



## saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
01.11.2019	128548/2019	Jan Eirik Søråas

Saksnr	Utval	Møtedato
<b>SA 74/19</b>	Samferdselsutvalet	11.11.2019
<b>E 22/19</b>	Eldrerådet	12.11.2019
<b>PNF 6/19</b>	Rådet for personar med nedsett funksjonsevne	13.11.2019
<b>36/19</b>	Fylkesrådmannens tilråding	14.11.2019
	Fylkesutvalet	26.11.2019
	Ungdomspanelet	09.12.2019
	Fylkestinget	09.12.2019

## **Drosjeløyva i Møre og Romsdal - Vurdering av behovet for å tildele einerett for drosjetransport**

### **Bakgrunn**

Stortinget vedtok 4. juni 2019 i Prop. 70L (2018-2019) (vedlagt) endring i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvinga for drosje mv.). Ny yrkestransportlov blir sett i verk frå 01 07 2020.

Utgangspunktet for lovendringa er at behovsprøvinga av drosjeløyve skal opphevast. Lovgivar har bestemt at ein skal gå bort frå at tal drosjeløyve skal avgrensa. Dette samsvarar med utviklinga i Europa elles. Eit av hovudpunkta i forslag til endring i yrkestransportlova er likevel å gje fylkeskommunane høve til å tildele lokal einerett for drosjetransport i kommunar med tal innbyggjarar og tettleik på befolkninga under ein viss terskelverdi inntil fem år. Etter 01 07 2020 vil det berre vere i kommunane nye Ålesund og Kristiansund der det i utgangspunktet ikkje vil vere mogleg for fylkeskommunen å gripe inn i marknaden. I dei andre kommunane i fylket kan fylkeskommunen tildele lokale einerettar for å utføre drosjetransport.

Som samferdselsutvalet har vore orientert om har fylkesrådmannen etablert eit eige prosjekt som har vurdert konsekvensane av ny regulering av drosjemarknaden (sjå vedlegg). Samferdselssjefen har som eit ledd i dette prosjektet mellom anna bede berørte partar om uttale når det gjeld å vurdere i kva kommunar i fylket det bør tildelast lokale einerettar – og å grunngje kvifor. Einerettane vil, som kjent, berre regulere «privatmarknaden» og ikkje «kontraktskøyringa» til løyvehavarane. Prosjektet har difor henta inn statistikk knytt til fordelinga av innteninga til drosjene fordelt på «privatmarknaden» og «kontraktskøyring» (sjå nedanfor).

Det er viktig å merke seg at å nytte moglegheita til å tildele einerettar vil vere eit kraftig og inngripande virkemiddel som berre skal nyttast der fylkeskommunen er sikker på at det vil vere naudsynt for at drosjetilbodet skal oppretthaldast. Dersom ein skal tildele einerettar må dette gjerast ved at fylkeskommunen vedtar eigen forskrift(ar) om dette.

### **Innkomne fråsegner**

I møte 29. august 2019 med helseføretaket (Helse Møre og Romsdal og Helse Midt-Norge) var konklusjonen at helseføretaket ikkje var interessert i at det vart tildelt einerett på drift av drosjeløyve i Møre og Romsdal frå 01 07 2020. Bakgrunnen for møtet var at fylkesrådmannen ville undersøke om det var mogleg å sjå tildeling av einerettar i samanheng med tildeling/konkurransetsetting av pasientreiser i fylket.

I e-post 1. november 2019 har helseføretaket v/Jakob Devold uttalt:

*«Når en endring av yrkestransportloven nå er på plass som åpner for en modernisering og revitalisering av måten en forholder seg til persontransport og mobilitet i befolkningen, tenker jeg vi alle har et felles ansvar for å hjelpe næringen å finne seg tilrette i en form hvor de kan levere moderne, digitaliserte, standardiserte tjenester av høy kvalitet.*

*En må passe seg vel for å forsøke finne løsninger som motarbeider intensjonene i vedtatt lov, og forleder aktørene til å rygge baklengs, inn i fremtiden.*

*Etter mitt syn er det viktig, ikke minst for muligheten til å utvikle kvaliteten og presisjonen i tjenesten at en eventuell tildeling av eneretter holdes på et absolutt minimum, og gjerne da kun som et ekstraordinært virkemiddel for å sikre tilgjengelighet på spesialmateriell, eks. rullestolbiler, eller i særlig krevende geografiske områder.»*

Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal har etter å ha avvikla tre møter med drosjeløyvehavarane i fylket i brev datert 7. oktober 2019 summert opp utsegna frå møta om innføring av einerett (sjå vedlegg). Generelt er taxiforbundet i fylket mot oppretting av lokale einerettar.

