



Arkivnr: 2018/14650-2

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		28.11.2018
Fylkesutvalet		06.12.2018

Høyring - endring av drosjereguleringa, oppheving av behovsprøvinga m.m.

Samandrag

Departementet sende 01.10.2018 ut høyring om endringar i drosjereguleringa. Høyringsfristen er 01.01.2019.

Departementet foreslår å vidareføra løyvekravet og innføra eit universalløyve (drosjeløyve) for personbil med inntil 9 sete. Løyvekategoriane selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma fell bort. Antallsreguleringa og driveplikta fell bort. Krav til løyvehavar vert lempa ved at ein tek bort krav til fagleg kompetanse, hovudverv og garanti. Eit drosjeløyve skal vera gyldig i 10 år. Tilknytingsplikt og tilknytingsrett til drosjesentral fell bort, det same gjer konsesjonskravet til drosjeformidling. Det vert innført kompetansekrav til førar av drosje. Heile landet skal vera eitt løyvedistrikt og løyvestyresmakta vert overført frå fylkeskommunane til Statens vegvesen. I kommunar under visse terskelverdiar kan den enkelte fylkeskommune tildela einerettar gjennom konkurranse.

Fylkesrådmannen meiner at det er for lite fokus på kunden sitt behov i høyringa, og foreslår derfor visse endringar for å styrka kunden sin posisjon. Fylkesrådmannen peiker på at forslaget om å innføra einerettar i distriktskommunane kan føra til offentlege utgifter fylkeskommunane ikkje har i dag. På bakgrunn av vurderingane som går fram av saka, foreslår fylkesrådmannen følgjande innstilling

Økonomi: Må pårekna auka utgifter ved konkurranseutsetjing og drift av einerettar.

Klima: Ingen effekt

Folkehelse: Ingen effekt

Regional planstrategi: Ingen effekt

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet sluttar seg til at behovsprøving og antallsregulering av drosjeløyve vert oppheva under føresetnad av at det vert innført maksimalpris på drosjetransport i heile landet.
2. Fylkesutvalet sluttar seg til at det berre skal vera éin løyvekategori – drosjeløyve - for motorvogn med inntil 9 sete.
3. Fylkesutvalet rår til at lagringstida for loggførte data skal vera 10 dagar.
4. Fylkesutvalet rår til at einerettsperioden skal vera 5 år.
5. Fylkesutvalet rår til at drosjeformidling framleis skal skje gjennom godkjende drosjesentralar/køyrekontor og at løyvehavarar skal ha tilslutningsplikt.

6. Fylkesutvalet rår til at det skal vera ei overgangsordning der løyvetalet vert utvida med maksimalt 500 løyve per år i landet under eitt i dei første 3 åra frå endringane trer i kraft.
7. Fylkesutvalet rår til at ikrafttreding vert sett til tidlegast 01.01.2021.
8. Fylkesutvalet rår til at dei nye fylkeskommunane skal vera løyvestyresmakt for drosjeløyve og at kvar fylkeskommune skal vera eitt løyvedistriktet. Ved overgangsordning som skissert i pkt. 6 skal maksimaltalet fordelast på kvar fylkeskommune.
9. Fylkesutvalet rår til at departementet vurderer tiltak for å sikra funksjonshemma eit tilstrekkeleg transporttilbod som ikkje fører med seg kostnadsauke for dei reisande.
10. Fylkesutvalet rår til at departementet vurderer om det er høve til å innføra direkte språkkrav for førar av drosje.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 13.11.2018

Innleiing

Departementet sende 01.10.2018 ut høyring om endringar i drosjereguleringa med oppheving av behovsprøvinga og driveplikta m.m. Vedlagt høyringsnotatet følgde Konkurransetilsynet sin rapport *Et drosjemarked for fremtiden* (2013), Forbrukerrådet sin rapport *Taxiutredning – Høring om taximarkedet på konkurranseutsatte stader i Norge 2013*, Delingsøkonomiutvalet sin NOU 2017:4 *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer* og Oslo Economics sin rapport *Utredning om innretning av tiltak for å sikre nødvendig drosjedekning og konsekvenser av innretningen* (2018)

Høyringsfristen er 01.01.2019.

