

Fylkeskommunenes behov og utfordringer som løyvemyndighet

Oslo 19. oktober 2022

Marianne Nilsen – juridisk rådgiver –
Troms og Finnmark fylkeskommune

Innledningsvis

- Fylkeskommunens prioriterte oppgave som samfunnsutvikler er å tilrettelegge for publikums behov for transport, både med buss, tog, båt, jernbane og drosje.
- Gjeldende rett fører til en rekke utfordringer for fylkeskommunen som løyvemyndighet.
- Begrenset hjemmel
- Avhengig av tverretatlig samarbeid
- Det må vurderes tiltak for å sikre et godt drosjetilbud for hele landet, og en seriøs næring.

Utfordringer ved dagens regelverk

- **Behovsprøvingen** bortfalt – 10 000 nye løyver - overetablering i byene – dårligere tilbud i distriktet
- **Kjøreplikten** bortfalt
 - løyvemyndigheten har mistet oversikten over drosjetilbudet
 - hvilke drosjer er i drift
 - dårligere drosjetilbud (åpningstider og lite tilbud på kveld og helger)
 - vanskelig å vurdere tilbudet og behovet for enerett
- Bortfall av **sentraltilknytning** - vanskeligere oppfølging av kvalitet
 - løyvemyndigheten har mistet oversikten over sentralene, godkjenning av vedtekter, hvem er tilsluttet, åpningstider
- **Løyvedistrikt** – ingen oversikt over hvor drosjene befinner seg

De objektive kravene i forskriften

- **Fagkompetansekravet** flyttet til sjåfør
 - Mange av dagens løyvehavere har begrenset kompetanse med hensyn til å drive egen virksomhet
 - Strengere kompetansekrav for løyvehavere
 - Mer veiledning for fylkeskommune
- Store utfordringer med rekruttering av sjåfører – lang ventetid og for få trafikkstasjoner som tilbyr eksamen
- **Økonomisk garanti** – krav til økonomisk sikkerhet for å drive virksomhet
 - Nivået bør minimum tilsvare garantikravet for gods og turvogn.
- **Vandelskravet** er uklart – lite virkemidler til å følge opp avvik/tilbakekalle løyver

Løyvekategorier

- En løyvekategori – ikke dekkende til markedets behov
- VIP-kjøring, småskala turistvirksomhet og «Inn på tunet» faller utenfor
- Yrkestransportforskriften § 48 siste ledd åpner for fritak fra krav til taksameter og merking – skjønnsmessige vurderinger – «særkilte tilfeller» - må ha tydelige retningslinjer for vurderingene – likebehandling mellom fylkeskommunene
- Utvidet drosjeløyve (maxitaxi) – overgangsordningen – frem til 2025 blir tilbudet dårligere og nesten ikke-eksisterende

Enerett

- Uegnet virkemiddel? 1 av 11 fylkeskommuner har tatt det i bruk.
- Tiltent på steder hvor markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår.
- Ikke bevilget midler – krevende prosess med utredning om enerett er nødvendig, utarbeidelse av konkurransegrunnlag, gjennomføring av konkurranse, kontraktsoppfølging og kontroll.
- Må kombineres med annen kontraktskjøring
- Lite konkurranse på disse stedene
- Ikke attraktivt for løyvehavere
- Uoversiktlig for forbruker
- Ikke hensiktsmessig å følge kommunegrenser

Utfordringer ved dagens regelverk

- Fylkeskommunen mangler hjemmel for å reagere ved brudd på eget regelverk
- Fylkeskommunen er ikke kontrollmyndighet – avhengig av andre etater for å få kunnskap om avvik
- Avhengig av andre etater for å gjennomføre effektive kontroller på gateplan
– Justervesenet har koordinert tverretatlige tilsyn tidligere. SVV bør overta den koordinerende rollen.
- Manglende oppfølging av korrekt registrering i kjøretøyregisteret og enhetsregisteret
- Manglende klagemulighet for næring og publikum
- Taksameter
 - mulighet for fritak i særskilte tilfeller
 - sårbare grupper må ikke bli ekskludert

Fordeler ved dagens regelverk

- Sentralene har fått mer valgfrihet – regler, opprettelse og hvem som er tilsluttet
- Etableringsbarrieren er lavere – flere kan drive med drosjetransport
- Hovederverv – flere kan kombinere arbeidet med annet arbeid (spesielt i distriktene hvor det er lite drosjetransport)
- Mer valgfrihet for kundene
- Mer likebehandling og samarbeid mellom de ulike fylkeskommunene

Forslag til løsninger

- Sees helhetlig på det samlede regelverket som regulerer bransjen
- Behovsprøvingen, kjøreplikt og sentraltilslutning må vurderes på nytt
- Regelverket fremstår som uoversiktlig og bør forenkles
- Informasjonsflyt mellom etatene – flere driver tilsyn uten samarbeid
- Nytt løyveregister
- Enerettsmodellen
- Det bør også vurderes om kontrollerende myndighet skal gis fullmakt til strengere reaksjoner ved brudd på regelverk.
- Det bør vurderes om løyvemyndighet skal gis bedre og større muligheter for å kunne reagere ved brudd på eget regelverk.
- Det bør vurderes om det er behov for flere typer løyver, f.eks for småskala turistvirksomhet og VIP transport.