



Mottaker
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2024/0376-2

Saksbehandler: Fredrik Bjørnstad Sortland
Saksansvarlig: Gjermund Nese

Dato: 04.10.2024

Høringsuttalelse - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Drosjeutvalget

1 Innledning

Konkurransetilsynet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet 5. juli 2024 om NOU 2024: 15 – «En bedre regulert drosjenæring – delutredning II fra Drosjeutvalget». Dette er andre delutredning fra Drosjeutvalget som ble oppnevnt 11. mai 2022, for å foreta en «helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen, og utarbeide forslag til ny regulering». Høringsfristen på delutredning II er 4. oktober 2024.

Drosjeutvalgets delutredning I ble lagt frem 30. juni 2023.¹ I delutredning I ble det blant annet foreslått en gjeninnføring av sentraltilknytningsplikt, og en tilpasset driveplikt for sentraler.

Forslaget ble delvis fulgt opp av Stortinget ved endring i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy («yrkestransportlova») ved lovvedtak 46 (2023-2024).² Lovvedtaket inneholder blant annet et nytt andre ledd i yrkestransportlova § 9, som sier at den som har drosjeløyve må være tilknyttet en drosjesentral, at løyvehaver får rapporteringsplikt til sentralen, samt at løyvehaver skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport skal registreres i taksameter og rapporteres til en sentral.

Videre ble det innført en ny § 9 b med en plikt for den som skal drive drosjesentral til å ha løyve. I ny § 9 c fremgår drosjesentralens plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon, om blant annet tilknyttede løyvehavere, sjåførere og drosjebiler, taksameter installert i drosjene, og tilknyttede drosjer som er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. I ny § 9 d fremgår drosjesentralens øvrige plikter, blant annet krav om ha klageordning og å sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er tilknyttet sentralen er utformet for transport av personer med nedsatt funksjonsevne.

Delutredning II bygger videre på disse endringene, og foreslår flere konkrete plikter for drosjesentralen. Drosjeutvalget diskuterer i delutredning II hvilken rolle drosjesentralen skal ha, og i den forbindelse om formidling av drosjetjenester skal være en eksklusiv rett for

¹ Se <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-nou-2023-22-pa-vei-mot-en-bedre-regulert-drosjenaring-delutredning-i-fra-drosjeutvalget/id2987043/>.

² Se <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Beslutninger/Lovvedtak/2023-2024/vedtak-202324-046>.

sentralen. Utvalget foreslår at løyvehavere bare skal være tilknyttet én sentral, men skal kunne være tilknyttet flere formidlere.

Videre foreslår Drosjeutvalget i delutredning II virkemidler for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, tiltak for å redusere ressursbruk, miljøpåvirkninger og kø i byområder, tiltak for å sikre ryddige arbeidsforhold, forslag til bruk av teknologinøytral kontrollutrustning, og forslag til kontroll og tilsyn med drosjemarkedet. Det diskuteres også muligheten til å innføre fylkesvise løyvedistrikt, som ikke foreslås innført av flertallet i Drosjeutvalget.

Konkurransetilsynet har tidligere pekt på svakheter ved reguleringen av drosjemarkedet.³ Tilsynet har uttrykt at det har vært behov for å legge til rette for økt konkurranse, blant annet ved å redusere etableringshindringene i markedet, og i større grad muliggjøre innovasjon.

Konkurransetilsynet knytter i dette høringssvaret merknader til endringsforslagene som gjelder gjeninnføring av sentraltilknytningsplikten, endringer i enerettsmodellen, innføring av internkontrollsystem og innføring av teknologinøytral kontrollutrustning som alternativ til taksameter.

Etter Konkurransetilsynets vurdering er det uheldig at det foreslås og gjennomføres endringer i drosjereguleringen som motvirker dereguleringen av drosjemarkedet fra 2020, blant annet oppheving av behovsprøvingen av drosjeløyver og sentraltilknytningsplikten, før disse endringene har fått virke tilstrekkelig i markedet. Departementet bør etter tilsynets vurdering legge til rette for at alle endringer som fulgte av dereguleringen i 2020 evalueres for å ta stilling til hvordan endringene har virket, før det gjøres ytterligere endringer i reguleringen.