Gjeldande regelverk

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for dei behovsprøvde løyva, jf. yrkestransportforskrifta § 3. Behovsprøvinga, dvs. løyvestyresmakta sitt høve til å fastsetja talet på løyve i sitt løyvedistrikt, går fram av yrkestransportforskrifta § 37, første ledd. Både drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma er behovsprøvde. Selskapsvognløyve krev særskilt eksklusivt materiell og har sin marknad i særlege typar transport som etterspør slikt materiell. Løyve for transport for funksjonshemma skal ha motorvogn særskilt tilpassa funksjonshemma og kan berre nyttast til transport av funksjonshemma. Det er ingen særskilte krav til motorvogn på eit drosjeløyve utover at det som hovudregel skal nyttast motorvogn med vanleg personbilstorleik.

Behovsprøvinga er ein del av kontrakten mellom drosjenæringa og samfunnet. Som motyting har løyvehavar driveplikt, jf. yrkestransportforskrifta §§ 1 f) og 51, første ledd. Drosjane pliktar å levera drosjetenester heile døgnet heile året mot at samfunnet avgrensar talet på drosjeløyve slik at det vert mogleg for løyvehavarane å ha ei leveleg inntekt av drosjekøyringa. Behovsprøvinga er såleis ei etableringsgshindring som er intendert. Drosjeyrket skal til gjengjeld vera løyvehavaren sitt hovudverv, jf. yrkestransportforskrifta § 45.

Løyveordninga for drosje er basert på prinsippet om personlege og sjølvstendige drosjeeigarar. Dette går blant anna fram av yrkestransportlova § 9 der det heiter at «Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn...» (vår understreking). I § 9 andre ledd heiter det at «Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 75 år» (vår understreking). Fortrinnsretten til drosjeløyve i yrkestransportforskrifta § 43 byggjer på ansiennitetsprinsippet der det vert rekna ansiennitet som full tids drosjeførar i løyvedistriktet. Det er p.t. berre fysiske personar som kan køyra drosje og som kan opparbeida seg ansiennitet. Fortrinnsretten gjeld berre for eitt løyve. Hovudregelen er altså at løyvehavaren er ein fysisk person som får tildelt eitt ordinært drosjeløyve og eventuelt eitt reserveløyve. Dette er den «normale» drosjeverksemnda.

I forskrifta § 44 går det fram at dersom det ikkje finst søkjarar med fortrinnsrett, kan ein tildela drosjeløyve til «innehavar av drosjeløyve og til selskap eller annen juridisk person.» (vår understreking). Det er såleis unntak frå hovudregelen at drosjeløyve vert tildelt til selskap. Den fysiske personen skal sjølv vera ansvarleg for drosjeverksemnda og må driva drosjeverksemnda i enkeltpersonføretak, i motsetnad til det som er tilfelle ved aksjeselskap der nettopp poenget er fordeling av ansvar.

Departementet si grunngjeving for dei føreslåtte endringane

Departementet viser til at konkurransen ikkje fungerer i drosjenæringa, og føreslår ei rekke endringar som skal auka konkurransen. Departementet legitimerer dei føreslåtte endringane slik:

- Produktivitetsvekst. Produktivitetskommissjonen hevdar i sin rapport frå 2016 at innovasjon er drivkraft for produktivitetsvekst. I følgje økonomisk teori vil auka konkurranse føra til innovasjon som fører til auka produktivitet. Antallsbegrensing er ei etableringshindring som gjev dårleg konkurranse,

og oppheving av behovsprøvinga kan gje ein meir dynamisk marknad ved at tilbodet tilpassar seg etterspurnaden.

