synes vi er bra.

2 Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av en endring til et system der et foretak kan ha flere løyver.

Se over, - det er mulig i dag å være flerbilseier, - men vil trolig være enda enklere å være det dersom behovsprøvingen oppheves. Vi ser ingen større problemer med at denne "valgfriheten" for løyvehaverne evt. gjøres enklere.

3 Sentraler

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens organisering av løyvehavere i sentraler?

Vår dato
12.02.2013

Vår referanse
2008/2868 - 18

Fordeler: Mer oversiktlig struktur, enklere for kundene å orientere seg, bedre kvalitet på drosjetjenesten, "forlenget arm" for løyvemyndigheten (og annen myndighet) med hensyn til overholdelse av lover og regler, lempeligere driveplikt for løyvehavere

B. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved at sentralene er:

1 eid/styrt av løyvehaverne

Fordeler: Kan påvirke beslutninger, mindre press om avkastning, bedre vilkår for løyvehaverne

Ulemper: Konflikter mellom egne hensyn og "sentralens hensyn",

2 eid/styrt av andre enn løyvehavere

I Buskerud er det opp til sentralene selv å avgjøre om drosjeeiere skal være medeiere eller ikke, men det krever vår særskilte godkjenning dersom mer enn 50% av eierandelene innehas av andre enn tilsluttede løyvehavere. Noen sentraler i nedre Buskerud er eid av løyvehaverne, noen er eid av andre. Svaret på dette spørsmålet blir for øvrig "det motsatte " av spørsmålet over.

C. Har dere forslag til alternative måter å organisere drosjene/løyvehaverne på enn gjennom tilknytning til sentraler?

Av hensyn til å sikre en seriøs bransje og opprettholde et tilfredsstillende nivå på service og standard mener vi det er viktig at det pålegges tilslutningsplikt til en drosjesentral der det synes hensiktsmessig. Vi tror ikke det finnes andre gode alternative løsninger, - og tror en fristilling fra sentral ville gjøre bransjen mer uoversiktlig for kundene og useriøs. Det ville også være svært vanskelig å påse at en eventuell driveplikt overholdes.

D. Har dere forslag til andre og/eller flere funksjoner som sentralene kan ha ut over dagens ordning?

E 1. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system med tilknytningsplikt til sentraler?

E 2. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som en følge av at tilknytningsplikten til sentralene oppheves?

G 1. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser du ved dagens system med regional regulering av antall sentraler og størrelse på sentralene?

G 2. Har dere forslag til andre måter å regulere dette på?

Vi tror det kan være hensiktsmessig å oppheve behovsprøvingen av drosjer i by- og bynære områder, men at regulering/godkjenning av drosjesentraler fortsatt bør bestå. Det er i dag vanskelig å regulere antallet løyver i et nærmere angitt område hvor det også er lagt til rett for konkurranse. Spesielt gir bruk av anbud for offentlig betalte transporter store utfordringer.

4. Kontraktsmarkedet

A. I sammenheng med offentlig konkurranseutsetting har kontraktsmarkedet for drosjenæringen endret seg de siste årene.

1 Hvilke positive og/eller negative effekter har dere sett som følge av endringer i kontraktsmarkedet?

Endringen i kontraktmarkedet har skapt større utfordringer for behovsprøvingen av drosjeløyver. Drosjesentraler som mister anbudskontrakter vil fortsatt ha de fleste løyvehaverne tilsluttet (økonomiske bindinger knyttet til utstyr etc.). Drosjesentraler som får anbudskontrakter ønsker flere løyver. Dersom slike ønsker etterkommes blir det totale antall løyver for stort sett i forhold til den totale etterspørselen. Drosjer i distriktene har mistet anbudskontrakter til andre aktører. Det har medført bortfall av drosjer/tilbud.

2 Har dere forslag til tiltak som kan bedre situasjonen i kontraktmarkedet?

Det bør vurderes å overføre et større ansvar for det generelle drosjetilbudet til de aktørene som forvalter de største anbudene (pasienttransport, skolebarnttransport). For eksempel ved at det følger en driveplikt med et anbud i distriktene, dvs. krav til tilgjengelighet også for oppdrag utenfor anbudet. Behovsprøvingen av drosjeløyver i by- og bynære områder bør vurderes opphevet.

5. Prisstruktur

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for prissetting i konkurranseutsatte områder?

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av disse tiltakene:

-Innføring av makspris/prisregulering -Felles takstsystem med lik definisjon av tidsrom for dag-, kveld-, natt-og helgetakst -Lik starttakst -Bedre tilgjengeliggjøring av priser -Verktøy for sammenligning av priser

6. Kjøreområde

A. Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens regulering av kjøreområde?

B. Har dere forslag til andre måter å regulere kjøreområdet på som etter din mening kan fungere bedre?

B. Hvilke positive og/eller negative konsekvenser ser dere som følge av at en regulering av kjøreområde oppheves?

Regulering av løyvedistrikt og stasjoneringsområder er etter vårt syn helt nødvendig innunder behovsprøvingen. Om behovsprøvingen oppheves, må en nødvendig konsekvens være at regulering av løyvedistrikt og stasjoneringsområder også oppheves.

7. Kjøreseddel og kompetanse

A: Hvilke fordeler og/eller ulemper ser dere ved dagens system for tildeling av kjøreseddel?

B. Hvem bør etter deres mening føre kontroll med tildeling av kjøreseddel?

Vi synes det er riktig at Politiet har dette ansvaret (som i dag), men det bør i loven fastsettes strengere regler om kjentmannsprøve og krav til norskkunnskaper.

C 1. Er dere fornøyd med dagens system for skolering av sjåfører?

C 2. Hvis nei, har dere forslag til tiltak som kan heve sjåførenes kompetanse?

Vår dato
12.02.2013

Vår referanse
2008/2868 - 18

8. Brudd på regelverk og retningslinjer -sanksjoner

A. Hvem bør etter deres mening ha mulighet til å sanksjonere løyvehavers brudd på:

- 1 vilkår for tildeling av løyve, herunder brudd på vilkår om kjøreplikt og kjøreområde
[Løyvemyndighet og drosjesentral\(som i dag\)](#)
- 2 vilkår for tildeling av kjøreseddel
[Politiet \(som i dag\). Varsling til løyvemyndighet \(og evt. drosjesentral\)](#)
- 3 Andre retningslinjer, eks vedtekter for sentralenes virksomhet
[Løyvemyndigheten \(som i dag\)](#)

C. Er det etter deres mening nødvendig og/eller hensiktsmessig med en samordning av sanksjoneringsmyndighet?

[Nei, ikke utover at det foreligger en god kommunikasjon mellom politi , løyvemyndighet og eventuelle andre \(toll ,skatt, etc\)., - og at det finnes rutiner for varsling.](#)

D. Har dere forslag til tiltak som kan bidra til et bedre system for sanksjonering?

Med hilsen

Gro Ryghseter Solberg
samferdselssjef

Bjørn Svendsen
rådgiver