Gjeninnføring av sentraltilknytningsplikten, samt å øke kravene til hva sentralene plikter å gjøre, vil etter Konkurransetilsynets vurdering øke etableringshindringene i markedet. Videre vil forslaget om at løyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral kunne øke markedsmakten sentralene har overfor løyvehavere, og redusere fleksibiliteten i markedet. Samlet vil disse endringene redusere konkurransen i markedet, som vil kunne resultere i dårligere tilbud til forbrukerne.

Enerettsmodellen er etter Konkurransetilsynets vurdering et egnet tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, og tilsynet støtter forslaget om å tydeliggjøre fylkeskommunens ansvar for å gjøre en konkret evaluering, samt økt fleksibilitet i innføringen av eneretter. Dersom terskelverdiene for når det kan tildeles eneretter fjernes, må det gjøres en konkret vurdering av forholdet til maksimalprisreguleringen for drosjer.

Konkurransetilsynets vurdering er at det foreslåtte internkontrollsystemet gjør det mer ressurskrevende å drive sentral, noe som vil redusere insentivene og mulighetene til å opprette egne sentraler. Et slikt kontrollsystem bør ha klare positive virkninger for å veie opp for de mulige negative virkningene på konkurransen, og dersom systemet innføres bør det evalueres.

Konkurransetilsynet har tidligere uttrykt at krav om taksameter utgjør en etableringshindring.⁴ Tilsynet er positiv til forslaget om å innføre en teknologinøytral kontrollutrustning som alternativ til taksameter.

2 Konkurransetilsynets merknader

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

³ Se <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-enderinger-i-drosjereguleringen-oppheving-av-behovsprøvingen-mv/>.

⁴ Se <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-enderinger-i-flere-forskrifter-for-a-legge-til-rette-for-kontrollutrusning-som-et-alternativ-til-taksameter-i-drosje/>.

2.1 Generelt om regulering av drosjemarkedet

Konkurransetilsynet har ved flere anledninger tidligere pekt på svakheter ved reguleringen av drosjemarkedet. Tilsynet har uttrykt at det har vært behov for å legge til rette for økt konkurranse, blant annet ved å redusere etableringshindringene i markedet, og i større grad muliggjøre innovasjon. Tilsynet var derfor positiv til den omfattende endringen som ble foreslått og (delvis) iverksatt av fra november 2020, spesielt oppheving av behovsprøving og sentraltilknytningsplikt (heretter omtalt som «dereguleringen»).

I høringssvaret på delutredning I fra Drosjeutvalget uttalte Konkurransetilsynet blant annet i at tilsynet generelt støtter de objektive hensynene som det legges vekt på i utarbeidelsen av regulering av drosjemarkedet.⁵ Dette omfatter 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.⁶ I de tilfellene der næringen ikke evner å oppnå disse målsetningene på egenhånd, støtter tilsynet regulering av markedsaktørene på en slik måte at målene nås.

Konkurransetilsynet støtter også formålene oppstilt i Nasjonal transportplan 2025-2036 om å sikre et effektivt, miljøvennlig og trygt nasjonalt transportsystem, hvor drosjenæringen utgjør en viktig del. Drosjenæringen er viktig for beredskapen i Norge, og utfører essensielle tjenester knyttet til transport i forbindelse med blant annet helsevesen og skolegang. Videre utgjør drosjenæringen en viktig del av det samlede transporttilbudet til privatpersoner, både som et mer fleksibelt og personlig alternativ til kollektivtransport, og som et nødvendig gode i tilfeller hvor kollektivtransport ikke er tilgjengelig eller tilstrekkelig egnet.

Samtidig mener Konkurransetilsynet at å legge til rette for mest mulig effektiv konkurranse også bør veie tungt i vurderingen av en samlet regulering av markedet. Det er tilsynets vurdering at reguleringen av drosjemarkedet med formål å ivareta de overnevnte hensyn kan skje uten å redusere effektiv konkurranse. Videre er det tilsynets vurdering at dersom forholdene som skal reguleres skyldes en markedssvikt, vil ikke nødvendigvis å innføre reguleringer som legger til rette for markedssvikt ved redusert konkurranse være en bedre løsning. Effektiv konkurranse vil kunne føre til lavere priser og høyere kvalitet på tjenestene, sammenlignet med tilfeller hvor tilbyderne har stor markedsmakt. Økt konkurranse tvinger aktørene til å tilpasse sitt tilbud slik at kundene velger dem fremfor andre aktører. Konkurranse fremmer dermed innovasjon i nye, mer effektive løsninger, til det beste for forbrukerne.