- Ny teknologi. Auka konkurranse er teknologidrivande. Applikasjonsbaserte bestillingsløyisingar gjev høve for etablering av nye forretningsmodellar.
- Krav frå ESA. ESA, EØS-avtalen sitt overvåkingsorgan, hevdar i brev av 22.02.2017 at den norske drosjereguleringa og behovsprøvinga er i strid med EØS-avtalen. Departementet slår fast at den norske drosjereguleringa skal vera i tråd med EØS-regelverket.

Departementet viser til drosjeregelverket i Danmark, Finland og Sverige. Alle dei tre landa har eit krav om løyve, men det er ingen behovsprøving. Danmark og Finland endra drosjeregelverket nyleg.

I Danmark vert det sett krav til løyvehavar om eigenkapital, eigarkrets i EØS, godkjent ansvarleg leiar, bustad, vandel og økonomi. Løyvehavar har tilknytingsplikt til drosjesentral (kjørekontor) av omsyn til forbrukartryggleik. Det vert stilt visse krav til drosjesentralane. Vidare er det krav til taksameter, setefølar og kameraovervaking. Danmark har nasjonale maksimalprisar. Det er innført særskilte krav til at førar av drosje har gjennomført godkjent førarkurs og her gjeld eit indirekte språkkrav. Danmark har ei overgangsordning der løyvetalet vert auka med 500 løyve per år dei første 3 åra.

I Finland vert det stilt krav til at løyvehavar har god vandel, ikkje er konkurs eller skuldig skatt og avgifter, og ikkje har forbod mot å driva næringsverksemd. Drosjeløyve er gyldig i 10 år. Det er ingen krav til sentraltilknytning. Det vert stilt krav til at førar av drosje har avlagt ei særskilt prøve der tryggleik og lokalkunnskap inngår. Det er krav til prisopplysing før ei drosjetur startar. Trafikkstyresmaktene har òg høve til å setja maksimalprisar for dei mest brukte taxitenestene.

Sverige deregulerte drosjenæringa i 1990. Det vert stilt krav til løyvehavar om fagkunnskap, økonomisk evne og økonomiske krav per køyretøy, samt vandel. Heile landet fungerer som eitt løyvedistrikt og det er ingen krav om tilslutning til drosjesentral. Det er heller ingen maksimalprisregulering, men krav til prisopplysing på drosjebilen og krav om taksameter. Førar av drosje må bestå ein kunnskapstest.

Forslag til nytt regelverk

Departementet set med høyringa fram forslag om å oppheva behovsprøvinga og fjerna driveplikten. Løyvekategoriane selskapsvogn og løyve for transport av funksjonshemma vert fjerna, og berre løyvekategorien drosjeløyve står att. Drosjeløyve skal gjelda for personbil med inntil 9 sete inkl. førar. All persontransport med større bilar må heretter ha turvognløyve.

Tilslutningsplikta og tilslutningsretten til drosjesentral vert oppheva. Det vert ikkje stilt krav om godkjenning for å driva drosjeformidling.

Det vert ikkje sett krav til selskapsform og heller ingen grense for kor mange løyve ein løyvehavar kan ha. Krav om fagleg kompetanse og krav om garanti vert fjerna, medan krav om vandel, skatteattest og attest frå konkursregisteret vert vidareført. Der søkjar til drosjeløyve er eit selskap, må krava vera oppfylt både av selskapet og dagleg leiar. Det vert stilt krav om taksameter, merking av køyretøyet og registrering som drosje i motorvognregisteret. Eit drosjeløyve skal vera gyldig i 10 år.

Krava til køyresetel vert skjerpa og det vert stilt særskilt fagkompetansekrav for førar av drosje. Det vil vera eit indirekte språkkrav fordi eksamen berre vert gjennomført på norsk. Eksamen vert organisert av SVV. Krav til kjentmannsprøve fell bort.

Heile landet skal vera eitt løyvedistrikt. Den enkelte løyvehavar kan sjølv bestemma kor i landet drosjetransporten skal gå føre seg. Løyvestyresmakta vert overført frå fylkeskommunen til Statens vegvesen (SVV).

