

Samferdselsdepartementet

Oslo 01.03.2017

Hørings svar – Framlegg til endringar av yrkestransportlova – unntak frå løyveplikt for samkøyring, heving av øvre aldersgrense for å ha drosjeløyve og oppheving av krav om tilslutning til drosjesentral

Forbrukerrådet ser at norske forbrukere vil få løst transportbehovene sine på nye måter i årene som kommer. Arealknapphet og befolkningsvekst i byene gjør at transportmodeller der det å dele kjøretøy snarere enn å eie sitt eget, blir mer attraktivt. Tjenester som forbrukerne ønsker velkommen og tar i bruk, må ikke utelukkes fordi regelverket er tilpasset tidligere transportmodeller. Vårt utgangspunkt er at regelverket bør utvikles for at forbrukerne sikres fremkommelighet, et trygt transporttilbud, kvalitet på transporttjenestene og akseptable, forutsigbare priser.

Høringsforslaget fra Samferdselsdepartementet løser etter vårt syn ikke de største utfordringene i taximarkedet, og tar heller ikke inn over seg nye transportmodeller i tilstrekkelig grad. Forslaget innebærer at man opprettholder dagens ordning med taxiløyve til enkeltpersoner og antallsbegrensningen av løyver (behovsprøvingen). Samferdselsdepartementet foreslår dermed å beholde det som etter vårt syn, er de to største hindrene for en profesjonalisering og effektivisering av markedet.

Vi viser i denne sammenheng til Forbrukerrådets taxiutredning fra 2013 og Konkurransetilsynets rapport «Et drosjemarked for fremtiden» fra 2015. Rapportene peker på kombinasjonen av taxiløyver til enkeltpersoner, antallsbegrensning av løyver og løyvehavernes tilslutningsplikt til en sentral, som hinder for en profesjonell og forretningsmessig drift av sentralene, og for en reell konkurranse i taximarkedet. Både Forbrukerrådet og Konkurransetilsynet fremhever at det er vanskelig å etablere seg med ny taxivirksomhet i markedet med disse begrensningene.



Viser til Delingsøkonomiutvalgets innstilling

6. februar 2017 la Delingsøkonomiutvalget frem sin utredning. Til grunn for fremleggelsen ligger en grundig drøftelse både av det etablerte taximarkedet og av nye transporttjenester som brukermønstre innenfor delingsøkonomien (bl.a. Uber, Haxi, Gomore og Hent meg). Forbrukerrådet er enig i utvalgets analyse, og vi er positive til forslagene utvalget fremmer. Vi håper derfor at Samferdselsdepartementet i sitt videre arbeid vil vektlegge Delingsøkonomiutvalgets vurderinger og synspunkter.

Et flertall i utvalget, herunder Forbrukerrådets medlem, foreslår å fjerne løyveordningen i taximarkedet. Hensikten er å fjerne etableringsbarrierer i markedet, slik at delingsøkonomiplattformer kan operere lovlig.

Utvalget foreslår også å oppheve ordningen med behovsprøving for å legge bedre til rette for konkurranse i markedet. Erfaringer fra andre land tilsier at dette gir en viss risiko for økt pris i praimarkedet, fordi denne delen av taximarkedet har dårlig konkurransegrunnlag. Utvalget mener imidlertid at utfordringer med manglende priskonkurranse i praimarkedet delvis kan løses gjennom teknologi og krav om forhåndspris.

Når det gjelder kvalitet og sikkerhet, foreslår Delingsøkonomiutvalget fortsatt krav om kjøreseddel. I tillegg kan tekniske løsninger for statistikk og sporbarhet, være gode virkemidler.

Forslagene fra Delingsøkonomiutvalget vil etter vårt syn gjøre det enklere å drive forretningsmessig taxivirksomhet og åpne for nye transporttjenester i markedet.

Opphevelse av tilslutningsplikten til en sentral

Høringsforslaget åpner for at tilslutningsplikten til sentralene oppheves. Samferdselsdepartementet sier at de med dette ønsker å gi større operasjonell frihet for både løyvehavere og drosjesentraler. Departementet viser også til at dette vil gi anledning for sentralene til å få mer kontroll over egen virksomhet.