2.2 Behov for evaluering før ytterligere endringer

Konkurransetilsynet påpekte i sitt hørings svar til Drosjeutvalgets delutredning I at mulighetene for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, ivareta hensyn til sikkerhet og ryddige økonomiske forhold, og samtidig legge til rette for velfungerende konkurranse, ble vurdert i forbindelse med dereguleringen i 2020. Tilsynet viser videre til lovforslaget i forbindelse med dereguleringen, hvor det fremgikk at regelendringene skulle evalueres etter tre år.⁷ Perioden etter dereguleringen var preget av pandemi og store svingninger i etterspørselen etter drosjetjenester, og det er mulig at pandemien også har langsiktige virkninger i markedet. Det er imidlertid vanskelig å vite den samlede effekten av endringene, da både etterspørsel og tilbud av drosjetjenester kan være påvirket.

Som Konkurransetilsynet også påpekte i sitt hørings svar til Drosjeutvalgets delutredning I, mener tilsynet det er uheldig at det foreslås og innføres endringer i regelverket som motvirker

⁵ Konkurransetilsynets høringsuttalelse er tilgjengelig på konkurransetilsynet.no.

⁶ Drosjeutvalgets mandat fremgår i delutredning I, og er tilgjengelig på drosjeutvalget.no.

⁷ Se [Prop. 70 L \(2018-2019\)](#), side 79.

dereguleringen, uten at den har fått virke tilstrekkelig i markedet, og før det er gjort en grundig evaluering av hvorvidt dereguleringen har virket etter sin hensikt.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at endringer i reguleringen av drosjemarkedet bør evalueres grundig, før det gjøres ytterligere endringer. Departementet bør legge til rette for at endringene fra dereguleringen i 2020 vurderes grundig før det gjøres ytterligere endringer i reguleringen. Videre bør departementet legge til rette for at de foreslåtte endringene fra Drosjeutvalgets utredning grundig evalueres dersom de innføres.

2.3 Tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

2.3.1 Sentraltilknytning

I Konkurransetilsynets høringsuttalelse til forslag om deregulering av drosjemarkedet i 2020, var tilsynet positiv til opphevingen av sentraltilknytningsplikten. Fjerningen av sentraltilknytningsplikt åpnet blant annet for etablering av aktører som ønsker å tilby egne konsepter som ikke passer inn i de etablerte sentralenes profiler.

I høringsuttalelsen til forslaget i delutredning I om å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt for løyvehavere, uttrykte Konkurransetilsynet at dette ville øke etableringshindringene i markedet og redusere konkurransen. Tilsynet var likevel positiv til at det daværende forslaget ikke nødvendigvis var like konkurransebegrensende som den tidligere sentraltilknytningsplikten før 2020. Dette ble av tilsynet begrunnet med at forslaget i delutredning I gjorde det mulig å opprette egne sentraler, og muligheten til å være tilknyttet flere sentraler og formidlere samtidig.

Tilknytning til én sentral

I delutredning II foreslås det at løyvehaver kun skal være tilknyttet én sentral, men ha mulighet til å være tilknyttet flere formidlere. Drosjeutvalget begrunner dette med at det er i formidlingsleddet det er mest rom for innovasjon, og at det vil være vanskelig for løyvehavere å forholde seg til ulike internkontrollsystemer. Utvalget mener også at det vil være en større risiko for at løyvehaverne vil omgå regelverket dersom sentralene ikke utfører sine plikter om internkontroll.

Det er etter Konkurransetilsynets vurdering svært uheldig at muligheten til å være tilknyttet flere sentraler foreslås fjernet. Utvalget viser til at det er viktig at aktører kan etablere nye sentraler, og at etableringsbarrierene er så lave som mulig, samt at det er ønskelig å stimulere til ulike forretningsmodeller og initiativ. Som utvalget diskuterer, vil en slik begrensning kunne gi sentralene stor markedsrett overfor løyvehavere.