Fylkeskommunen skal ha høve til å tildela einerettar til drosjeløyvehavar i kommunar med innbyggjartal og befolkningstettheit under visse terskelverdier. Einerettane gjeld ikkje i kontraktsegmentet, men berre i enkelttursegmentet. Fylkeskommunane skal framleis ha heimel til å stilla miljøkrav til drosjar, men krava skal avgrensast til kvar enkelt kommune.

Departementet foreslår overgangsordning for selskapsvognløyve og handikapløyve med bil registrert for inntil 9 sete. Desse får høve til å konkurrera i drosjemarknaden straks behovsprøvinga vert oppheva, men løyvehavarane får ein frist på 2 år frå regelverket trer i kraft med å oppfylla krav til taksameter, merking av køyretøy, registrering i køyretøyregisteret og byte av løyvedokument. Løyvehavar med handikapløyve som har registrert bil over 9 sete kan nytta sine løyve i 5 år før dei må søkja om turvognløyve.

For eksisterande drosjeløyve vert det ingen overgangsperiode, men lov- og forskriftsendringane skal tre i kraft 6 månader etter vedtak. Eksisterande drosjeløyve vil vera gyldige i 10 år frå ikrafttredingsdatoen.

Fylkesrådmannen sine merknader

Oppheving av behovsprøvinga

Gjeldande regelverk og løyveforvaltning er bygd opp kring *publikum sitt behov* for trygg og tilpassa drosjetransport. Det regelverket som no er ute på høyring er bygd opp kring *den frie etableringsretten*, og har som føresetnad at dersom den frie konkurransen fungerer, så vil publikum sitt behov indirekte verta sikra til ein billigare pris.

Fylkesrådmannen i Hordaland er samd i at drosjemarknaden i Norge ikkje fungerer tilfredsstillande. Prisnivået er høgt og kvaliteten er varierende. Tilbodet om drosjetransport er stort sett større enn etterspurnaden, men kan på tider med høg etterspurnad vera for lite. I Bergen er det opp mot 5 timar venting per skift. Det er mange faktorar som spelar inn på denne situasjonen og det er usikkert om oppheving av behovsprøvinga vil løysa dette.

Norge sitt offisielle standpunkt har vore at drosjetransport er ein nasjonal transport som ikkje vert omfatta av EØS-avtalen. No slår departementet fast at drosjeregulering skal vera i tråd med EØS-retten. Departementet har korkje i svarbrev til ESA 11.12.2017 eller i høyringsnotatet, drøfta dei prinsipielle problemstillingane ESA reiser. Fleire EU-land, t.d. Tyskland og Spania, har drosjeregulering med antallsregulering, og det er ein stor veikskap ved høyringa at grunngevinga for at det norske standpunktet no er diametralt motsett av det som har vore gjeldande, ikkje er gjort greie for.

I møte med fylkeskommunane den 12.11.2018, opplyste departementet at selskapet Über sitt forsøk på etablering i Norge har ført til at det no er grenseoverskridande interesse i den norske drosjemarknaden. Grenseoverskridande verksemd fell inn under EØS-retten. Über er eit teknologiselskap og driv ikkje persontransport, og det kan såleis reisast tvil om selskapet fell inn under reglane om grenseoverskridande verksemd. Utan kjennskap til korleis departementet har argumentert for sitt syn, tek fylkesrådmannen berre departementet sitt standpunkt til etterretning.

Etter fylkesrådmannen sitt syn er det knytt stor risiko til oppheving av antallsreguleringa. Departementet har ikkje vist til erfaringsgrunnlag for at frislepp i drosjemarknaden fungerer etter intensjonen, men nemner at det finst fleire eksempel på at fjerning av antallsbegrensning i andre land ikkje har ført til lågare prisar og betre kvalitet. Det ligg ikkje føre fagleg utgreiing av konsekvensar og tilhøve som er spesifikke for drosjemarknaden, men med dei føreslåtte endringane seier departementet opp samfunnskontrakten med drosjenæringa.