Forbrukerrådet pekte i vår nevnte taxiutredning fra 2013 på manglende styrings- og sanksjonsmuligheter for sentralene under dagens løyvesystem, der også tilslutningsplikten var en del av utfordringen. Samferdselsdepartementets forslag fremstår som et forsøk på å løse denne utfordringen, ved å gi sentralene bedre styringsfrihet. Forslaget går imidlertid etter vårt syn ikke langt nok i å gi selskap som skal drive taxivirksomhet, frihet til å drive på en forretningsmessig måte, fordi man samtidig velger å beholde ordningen med løyver til



enkeltmannsforetak og antallsbegrensning av løyver. Manglende styringsfrihet for sentralene kan ikke løses ved å fjerne tilslutningsplikten alene.

Samferdselsdepartementets forslag innebærer at selskap som skal drive taxivirksomhet fortsatt må rekruttere sine ansatte blant løyvehavere som er tildelt taxiløyve, og der antallet løyver er begrenset. Dette vil gjøre det vanskelig for selskapene å styre volumet på sine tjenester og vil åpenbart også være et hinder for nyetablering. Frihet til å styre sentralen med hensyn til pris og forretningsmodell vil dessuten fortsatt være sterkt begrenset.

Dersom man skal beholde en løyveordning, mener Forbrukerrådet at taxiløyve bør tildeles selskap som skal drive taxivirksomhet, og ikke enkeltpersoner. Det bør etter vårt syn ikke være en antallsbegrensning på løyver i urbane områder med grunnlag for konkurranse.

Et avgjørende punkt for Forbrukerrådet, er imidlertid at endringer bør ha positiv effekt for kundene. Vi vil vise til at det oppsto en rekke problemer med useriøse aktører, såkalte friåkare i Sverige, da løyvehavere som ikke var tilsluttet en sentral kunne operere fritt i markedet. På bakgrunn av erfaringene i Sverige, ber vi Samferdselsdepartementet vurdere ulempene ved at å la løyvehavere som ikke er tilsluttet en sentral opererer fritt i markedet.

På grunn av begrenset kollektivtilbud, er taxi et helt nødvendig transporttilbud i mange distrikter. I noen av disse områdene er dessuten mulighetene for konkurranse begrenset. Derfor er Forbrukerrådet opptatt av at konsekvenser for tilgjengelighet og pris i distriktene vurderes nøye, før en deregulering av markedet i disse områdene vurderes.

Endring av reglene for samkjøring

Forbrukerrådet er positiv til at Samferdselsdepartementet vil legge til rette for samkjøring. Det har i lengre tid utviklet seg ulike former for praksis med mer eller mindre organisert samkjøring, og det er viktig å fjerne eventuelle lovmessige hinder for en slik praksis. Vi synes imidlertid ikke at forslaget går langt nok i å åpne for samkjøring.

Vi stiller spørsmål ved om den foreslåtte begrensningen i muligheten for å ta vederlag for persontransporttjenester er nødvendig og hensiktsmessig, og vi frykter at dette kan dempe motivasjonen for å ta med samkjørere i bilen. Vi finner det rimelig at eieren av bilen skal kunne ta i betraktning andre kostnader ved bilholdet (eksempelvis forsikring og årsavgift), og vi mener også at det bør være avtalefrihet med hensyn til om kostnadene skal deles mellom eieren og passasjerer, eller om passasjerene skal dekke alle kostnader.



Vi er også skeptiske til det foreslåtte vilkåret om sammenfallende transportbehov. Etter vårt syn bør det være stor avtalefrihet mellom privatpersoner med hensyn til hvor man skal kjøre, og til avtale om vederlag. Vi mener at et skille mellom samkjøring mellom privatpersoner og annen taxiliknende virksomhet bedre kan gjøres ved å avgrense samkjøring mot det som må regnes som inntektsbringende virksomhet av en viss størrelse.

Vennlig hilsen
Forbrukerrådet

Randi Flesland
Direktør

Gro Mette Moen
Politisk rådgiver