



Mottaker  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2023/0306-2

Saksbehandler: Fredrik Bjørnstad Sortland  
Saksansvarlig: Gjermund Nese

Dato: 11.09.2023

## Høringsuttalelse - På vei mot en bedre regulert drosjenæring - Delutredning I fra Drosjeutvalget

### Innledning

Konkurransetilsynet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet 30. juni 2023. Høringsbrevet inneholder første delutredning fra Drosjeutvalget, som 11. mai 2022 ble oppnevnt for å «foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen», og utarbeide forslag til regulering av drosjenæringen. Høringsfristen er satt til 11. september 2023.

Drosjeutvalget foreslår endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 («yrkestransportloven») og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 («yrkestransportforskriften»). Forslaget innebærer blant annet en gjeninnføring av sentraltilknytningsplikt og en tilpasset driveplikt for sentraler. Delutredningen inneholder ikke konkrete anbefalinger om antallsregulering og driveplikt, som vil vurderes i delinnstilling II.

Konkurransetilsynet har ved flere anledninger påpekt svakheter ved reguleringen av drosjemarkedet, og fremhevet behovet for endringer. I hovedsak har tilsynets budskap vært at det er behov for å legge til rette for økt konkurranse, blant annet gjennom å redusere etableringshindringene i markedet, og i større grad muliggjøre innovasjon. Solberg-regjeringen gjennomførte en deregulering av drosjemarkedet med ikrafttredelse 1. november 2020<sup>1</sup>. Tilsynet var positive til de endringene som ble foreslått i 2018, hvorav flere ble iverksatt 1. november 2020.<sup>2</sup>

Konkurransetilsynet vil som en overordnet kommentar bemerke at endringene som ble innført i 2020 ikke har fått tilstrekkelig anledning til å virke i markedet, både ettersom det er relativt kort tid siden innføringen av endringene, og at perioden har vært preget av en ekstraordinær situasjon som følge av pandemien med stor påvirkning på etterspørselen etter drosjetjenester.

<sup>1</sup> Se mer på [www.regjeringen.no/prop.-70-l-2018/2019](http://www.regjeringen.no/prop.-70-l-2018/2019).

<sup>2</sup> Se Konkurransetilsynets høringsssvar på de foreslåtte endringene:

<https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-endringer-i-drosjereguleringen-oppheving-av-behovsprovingen-mv/>. Se også Konkurransetilsynets uttalelse 28. februar 2017:

<https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-forslag-til-endringer-i-yrkestransportlova/>. Mer om Konkurransetilsynets uttalelser og arbeid med drosjemarkedet finnes på [www.konkurransetilsynet.no/tema/drosje/](http://www.konkurransetilsynet.no/tema/drosje/).

Tilsynet mener det er uheldig at det foreslås og innføres endringer i regelverket som motvirker endringene fra 2020 før disse har fått virke i markedet, og det er gjort en grundig evaluering av hvorvidt dereguleringen har virket etter sin hensikt.

I det følgende vil Konkurransetilsynet gjennomgå og knytte merknader til enkelte av endringsforslagene.

### **Konkurransetilsynets merknader**

Drosjeutvalget foreslår å innføre en sentraltilknytningsplikt. Dette innebærer at alle innehavere av drosjeløyve er pliktig å ha avtale med minst én drosjesentral, og underkaste seg de bestemmelsene sentralen(e) fastsetter. Løyvehavere får rapporteringsplikt til sentralen. Sentralen skal samle inn, lagre og sende posisjonsdata for drosjeturer og priser til myndighetene om løyvehavere som er tilknyttet til den. Sentralen skal videre sikre at tilknyttede løyvehavere følger gjeldende regelverk, og sentralen skal ha en klageordning. Drosjeutvalget foreslår at løyvehavere som ikke knytter seg til en eksisterende sentral kan oppfylle plikten ved selv å søke om løyve som drosjesentral, eller flere løyvehavere kan gå sammen om dette.

Konkurransetilsynet viser til sin høringsuttalelse 19. desember 2018 om dereguleringen av drosjemarkedet. Det var tilsynets vurdering at en oppheving av sentraltilknytningsplikten ville kunne ha positive virkninger på konkurransen i drosjemarkedet. Tilsynet begrunnet dette blant annet ved at det ville åpne for etablering av aktører som ønsker å tilby egne konsepter som ikke passer inn i de allerede etablerte sentralenes profil. I tillegg vurderte tilsynet at det kunne gi drosjetilbyderne større operasjonell frihet, som ville kunne øke mulighetene for effektiv drift. Videre vurderte tilsynet at opphevelse av driveplikten ville gjøre det lettere å tilpasse tilbudet av drosjetransport til etterspørselen, legge til rette for mer konkurranse og mer effektiv bruk av ressurser.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at en gjeninnføring av sentraltilknytningsplikt vil bidra til å øke etableringsbarrierene i markedet. Sentraltilknytningsplikten vil kunne redusere mulighetene til å tilby nye konsepter med et ulikt fokus enn hos de etablerte sentralene, og redusere den operasjonelle friheten, som igjen vil kunne redusere mulighetene for effektiv drift.