Etter EØS-retten er restriksjonar i den nasjonale reguleringa lovleg dersom dei kan grunnjevast i allmenne omsyn. ESA meiner at det er eit allment omsyn å sikra eit tilstrekkeleg drosjetilbod til publikum. Dagens behovsprøving og driveplikt er to sider av same sak og er tiltak for å sikra drosjetilbodet i heile landet, utan

kostnader for det offentlege. Departementet meiner at behovsprøvinga går lenger enn det som er nødvendig, og legg til grunn at marknaden sjølv vil regulera talet på drosjar i høve til etterspurnaden.

Utan antallsregulering er det ikkje lenger eit legitimt grunnlag for driveplikt og særkrav om aldersgrense, hovuderverv og tildeling etter ansiennitet. Bortfall av driveplikta opnar for at løyvehavarar kan køyra drosje på deltid, samt levera inn og ta ut drosjeløyve alt etter som etterspurnaden svingar. Fylkesrådmannen finn det lite truleg at løyvehavarar med ein eller to bilar har høve til å sjonglera slik. Det er såleis sannsynleg at dynamikken vil favorisera store selskap med mange løyve. Mindretalet i Delingsøkonomiutvalet gjer i rapporten frå 2016, merksam på at ved å la marknaden åleine styra talet på drosjeløyve, må ein samstundes akseptera eit arbeidsliv der folk baserer inntekta si på eit liv utan reell fritid fordi den enkelte alltid må vera tilgjengeleg for oppdrag på kort varsel. Utan antallsregulering vert det opna utvikling av det såkalla prekariatet i drosjenæringa (personar med deltids- eller tilfeldige jobbar og som difor kan bli utestengt frå fellesskapet). Fylkesrådmannen meiner det i hovudsak skal vera menneske i drosjenæringa som har persontransport som si hovudsylsselsetjing med ordna og føreseielege lønns- og arbeidsvilkår.

Frislepp av løyve vil sannsynlegvis føra til ein monaleg auke i talet på drosjar i byar og tettstader. Dette kan gje trafikale problem i form av sprengde haldeplassar, feilparkering og nedsett trafikktryggleik. Trafikale problem gjer seg gjeldande med dagens regulering, og sjølv om løyvehavarane vil få høve til meir dynamisk drift, er det grunn til å tru at tettheita på drosjar vil auka i bykjernane.

Erfaringar frå m.a. Sverige har vist at frislepp av løyve utan prisregulering har ført til astronomiske prisar på enkelte drosjeturar. Dette legg alt ansvar på kunden. Det er no innført krav til prisopplysning på drosjebilane i Sverige, men kunden er likevel sårbar i dette systemet. Departementet har peikt på at dagens drosjekundar ikkje er så prissensitive som føresetnaden er for at konkurransen skal fungera, og voner at krav om bindande førehandsprising av turar skal ha oppdragande effekt på drosjekundar slik at dei sluttar å nytta tilfeldige drosjar. I Danmark har dei inntatt det motsette standpunktet og innført maksimalpris i heile landet for å sikra kunden. Fylkesrådmannen meiner at dette bør ein prøva ut i Norge òg.

Fylkesrådmannen meiner at det bør vera større fokus på kunden sitt behov og at Norge bør leggja drosjereguleringa tett opp til den danske reguleringa. Av omsyn til publikum bør ein halda fram med drosjesentralar/køyrekontor og tilknytingsplikt. Medan talet på drosjesentralar/køyrekontor vil auka, kan ein sikra at ein ikkje får såkalla «friåkarar» i marknaden og det gjer det lettare for publikum å orientera seg og ikkje minst vita kor ein skal setja fram klage. Drosjesentralar/køyrekontor bør godkjennast etter same mal som i Danmark.