Drosjeutvalget mener de negative virkningene av å begrense tilknytningen til én sentral, kan motvirkes ved at det vil etableres landsdekkende sentraler. Konkurransetilsynet vil imidlertid påpeke at utvalget ikke vurderer sannsynligheten for etablering av slike landsdekkende sentraler. Utvalget har heller ikke utredet effektiviteten av slike landsdekkende sentraler, sammenlignet med de negative virkningene økt markedsrett hos enkelte sentraler kan medføre.

Etter Konkurransetilsynets vurdering har utvalget ikke foretatt en tilstrekkelig utredning av hvor vanskelig internkontroll hos flere sentraler er for løyvehavere, sammenlignet med ulempen det medfører at løyvehavere ikke kan være tilknyttet flere sentraler. Videre mener tilsynet at drosjeutvalget burde utredet hvordan løyvehavere og sentraler kunne oppfylt internkontrollplikten dersom løyvehavere var tilknyttet flere sentraler, gitt at de grunnleggende kravene til internkontroll er de samme for alle sentralene.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at løyvehaver bør stå fritt til å knytte seg til flere sentraler, og selv vurdere om det å forholde seg til flere internkontrollsystemer gjør at tilknytning til flere sentraler blir for vanskelig. Det er etter tilsynets vurdering også uheldig

ikke å la løyvehavere kunne være tilknyttet mer enn én sentral når sentraltilknytningsplikt til én sentral øker etableringsbarrierene for nye sentraler, og dermed også øker eksisterende sentralers markedsrett overfor løyvehavere.

Tilknytning til flere formidlere

Konkurransetilsynet støtter utvalgets forslag om at løyvehavere skal kunne være tilknyttet flere formidlere, og at formidling av drosjetjenester ikke skal være en eksklusiv rett for drosjesentraler. Det er tilsynets vurdering at reguleringen av drosjemarkedet i størst mulig grad må legge til rette for innovasjon og fleksibilitet i måten tilbyderne vil organisere sin virksomhet og tilpasse sitt tilbud til etterspørselen.

Muligheten til å være tilknyttet flere formidlere åpner for at løyvehavere kan velge tilbydere av sentral- og formidlingstjenester som best passer løyvehavers behov. Det legger også til rette for at det kan etableres egne virksomheter med rendyrket sentralvirksomhet og rendyrket formidlingsvirksomhet, noe som vil kunne bidra til økt fleksibilitet i tilbudet og økt konkurranse i drosjemarkedet.

Drosjeutvalget diskuterer videre at drosjesentraler kan oppnå markedsrett overfor løyvehavere ved at sentralene privatrettslig krever at tilknyttede løyvehavere ikke kan være tilknyttet andre formidlere. Utvalget viser til at dersom dette forekommer, kan myndighetene innføre ytterligere regulering.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at sentraler som driver formidling vil ha insentiver til å nekte løyvehavere å være tilknyttet konkurrerende formidlere. Disse insentivene forsterkes dersom det innføres sentraltilknytningsplikt til én sentral, ettersom dette kan øke sentralenes markedsrett. Tilsynet mener derfor at det burde vært utredet nærmere om slike privatrettslige avtaler bør reguleres.

Sentralenes plikt til å innhente mulig konkurransesensitiv informasjon ved internkontroll

Utvalget redegjør for en konkurranserettslig problemstilling knyttet til hvordan sentralene skal innhente og håndtere mulig konkurransesensitiv informasjon fra løyvehaver i forbindelse med sentralenes internkontroll. Problemstillingen er særlig aktuell der en løyvehaver er tilknyttet en sentral som driver formidlingstjenester, og samtidig kjører for uavhengige formidlere. I slike tilfeller skal sentralen også hente inn konkurransesensitiv informasjon om turer som formidles av eksterne formidlere. Utvalget viser til at dette kan gi sentralene en urettmessig konkurransefordel overfor formidlerne, og legge til rette for et stilltiende prissamarbeid.

Konkurransetilsynet vil påpeke at konkurranseloven forbyr deling av konkurransesensitiv informasjon mellom konkurrenter, og at det ikke er tilstrekkelig at det er egne personer i sentralen som innhenter informasjon knyttet til turer formidlet av eksterne formidlere av drosjetjenester. Selv om en slik informasjonsinnhenting skulle vært pålagt i lov, vil tilgang til informasjonen likevel begrense konkurransen.

