

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår dato: 03.10.2024
Deres dato: 05.07.2024

Deres referanse: 24/11956

Høringsinnspill – NOU 2024: 15 En bedre regulert drosjenæring

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for profesjonelle leverandører av persontransporttjenester. Transporten utføres på offentlige kontrakter og som billettfinansierte reiser i hele Norge. Deler av drosjenæringen er også medlem i foreningen. Vi takker for muligheten til å kommentere, NOU 2024: 15 En bedre regulert drosjenæring, fra Samferdselsdepartementet.

Behov for ny regulering

Drosjemarkedet er ikke selvregulerende, og både transportbehovene og næringen er i utvikling. NHO Transport støttet initiativet til en drosjereform, som ble gjeldende fra november 2020. Erfaringene tilsier at dette regelverket ble for liberalt og fikk en del utilsiktede virkninger, spesielt i enkeltturmarkedet. Det var behov for strengere objektive krav til aktørene, likere konkurransevilkår mellom aktører med ulike forretningsmodeller i samme markedssegment, bedre etterlevelse av reglene og styrket tilsyn.

Foreningen var derfor positiv til at regjeringen i 2022 oppnevnte et drosjeutvalg for å gjøre en helhetlig vurdering, og takker for involvering i arbeidet med ett utvalgsmedlem. Drosjeutvalget har gjort omfattende utredninger basert på regjeringens mandat. **NHO Transport støtter flertallets forslag til reguleringer presentert i NOU 2024: 15, inkludert at reglene ut fra hensynene reguleringen skal ivareta er innenfor EØS-avtalen.**

I tillegg vil NHO Transport presisere følgende:

Et godt transporttilbud er sentralt for de reisende og samfunnet

Drosjeutvalgets mandat har vært avgrenset til å omfatte drosjetjenester, deriblant å sikre "et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet". Etter NHO Transports vurdering er det vesentlig å sikre et best mulig *transporttilbud* til de reisende, der drosjer inngår som én del ut fra lokalt transportbehov. Drosjer bør altså ikke være et mål i seg selv, men et virkemiddel for trygg og effektiv mobilitet i distrikter og byer. Den største delen av drosjetjenestene er allerede offentlig finansiert gjennom offentlige kontrakter eller refusjonsordninger.

Fylkeskommune får med nytt regelverk et ansvar for å vurdere drosjetilbudet i enkeltturmarkedet, samtidig som den lokale kollektivtransporten flere steder er underfinansiert. På generelt grunnlag mener foreningen at det offentlige bør være varsomme med å bygge opp et større/eksklusivt marked for drosjenæringen eksempelvis på bekostning av bussnæringen. Det kan medføre ineffektiv ressursbruk for det offentlige og utfordringer med å beholde og rekruttere bussjåfører til lovpålagt skoleskys, spesielt i distriktene¹.

Større grad av samordning av offentlige kontrakter er positivt. Erfaringsmessig er det stor variasjon i hvordan kontraktene utformes hos ulike oppdragsgivere. Pasientreiser synes å vektlegge pris sterkt og i liten grad ta hensyn til samfunnsoppdraget de samlede transportressursene representerer. NHO Transport støtter at det gis sterkere føringer på samordningen av transportbehovet og -planleggingen til fylkeskommunene og helsesektoren.

Plattformselskapenes rolle

Drosjeutvalget har fått kritikk for ikke å ta hensyn til plattformselskapene. Det er verdt å poengtere at disse selskapene fortsatt kan operere i Norge, men da innenfor et regelverk som skal ivareta ryddige arbeidsforhold, bedre vern for forbrukere, hvit økonomi og like konkurransevilkår i næringen samt økt sikkerhet for passasjerer og sjåfører.

Utvalgsleder Hans Petter Gravers vurderinger i en kronikk² i Dagens Næringsliv 14.07.24 er her verdt å merke seg. Utdrag:

"Det er ikke riktig at utvalgets forslag vil stenge plattformselskapene ute. Tvert imot åpner forslagene for at en drosjeeier kan kjøre for flere formidlere. Dersom den sentralen som drosjeeieren er tilknyttet har en dominerende stilling i det aktuelle markedet, vil det være ulovlig av sentralen å nekte dette. Hvis det er snakk om et marked med fungerende konkurranse, kan drosjeeiere som ønsker å kjøre for Uber og andre bare bytte over til en sentral som godtar dette, eller starte sin egen sentral." (...)