Løyvestyresmakt

Dersom heile landet vert eitt løyvedistrikt er det naturleg at løyvestyresmakta vert sentralisert. Departementet viser til at SVV allereie har løyvekompetanse, og at offentlege utgifter til løyveforvaltning vil gå ned med ei sentralisering.

SVV vil måtte ta over ansvaret for omlag 8000 drosjeløyve over natta, samt handtera eit ukjent tal på søknader om nye løyve. Talet på drosjeløyve vil uansett fleire gongar overstiga talet på gods- og turvognløyve. Dersom SVV òg skal ha all kontroll av løyvehavarane, drosjeførarane og motta klager frå publikum, må ein rekna med monaleg meir ressursar til eininga i Lærdal. For kunden vil ei slik sentralisering vera lite tenleg.

Den norske geografien talar imot at heile landet vert eitt løyvedistrikt. Fylkesrådmannen finn det meir hensiktsmessig og publikumsvenleg at Norge vert inndelt i løyvedistrikt etter dei nye fylkesgrensene, og at dei nye fylkeskommunane vert løyvestyresmakt for drosjeløyve. Departementet ønskjer å sikra eins søknadsbehandling. Vilkår for å få drosjeløyve etter dei nye reguleringane er objektive og sikrar i seg sjølv eins søknadsbehandling.

Loggføring

Departementet foreslår at informasjon som vert samla inn i samband med loggføring av drosjeturar skal lagrast i 10 dagar. Personopplysningar skal lagrast i så kort tid som mogleg. Fylkesrådmannen meiner at 10 dagar tek omsyn både til kontroll og personvern og er samd i lagringstid på 10 dagar.

Fagkompetansekrav for sjåfør

Departementet vil innføra fagkompetansekrav for førar av drosje. Kompetansekravet skal m.a. gjera førar i stand til å ivareta sårbare passasjergrupper som barn og eldre og menneske med nedsett funksjonsevne, samt handtering av ulykker og krisesituasjonar. Det vert ikkje innført krav om kurs, berre eksamen.

Fylkesrådmannen er positiv til kompetansekrav for førar av drosje, men meiner at obligatorisk kurs er viktig skal ein sikra at sjåføren kan handtera ulykker og krisesituasjonar i praksis. Vidare er det grunn til å stilla spørsmål ved kven som skal følgja opp kontroll med sjåførane dersom løyvestyresmakta vert sentralisert til SVV. Endringa fordrar auka innsats frå politiet i dei ulike politidistrikta. Politiet er nærast fråverande på kontroll av drosjenæringa i dag, og fylkesrådmannen meiner at det må spesifiserast og konkretiserast kva arbeid det er forventa at politiet eller anna kontrollinstans skal gjera.

Departementet opplyser at ved innføring av fagkompetansekrav vil yrkeskvalifikasjonslova med forskrift gjelda for godkjenning av fører av drosje med yrkeskvalifikasjonar frå andre EØS-statar. Det vil derfor ikkje vera høve til å krevja at yrkeskvalifiserte drosjeførarar frå andre EØS-statar avlegg norsk eksamen. I § 15 i yrkeskvalifiseringslova er det eit krav om at yrkesutøvar skal ha dei språkkunnskapar i norsk som er nødvendig for å utøva det lovregulerte yrket. Departementet meiner at det er den einskilde løyvehavar, dvs. arbeidsgjevar, som vil ha ansvar for at førar av drosje har tilstrekkelege språkkunnskapar.