Utvalget foreslår å stille krav til at sentraler som driver formidling må håndtere eventuelle konkurransesensitive opplysninger på en slik måte at det ikke tilfaller egen formidlingstjeneste. Utvalget erkjenner at dette kan være vanskelig å få til i praksis, dersom det for eksempel ikke kreves organisatorisk eller juridisk skille mellom sentralfunksjonen og formidlingsfunksjonen.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at det burde vært nærmere utredet hvordan problemet med deling av konkurransesensitiv informasjon kan løses, eller utredet andre alternativer for reguleringen. Det er etter tilsynets vurdering uheldig at det legges opp til innhenting av mulig konkurransesensitiv informasjon, dersom dette er informasjon løyvehaver selv er pliktig å rapportere til skattemyndighetene.

2.3.2 Enerettsmodellen

For å oppnå målet om å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet diskuterer Drosjeutvalget flere modeller for regulering av tilbudet i drosjemarkedet. Videre diskuteres også modellenes forventede effekt for å nå målene, samfunnsøkonomisk effektivitet og gjennomførbarhet. Utvalget foreslår en videreføring av gjeldende system hvor fylkeskommunen kan tildele eneretter for drosjekjøring i enkeltturmarkedet («enerettsmodellen»), med enkelte tilpasninger.

Tilpasningene Drosjeutvalget foreslår er i hovedsak en tydeliggjøring av fylkeskommunens plikt til å vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet, som en del av et helhetlig tilbud. Utvalget foreslår også flere endringer i hvordan eneretter kan tildeles.

Yrkestransportlova § 9 a sier at fylkeskommunen kan tildele enerett eller godtgjørelse, til en eller flere løyvehavere for å tilby drosjetjenester innenfor en eller flere kommuner, og at enerettsområdet følger kommunegrensene. Videre kan fylkeskommunen kun tildele eneretter i kommuner der det er nødvendig. Eneretter kan *ikke* tildeles i kommuner med flere enn 20 000 innbyggere, og flere enn 80 innbyggere per kvadratkilometer. Drosjeutvalget mener at enerettsmodellen er den mest egnede modellen for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Utvalget erkjenner likevel at enerettsmodellen ikke er tilstrekkelig for å sikre drosjetilbudet i alle områder.

Konkurransetilsynet var ved dereguleringen positiv til forslaget om å innføre eneretter som et middel for å sikre et drosjetilbud i områder hvor næringen selv ikke ville oppnå dette. Tilsynet anerkjente at dereguleringen, som fjernet behovsprøvingen og økte fleksibilitet på tilbudssiden i markedet, i enkelte områder ville kunne føre til dårligere eller ikke-eksisterende drosjetilbud, og at eneretter var et godt sikringstiltak. Tilsynet påpekte likevel viktigheten av ikke å gå lenger i reguleringen av markedet enn det som er nødvendig. Tilsynet er derfor positiv til at det tydeliggjøres at fylkeskommunene skal gjøre en konkret vurdering av drosjetilbudet som en del av et helhetlig transportmarked.

Drosjeutvalget foreslår at eneretter ikke skal avgrenses til en eller flere kommuner, men knyttes til et nærmere definert geografisk område i fylket. Forslaget innebærer også å fjerne terskelverdiene for hvilke kommuner det er tillatt å tildele enerett. Utvalget presiserer at det ikke er fritt frem for fylkeskommunen å tildele eneretter i storbyer eller andre områder med høy etterspørsel, og at fylkeskommunen fortsatt må vurdere om eneretter er nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

Konkurransetilsynet er generelt positivt til å gi mer fleksibilitet i muligheten for å tildele eneretter, dersom fylkeskommunen vurderer at drosjetilbudet ikke er tilstrekkelig. Som utvalget viser til, er ikke enerettsmodellen særlig utbredt i dag. Utvalget kan ikke si hva som er hovedgrunnen til at dette er tilfellet, men viser blant annet til at terskelverdiene treffer dårlig.