Konkurransetilsynet er likevel av den oppfatning at det gjeldende forslaget ikke nødvendigvis vil være like begrensende som den tidligere sentraltilknytningsplikten, da løyvehavere som ikke ønsker å tilknytte seg eksisterende sentraler kan søke om løyve til egen sentral. Dette vil for eksempel kunne bidra til at aktører som ønsker å ha en annen profil enn de eksisterende sentralene har mulighet til å etablere en sentral og tilby sine tjenester i markedet. Tilsynet vil også bemerke at det gjeldende forslaget gir løyvehavere muligheter til å velge hvilke eksisterende sentraler de ønsker å tilknytte seg, samt muligheten til å knytte seg til flere sentraler. Hensyn til samfunnsøkonomisk effektiv bruk av kapasiteten i drosjemarkedet tilsier at det bør legges til rette for at løyvehavere kan tilknytte seg flere sentraler, samt mulighet til å være tilknyttet andre formidlere. Dette vil, etter tilsynets vurdering, bidra til å øke fleksibiliteten i tilbudet, og gi løyvehavere større muligheter til å møte ulike kunders forskjellige behov.

Bakgrunnen for utvalgets forslag, herunder forslaget til sentraltilknytningsplikt, er blant annet et mål om å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, spesielt i distriktet og for utsatte grupper som er særlig avhengig av drosjetransport, effektiv bruk av samfunnets ressurser, hensynet til personsikkerhet og til passasjer, og ordnede økonomiske forhold.

Konkurransetilsynet anerkjenner ønsket om å oppnå disse objektive målene. Det er imidlertid etter tilsynets vurdering uheldig at drosjemarkedet tvinges til å organiseres utelukkende gjennom sentraler og at dette vil virke konkurransebegrensende. Tilsynet mener at det er

mulig å legge til rette for større fleksibilitet i måten markedet kan organiseres og oppnå de ovennevnte målene på en mindre konkurransebegrensende måte.

Drosjeutvalget foreslår videre at sentralen skal ha en klageordning, sikre at tilknyttede løyvehavere følger gjeldende regelverk, og sørge for at en «tilstrekkelig del av drosjene tilknyttet sentralen» er utstyrt for å transportere personer med nedsatt funksjonsevne i samsvar med gjeldende regler og krav til universell utforming. Drosjeutvalget foreslår at sentralene selv må vurdere behovet for slike drosjer. Utvalget foreslår videre at dersom det er flere sentraler i samme område, kan sentralene samarbeide om å oppfylle pliktene knyttet til transport av personer med nedsatt funksjonsevne.

Et krav om at «en tilstrekkelig del av drosjene tilknyttet sentralen» er utstyrt for å transportere personer med nedsatt funksjonsevne vil etter Konkurransetilsynets vurdering være en etableringshindring for aktører som ønsker å opprette egne eller nye sentraler. Spesielt er dette gjeldende for aktører som ønsker å være selvstendige eller tilknyttet en liten sentral, særlig i distriktsområder. Derfor er det etter tilsynets vurdering hensiktsmessig at sentralene selv kan vurdere behovet, og kan samarbeide om å oppfylle kravene om drosjetransport tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. Tilsynet vil likevel bemerke at en slik formulering i yrkestransportlova ikke medfører et unntak fra forbudene om konkurransebegrensende avtaler mellom foretak etter konkurranseloven § 10. Det er aktørenes eget ansvar å påse at de ikke inngår avtaler eller utfører andre handlinger som strider med konkurranselovverket.

Drosjeutvalget foreslår videre at all betaling for løyvepliktig transport skal registreres i taksameter, slik at dette blir registrert hos den drosjesentralen som løyvehaver er tilknyttet. Et mindretall foreslår at bestilte turer, også via digitale plattformer, skal formidles gjennom formidlingssystemet hos sentralen.

Konkurransetilsynet har ved flere anledninger pekt på at kravene til bruk av taksameter utgjør en betydelig etableringshindring til drosjemarkedet.<sup>3</sup> En videreføring av taksameterkravet er allerede besluttet av Samferdselsdepartementet. Det er tilsynets vurdering at selv om taksameterkravet videreføres, er det viktig at det ikke legges ytterligere krav til hvordan formidlingen av turer skal gjennomføres. Slike krav vil redusere mulighetene for innovasjon og mulig bruk av løsninger som bedre sammenstiller tilbud og etterspørsel.

## Oppsummering

Konkurransetilsynet støtter de objektive hensyn som det legges vekt på i utarbeidelsen av reguleringen av drosjemarkedet. Det er likevel tilsynets vurdering at disse målene kan oppnås på mindre konkurransebegrensende måter. Mulighetene for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, og ivareta hensyn til sikkerhet og ryddige økonomiske forhold, på en slik måte at det samtidig legges til rette for velfungerende konkurranse som bidrar til et godt tilbud til de reisende, ble vurdert forut for dereguleringen i 2020. Tilsynet mener det er uheldig at disse endringene ikke i tilstrekkelig grad har fått virke i markedet før det foreslås og innføres regelendringer som er konkurransebegrensende, spesielt uten at det er gjennomført en tilstrekkelig evaluering av endringenes effekt på drosjemarkedet.

---

<sup>3</sup> Se blant annet <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-horing-om-forslag-til-endringer-i-loyvekrav-for-drosje-mv/> og <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-forslag-til-regelverk-for-kontrollutrustning-i-drosje/>.

Med hilsen

Gjermund Nese  
*avdelingsdirektør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*