Med dagens regelverk er det eit indirekte språkkrav til løyvehavarar. Erfaringane viser at sjølv om eksamen i dag er på norsk, sikrar ikkje dette at søkjarar til drosjeløyve har nødvendige språkkunnskapar. Sjølv om kvaliteten på drosjetenestene i praksis er eit løyvehavaransvar/arbeidsgjevaransvar, er det eit velkjent problem at drosjeførarar ikkje har tilstrekkelege norskkunnskapar. Eit indirekte språkkrav for drosjesjåførar vil neppe heva kvaliteten på drosjetenestene i framtida. Manglande norskkunnskapar i drosjetransport er eit større problem enn ved t.d. busstransport fordi kunden er meir sårbar då kunden ofte er åleine med sjåføren. For enkelte sårbare grupper er drosjetransport einaste realistiske val; sjuketransport, transport av eldre og handikappa m.m. Ved frislepp av løyve er det sannsynleg at mange løyve vert samla i større selskap. Indirekte språkkrav kan opna for sosial dumping og bruk av sjåførar frå andre EØS-statar utan nødvendige norskkunnskapar, slik ein kjenner til frå t.d. byggebransjen. Av omsyn til publikum meiner fylkesrådmannen at departementet bør sjå på høve til å innføra direkte språkkrav for førar av drosje.

Fjerning av løyvekategoriar

Fylkesrådmannen i Hordaland er positiv til å fjerna dagens løyvekategoriar innanfor dei behovsprøvde løyva og berre ha drosje som løyvekategori, altså eit universalløyve for bilar med inntil 9 sete. Fylkesrådmannen har likevel nokre merknader.

Selskapsvognløyve skal i dag ha særskilt eksklusivt materiell og berre nyttast til forhåndsbestilte turar. Departementet foreslår å fjerna denne løyvekategorien. I framtida vil det framleis vera eit behov for eksklusivt materiell til ymse typar køyring, og her vil etterspurnaden bestemma tilbodet. Merking av motorvogna og installert taksameter gjer selskapsvogna mindre eksklusiv, men det må vera høve til å søkja om dispensasjon frå desse krava. Eit universalløyve vil føra til at miljøkrav gjeld for alle bilar i storleiken inntil 9 sete. Det er svært få eksklusive køyretøy på marknaden i dag som t.d. tilfredsstillar null-utsleppsgrense. Det må såleis vera høve til å søkja om dispensasjon òg frå miljøkravet. Fylkesrådmannen rår til at høve til å gje dispensasjon frå taksameter- og merkingsplikta og frå eventuelle miljøkrav, vert fastsett i forskrift det krava til eksklusivitet vert sett så høgt at dei hindrar at ordinære drosjer unndrar seg pliktene.

All transport av handikappa med bil utover 9 sete skal i framtida gå føre seg med turvognløyve. Dagens handikapløyvekategori sikrar i seg sjølv ikkje transport for funksjonshemma. Turvognløyve har andre fagkompetansekrav enn for drosje, og fylkesrådmannen stiller derfor spørsmål ved om dei nye

reguleringane kan føra til at det vert stilt strengare krav til kundehandtering for førarar som hovudsakleg transporterer funksjonsfriske enn for førarar som transporterer menneske med nedsett funksjonsevne.

For å sikra eit transporttilbod til handikappa kan løyvestyresmakta i dag stilla som vilkår at eit drosjeløyve skal ha bil som kan transportera rullestol. Den nye drosjeløyvekategorien gjev ikkje lenger løyvestyresmakta høve til å stilla vilkår på det enkelte drosjeløyve. Det vil såleis ikkje vera regulative mekanismar for å sikra at menneske med nedsett funksjonsevne får eit tilstrekkeleg tilpassa transporttilbod. Dette gjev risiko for at funksjonshemma kan få eit dårlegare transporttilbod enn i dag. I enkelte område kan ein risikera at funksjonshemma ikkje får eit tilrettelagt tilbod i det heile, dersom marknaden ikkje finn det lønsamt å tilby slik transport. Ved innføring av miljøkrav til personbilar vil transport av handikappa uansett måtte skje med turvognløyve som har høgare kostnader på grunn av dyrare køyretøy, høgare formelle krav til førarkort og krav til køyre/kviletider. Dette kan føra til høgare kostnader for handikaptransport.