Ved forslaget til dagens enerettsmodell, uttalte Konkurransetilsynet at kommunegrensene ga forutsigbare avgrensinger av områdene som var enkle å forholde seg til, både for tilbydere og kunder. Tilsynet påpekte likevel at konkurransen ikke følger kommunegrensene, og at dette derfor ikke nødvendigvis er en optimal måte å avgrense et enerettsområde på. Det er derfor tilsynets vurdering at økt fleksibilitet kan gi fylkeskommunen mulighet til å tildele eneretter i et mer treffende geografisk område. Forslaget er heller ikke til hinder for at fylkeskommunen fortsatt bruker kommunegrensene ved tildeling av eneretter.

Når det gjelder forslaget om å fjerne tildelingskriteriene basert på innbyggertall og befolkningstetthet, viser tilsynet til at det kun er 37 av 356 kommuner som oppfyller begge disse kravene. Etter tilsynets vurdering er det derfor usikkert hvor stor virkning dette vil ha

for å øke bruken av eneretter i områder hvor det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud.

Konkurransetilsynet vil videre poengtere at terskelverdiene for hvilke kommuner det *ikke* kan tildeles eneretter i, er de samme kommunene som er unntatt maksimalprisreguleringen i forskrift 30. september 2010 nr. 1307 om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn («maksimalprisforskriften»). Da enerettsmodellen først ble foreslått, vurderte Samferdselsdepartementet at maksimalprisforskriften skulle endres slik at maksimalprisreguleringen kun skulle gjelde i de områder hvor fylkeskommunen hadde mulighet til å tildele eneretter.

De foreslåtte endringene til enerettsmodellen kan medføre tilfeller hvor eneretter omfatter hele, eller deler av, kommuner som er unntatt maksimalprisregulering. Dette er i så fall i strid med Samferdselsdepartementets vurdering ved innføring av muligheten til å tildele eneretter, og medfølgende endring i hvilke geografiske områder maksimalprisreguleringen skal gjelde for. Det er Konkurransetilsynets vurdering at det bør utredes hvilken virkning de foreslåtte endringene vil ha for maksimalprisreguleringen.

Når det gjelder maksimalprisforskriftens anvendelsesområde, er det Konkurransetilsynets vurdering at maksimalprisforskriften alene bestemmer hvilke geografiske områder som er prisregulert. En eventuell innføring av eneretter i områder som ikke er maksimalprisregulert, endrer ikke dette.

Konkurransetilsynet vil peke på at også dette må ses i sammenheng med Nærings- og fiskeridepartementets forslag om innføring av midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport som ikke er forhåndsbestilt i områder som ikke er maksimalprisregulert etter gjeldende maksimalprisforskrift.⁸

2.4 Kontroll og tilsyn

Drosjeutvalget viser til sentraltilknytningsplikten og de plikter sentralen har etter yrkestransportlova, samt til krav om garanti og fagkompetanse for løyvehaver som ble innført i 2023. Utvalget vurderer at det i utgangspunktet er tilstrekkelig regulering av arbeidsforhold, lønnsforhold, skatt og sikkerhet, men at utfordringen ligger i hvorvidt reglene følges opp. Utvalget mener derfor det er mer hensiktsmessig med tiltak for å sikre etterlevelse av regelverket, og foreslår å innføre et internkontrollsystem for sentralene.

Et mindretall er ikke enig i at sentralen skal ha ansvar for oppfølging av internkontroll. Mindretallet mener dette vil tilføre sentralene funksjoner som krever organisering og ressursbruk på en måte som er gunstig for etablerte sentraler som har ressurser til slike oppgaver. Mindretallet mener at det mest hensiktsmessige er å legge oppgaven om å sikre internkontroll til staten.

Konkurransetilsynet er enig i utvalgets vurdering av at drosjenæringen preges av manglende etterlevelse av regelverket, heller enn manglende særregulering. Imidlertid deler ikke tilsynet Drosjeutvalgets vurderinger av hvilke lover og regler som bør være gjeldende i drosjenæringen, eller hvor omfattende kravene til næringen skal være.

Etter Konkurransetilsynets vurdering er det viktig at reguleringen ikke går lengre i å pålegge aktørene ansvar og oppgaver som kan bidra til å øke etablerings- og ekspansjonshindringene, enn det som er nødvendig for å oppnå formålene med reguleringen. Tilsynet mener som nevnt at de objektive målene drosjereguleringen er ment å oppnå, er forsvarlige. For å oppnå tjenester av høy kvalitet til lavest mulig pris, er det viktig at aktørene har insentiver til å konkurrere om kundene. For å oppnå dette er det viktig at konkurransen skjer på like vilkår,

⁸ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-forskrift-om-midlertidige-maksimalpriser-for-loyvepliktig-drosjetransport-med-motorvogn-som-ikke-er-forhandsbestilt/id3047205/>

og at de lover og regler næringen er underlagt følges, slik at ingen får en urettmessig konkurransefordel av ikke å følge regelverket.

