

# **Utfordringer og fordeler ved tidligere og någjeldende regelverk**

Drosjeutvalget / Innspillmøte  
19. oktober 2022 - Hotel Bristol, Oslo

Bergen Taxi / 07000  
Jan Valeur

- **07000 Bergen Taxi (Taxisentralen i Bergen AS)**

- 360 kjøretøy / 220 aksjonærer
- 800 sjåfører / 70 medarbeidere

- **07000 Mobility AS**

- Norges største taxikjede
- 13 sentraler / 750 kjøretøy

07000 Bergen Taxi

07000 Sandnes Taxi

07000 Agder Taxi

07000 Osterøy Taxi

07000 Hardanger Taxi

07000 Mandal Taxi

07000 Arendal & Grimstad Taxi

07000 Stord Taxi

07000 Vennesla Taxi

07000 Kvinnherad

07000 Bømlo

07000 Asker Taxi

07000 Rong Taxi





# Tidligere regelverk



- God oversikt over næringen
  - Forbrukerperspektiv & Myndighetsperspektiv
- Hvit drosjenæring – innrapportering til myndigheter
- Definerbar pirattaxi (facebook)
- Krav til løyvehaver (kompetanse / garanti)
- Bra yrkesstolthet og god rekruttering til næringen
- Bra/god leveranseevne i byene
- Effektivitets/kapasitetsstyring vha reserver
- «Offentlig forvaltning av fri konkurranse»
- Manglende handlingsfrihet for aktørene
- Pålagt/styrt sentraltilslutning
  - Løyvehaver kan ikke bestemme sentral
  - Sentral kan ikke bestemme løyvehaver/transportør
  - Begrenset mulighet til å «bygge konsept/kvalitet»
- Antallsregulering for «å styre konkurransen»
  - Sentraler fikk konsesjon/løyver for å kunne etablere seg
  - Større sentraler ble bygget ned/begrenset
  - Mindre frihet til å justere transportkapasitet
  - Stasjoneringssted og kjøreområder



# Någjeldende regelverk



- Frihet for næringsaktørene
- Mindre offentlig styring/forvaltning
- Mer «vitalisert/dynamisk» konkurranse
- Muligheter i mobilitetsmarkedet
- Løyvekrav opprettholdt
- Kompetansekrav til sjåfør
  - PS! Begrenset kapasitet hos SVV/Politiet
- Tydeligere skille mellom praie- og bestillingsmarkedet?
- Stor overkapasitet – «mange munnar å mette»
- Mangelfull oversikt og kontroll
  - Ikke konsistent innrapportering til myndighetene
  - Spillerom for svart økonomi, A-krim og hvitvasking
  - Lite/svak/ingen kontroll av næringen
- Mer uoversiktlig fra et forbrukerperspektiv
  - «Friåkare» / Flere små sentraler
  - Uklar identifikasjon (taksameter / taklampe)
  - Større prisforskjeller / ekstrempriser / prisopplysning
  - Større kvalitetsforskjeller
  - Uklare klagemuligheter
- Ikke kompetanse- og økonomikrav mot løyvehaver
- Svak rekruttering og synkende yrkesstolthet
  - Dårlig innkjøring/lønn - sosial dumping

## Høringsforslag – sikre seriøs bransje (11.05.22)

- Løyveholder:
  - Tilstrekkelig faglig kompetanse
  - Stille økonomisk garanti
- Dokumentere:
  - Drosje er registrert i kjøretøyregisteret
  - (Drosjeforsikring)
  - Installert taksameter
- Drosjer skal ha taklampe
- Et steg i riktig retning:
  - Bedre/seriøs forretningsdrift
  - Legger til rette for ryddighet
  - Sikrere for forbruker
  - Mer oversiktlig
  - Attraktiv næring og bedre rekruttering
- Vil ikke hemme konkurransen

# Gammelt navn på moderne teknologi



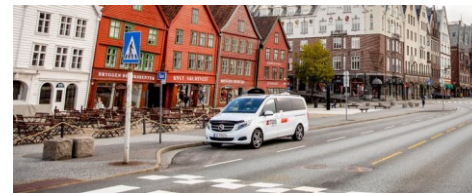
# Hvorfor vi må ha et «taksameter»

- Lovpålagt måleinstrument (MID godkjent – tid/km)
- GPS logg (knyttet til bilen)
- «Kasseapparat» (sikrer kontroll/innberetning av pengestrømmen)
- Bankterminal og kundekvitting
- Nød/alarm (med overvåkning)
- Informasjons- og trafikkstyringsverktøy (for de som trenger det)
  
- Heldigitalt system for registrering av aktivitet og rapportering
- Fast tilknytning til kjøretøy (utsalgssted)
- Digital integrasjon mot samtlige bestillingskanaler
- Elektronisk rapportering til myndigheter gjennom «nav»/sentral
- Standardløsninger / overkommelig kostnad



# I bynære strøk

- Konkurransen er positivt – på like vilkår
- Oppfølging og kontroll (forbrukerperspektiv / samfunnsperspektiv)
- Behold taksameterplikt og innrapporteringsplikt
- Sentralt tilslutning (taksameter, taxilampe, kontrolloppgaver, innrapportering)
- Krav til næringsaktørene/løyveholderne (kompetanse/økonomi)
- Unngå sosial dumping – sikre yrkesstatus
- Motiver offentlige innkjøpere til å vektlegge leveringsevne og kvalitet
- Tilrettelegge for Fritt Taxivalg
- Fortsatt frihet for næringsaktører – dynamisk næringsutvikling





# Tydelig skille mellom «by og land»

- Sviktede beredskap i distriktet
- Enerettsmodellen – 20 ulike vurderinger medfører inkonsistens
- Etablere behovsprøvningsmodell i distriktet
- Knytte offentlige kontrakter til løyvehaver/taxilag i distriktet
- Sikre transport for funksjonshemmede
- Beredskap – «samfunnskontrakten»
- Utfordring: Definere skille/grensesnittet mellom «by og land»



**Takk for oppmerksomheten**