"Overgang til plattformøkonomi kan imidlertid gi opphav til noen andre utfordringer. Plattformen har stor definisjonsmakt både på pris og tildeling av oppdrag, og kan bli en svært sterk aktør relativt til den enkelte sjåfør som knyttes til. De har heller ingen incentiver til å løse andre problemer enn dem som dreier seg om forholdet til kunden."

Til sammenligning har Danmark valgt en mer omfattende regulering av drosjemarkedet. Der har Uber likevel valgt å gjeninntre i markedet fra og med 2025 i samarbeid med Drivr³.

¹ Se studien "Hvem skal kjøre bussen? Konsekvenser av økt omfang av deltidsstillinger blant bussjåfører i distriktene" fra Arbeidsforskningsinstituttet ved OsloMet i 2023 (<https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/handle/11250/3087516>)

² DN-kronikk, <https://www.dn.no/innlegg/drosjemarkedet/drosje/taximarkedet/feilslatt-kritikk-av-drosjeutvalget/2-1-1676202>

³ <https://www.dr.dk/nyheder/indland/snart-kan-du-igen-bruge-uber-i-danmark-men-det-bliver-langt-fra-som-sidste-gang>

Løyvekategorier og kjøretøytype

NHO Transport ber Samferdselsdepartementet vurdere en større fleksibilitet mellom kjøretøytype og løyvekategori for offentlig bestilt kollektivtransport. Hvis det ble tillatt å bruke mindre kjøretøy (færre enn ni seter) med rute- eller turvognløyve i kontraktmarkedet, kunne oppdragsgivere og leverandører fått større fleksibilitet til å dekke transportbehovet på en kostnadseffektiv og miljøvennlig måte. Å transportere en elev som midlertidig ikke kan ta skolebussen i en elbil istedenfor en minibuss er ett eksempel. Busselskapene har tariffavtaler og ordnede forhold for de ansatte. De øvrige hensynene bak reguleringen av drosjenæringen er også ivaretatt.

NHO Transport ber også Samferdselsdepartementet om å gjeninnføre selskapsvogn som egen løyvekategori⁴ for "limousinservice" i privat og offentlig kontraktmarked. Alternativt bør profesjonelle aktører med materiell som utelukkende opererer i dette markedssegmentet få mer tilpasset regulering på andre måter enn drosjeløyve.

Dette er en nisje for transport av statsoverhoder, "kjendiser" og personer med høy betalingsvilje. Transporten utføres typisk i forbindelse med viktige møter, brylluper eller andre offisielle eller private arrangementer. Passasjerene forventer høy standard på materiellet, eksklusivitet og diskresjon, som en ordinær drosjebil normalt ikke har.

Drosjeløyver med krav til blant annet taklykt, merking og sentraltilknytning er lite egnet for denne typen transport. For aktører som er spesialisert på denne transportvirksomheten og som ikke opererer i det ordinære drosjemarkedet ville selskapsvognløyve gitt mer forutsigbarhet og likebehandling. Dispensasjoner fra løyvemyndighetene for å utøve virksomheten optimalt ville heller ikke vært nødvendig.

Kontrollutrustning

NHO Transport støtter kravet om en fastmontert, teknologinøytral kontrollutrustning i drosjer av hensyn til allmenn interesse. Samferdselsdepartementet bør ha dialog med offentlige oppdragsgivere for å vurdere hvordan denne reguleringen vil fungere for ulike typer offentlig bestilte transporttjenester og eventuelt gjøre tilpasninger i regelverket på dette området.

Tilsyn og kontroll


At alle aktørene i drosjenæringen etterlever regelverket, er avgjørende for samfunnet og rettferdig for næringen. Statens vegvesen bør få et koordinerende ansvar for å følge opp drosjenæringen og samordne de ulike kontrolletatene.

Arbeidet med å etablere et nasjonalt kjøreseddelregister er viktig og bør fremskyndes. Et slikt register vil føre til større - og nødvendig - forutsigbarhet for at persontransportnæringen har tilgang til kvalifisert arbeidskraft, høyere effektivitet i

⁴ Selskapsvognløyve var inntil 01.11.20 et løyve som ga innehaveren rett til å drive persontransport med motorvogn registrert for maks åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet, med særskilt godkjente eksklusive biler. Driften av denne typen transport må nå utføres med drosjeløyve.

saksbehandlingen og bedre kontroll med kjøreseddelordningen. Utstedelsen av kjøresedler bør overføres fra politiet til Statens vegvesen, slik drosjeutvalget anbefaler.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jofri Lunde
næringspolitisk sjef