Slik Konkurransetilsynet vurderer det, er det hver enkelt løyvehaver som selvstendig næringsdrivende som har det endelige ansvaret for at gjeldende regelverk følges. Å pålegge sentralene et særansvar for å sørge for at tilknyttede løyvehavere etterfølger regelverket vil, sammen med sentraltilknytningsplikten, øke etableringsbarrierene for å starte egen sentral, og dermed øke markedsmakten til eksisterende sentraler. Økte etableringsbarrierer i markedet vil redusere konkurransen til forbrukernes ugunst.

Det er derfor Konkurransetilsynets vurdering at innføring av et slikt kontrollsystem må ha klare positive virkninger på etterlevelsen av regelverket for å kunne forsvare økte etableringsbarrierer. Dersom det innføres et slikt system, må det legges opp til en helhetlig vurdering av systemets effektivitet, og hvis kontrollsystemet ikke klarer å øke etterlevelsen av regelverket, bør det vurderes å innføre et eget statlig kontrollsystem, slik som foreslått av mindretallet i utvalget.

2.5 Kontrollutrustning

Drosjeutvalget foreslår å innføre krav om fastmontert kontrollutrustning tilkoblet bilen. Løsningen som er foreslått ble utredet og sendt på høring i 2021.⁹ Utvalget mener det er viktig å legge opp til funksjonskrav som skal være teknologinøytrale, og at kravene som skal sikre hensynene skal være minst mulig byrdefulle for aktørene. Videre mener utvalget at det er viktig at kontrollutrustningen kan ta imot drosjeturer fra ulike formidlere, uavhengig av om kontrollutrustningen er basert på taksameter eller andre godkjente løsninger. Derfor mener utvalget at det bør stilles krav om at kontrollutrustningen har en åpen API-løsning¹⁰ som tillater at flere formidlere kan koble seg på og formidle turer gjennom kontrollutrustningen.

Konkurransetilsynet har flere ganger påpekt at krav om taksameter utgjør et betydelig etableringshinder.¹¹ Ved de tidligere høringene om kontrollutrustning har tilsynet vært positivt til forslagene om å legge til rette for teknologinøytral kontrollutrustning som alternativ til taksameter. Etter tilsynets oppfatning var innføringen av teknologinøytral kontrollutrustning et av de sentrale elementene i forslaget til dereguleringen i 2020. At denne delen av forslaget ikke ble gjennomført, etter tilsynets vurdering uheldig. Tilsynet er derfor positivt til at Drosjeutvalget nå foreslår å innføre teknologinøytral kontrollutrustning som alternativ til taksameter.

Med hilsen

Gjermund Nese
avdelingsdirektør

⁹ Se <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-forslag-til-regelverk-for-kontrollutrustning-i-drosje/id2872561/>. Høringen fulgte opp en høring fra 2020 om endring i regelverket for å legge til rette for kontrollutrustning som et alternativ til taksameter i drosje, se <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-endringer-i-flere-forskrifter-for-a-legge-til-rette-for-kontrollutrustning-som-et-alternativ-til-taksameter-i-drosje/id2722571/>.

¹⁰ API er et grensesnitt, eller kontaktflate mellom ulike systemer, som gir direkte tilgang til informasjon og funksjonalitet i et datasystem, og muliggjør kommunikasjon mellom datasystemet og andre tjenester eller systemer. Se mer på <https://snl.no/API>.

¹¹ Se <https://konkurransetilsynet.no/decisions/horingsuttalelse-endringer-i-flere-forskrifter-for-a-legge-til-rette-for-kontrollutrustning-som-et-alternativ-til-taksameter-i-drosje/>.

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Mottaker
Samferdselsdepartementet

Postadresse
Postboks 8010 Dep

Poststed
0030 OSLO
Norge

Kontakt/e-post
postmottak@sd.dep.no