Overgangsordning

Ikrafttreding 6 månader etter vedtak av lov- og forskriftsendringar omfatta av høyringsnotatet er etter fylkesrådmannen sitt syn, for kort tid og tilrår at ikrafttreding bør setjast til tidlegast 01.01.2021. Frå denne dato rår fylkesrådmannen til ei overgangsordning med gradvis innfasing slik Danmark har, der løyvetalet vert utvida med maksimalt 500 drosjeløyve per år i dei første 3 åra frå endringane trer i kraft. Dersom løyvedistriktet fell saman med grensene for dei nye fylkeskommunane, bør maksimaltalet på 500 løyve fordelast likt mellom fylkeskommunane.

Eksisterande drosjeløyve kan konverterast etter dei nye reglane med ein frist på 6 månader og tel ikkje med i dei 500 nye årlege løyva. Eksisterande køyresetlar gjeld fram til utløp.

Dersom ordninga med drosjesentralar vert vidareført, bør eksisterande konsesjonar gjelda i 10 år frå endringane trer i kraft. Nye drosjesentralar vert gyldige i 10 år.

Eineretter

Departementet viser til at drosjetilbodet i distrikta, såkalla ulønsame delmarknader, kan verta reduserte eller falla heilt bort når antallsreguleringa vert fjerna. Som eit målretta avhjelpande tiltak foreslår departementet å gje fylkeskommunen høve til å tildela einerettar basert på folketal og befolkningstettheit. Einerettane skal skjerma einerettshavar frå konkurranse i enkelturmarknaden, men ikkje i kontraktmarknaden. Det vert fremja forslag om at einerettane skal gjelda for 3 år om gangen. Fylkeskommunen må først grunngje behovet for einerettar innanfor den enkelte kommune som ligg under visse terskelverdiar. Deretter skal einerettar tildelast gjennom konkurranse. Fylkeskommunen må såleis sikra anskaffingskompetanse og innføra rutinar for kjøp av drosjetenester. Departementet legg til grunn at fylkeskommunen ikkje skal motta statleg overføring til dette fordi fylkeskommunen då vil få lite incentiv til å ta ut effektiviseringvinst av den nye reguleringa.

Enkelturmarknaden står for omlag 10% av omsetnaden i distrikta. Det er lite truleg at ei så liten marknad vil vera attraktivt for løyvehavarar dersom dei ikkje er sikra offentlege transportoppdrag. Departementet sjølv peiker på at einerettar som ikkje gjev rett til kontraktskøyning kan ha mindre verdi enn den behovsprøvinga me har i dag. Mange stader er det såleis pårekeleg at det ikkje vil vera søkjarar til einerettar. Departementet meiner det kan vera mogleg at marknaden tilpassar seg på ein meir effektiv måte i distriktsområda slik at det likevel vil vera von om at det finst løyvehavarar som vil konkurrera om einerettar. Ut frå den kjennskap Hordaland fylkeskommune har til distrikta, er dette lite sannsynlig. Skal einerettane i enkelturmarknaden vera attraktive må det følgja økonomisk kompensasjon med. Dette kan skje ved direkte betaling eller ved å sikra offentlege transportoppdrag. Fylkesrådmannen vil peika på at tildeling av einerettar kan føra til offentlege kostnader for ei drosjeberedskap som i dag er gratis for det offentlege.

Det er vanskeleg å sjå at samordning mellom helseføretak og fylkeskommune ved offentlege kontraktoppdrag i seg sjølv sikrar einerettshavarar i konkurranse med andre løyvehavarar, med mindre det er høve til å stilla som vilkår for tildeling at tilbydaren òg opprettheld driveplikt i enkelturmarknaden. Eit slikt vilkår vil sannsynlegvis føra til at prisen frå tilbydarane vert høgare enn utan eit slikt vilkår. Då er det lite

truleg at helseføretaka vil vera interesserte i samordning. Alternativt kan det vera aktuelt med direkte offentlig tilskot til einerettshavar.

Einerettsperiode på 3 år er for kort. Til samanlikning er busskontraktar på 8-10 år. Perioden bør gje einerettshavaren større føreseielegheit. Fylkesrådmannen rår til at perioden skal vera 5 år.