Norges Handikapforbund har i tidlegare uttale om drosjereguleringa (sjå vedlegg) gje slik fråsegn:

*«Norges Handikapforbund mener at forslag med lokal enerett kan være et bedre virkemiddel enn dagens behovsprøving for å opprettholde stabilt tilbud i distriktene. Slik vi ser det, vil lokal enerett flytte risiko fra løyvehaver til fylkeskommunen. Tilbudet vil likevel avhenge av fylkeskommunenes økonomiske prioriteringer. Vi mener at dette er et sjansespill som vil gi store konsekvenser for mange dersom dette går galt. Vi mener det ikke må iverksettes så drastiske endringer uten at dette er godt utprøvd og evaluert i et testområde.*

*Ved å ta bort behovsprøvingen har myndighetene ingen virkemidler ovenfor de store internasjonale aktørene som f.eks Uber. Store aktører kan lettere drive aggressive kampanjer som utkonkurrerer mindre aktører og sikre seg monopolsituasjon. Det vil være vanskelig å reversere dette dersom dette skulle oppstå.»*

Norges Blindeforbund har i brev datert 02 11 2018 (vedlegg) gjeve slik uttale:

*«Norges Handikapforbund mener at forslag med lokal enerett kan være et bedre virkemiddel enn dagens behovsprøving for å opprettholde stabilt tilbud i distriktene. Slik vi ser det, vil lokal enerett flytte risiko fra løyvehaver til fylkeskommunen. Tilbudet vil likevel avhenge av fylkeskommunenes økonomiske prioriteringer. Vi mener at dette er et sjansespill som vil gi store konsekvenser*

*for mange dersom dette går galt. Vi mener det ikke må iverksettes så drastiske endringer uten at dette er godt utprøvd og evaluert i et testområde. Ved å ta bort behovsprøvingen har myndighetene ingen virkemidler ovenfor de store internasjonale aktørene som f.eks Uber. Store aktører kan lettere drive aggressive kampanjer som utkonkurrerer mindre aktører og sikre seg monopolsituasjon. Det vil være vanskelig å reversere dette dersom dette skulle oppstå.»*

Veøy Buss AS har ingen spesielle kommentarar til oppretting av einerett (sjå vedlegg).

Kommunane Nye Ålesund, Giske, Hareid, Herøy, Sykkylven, Stranda, Averøy, Nesset og Surnadal har ulike syn. Averøy og Stranda er for oppretting av einerett (sjå vedlegg).

### **Lovgrunnlag**

Ut frå Stortingets vedtak i Prop.70L er ansvaret for å vurdere behovet for og å tildele lokale einerettar for drosjetransport lagt til fylkeskommunane.

§ 9 a) - *Einerettar for drosjetransport* - i ny yrkestransportlov gjeldande frå 01 017 2020 lyder:

- (1) Fylkeskommunen kan tildele einerett eller godtgjersle til ein eller fleire løyvehavarar for å tilby drosjetenester innanfor ein eller fleire kommunar. Grensene for eit einerettsområde følgjer kommunegrensene. Fylkeskommunane fastset avgjerda om bruk av einerett i forskrift.*
- (2) Fylkeskommunen kan berre tildele einerett i kommunar der det er nødvendig.*
- (3) Departementet fastset ut frå innbyggjartal og innbyggjartettleik i forskrift dei kommunane det kan tildelast einerett i.*
- (4) Ved tildeling av einerett skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i lova. Einerett kan tildelast for ein periode på inntil fem år.*
- (5) Ein drosjeløyvehavar som har einerett, kan utføre oppdrag frå einerettsområdet til ein kvar stad i eller utanfor einerettsområdet.*
- (6) Drosjeløyvehavarar som ikkje har einerett, kan ikkje utføre drosjetransport innad i kommunar der fylkeskommunen har tildelt einerett.*
- (7) Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan transportere passasjerar inn i einerettsområdet. Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan og transportere passasjerar frå eit einerettsområde til ein stad utanfor einerettsområdet dersom transporten er bestilt på førehand.*
- (8) Fylkeskommunen kan i einskildvedtak eller forskrift gje andre drosjeløyvehavarar enn einerettshavaren løyve til køyring i einerettsområdet.*
- (9) Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar for einerettar.*

### **Vurdering**

Dersom fylkeskommunen ønsker å tildele einerett i ein eller fleire av dei i alt 22 kommunane i Møre og Romsdal (frå 01 01 2020) - der det er høve til å tildele einerettar - må fylkeskommunen gjere ei konkret vurdering av om marknadsinngrep er nødvendig i dei einskilde tilfella. Sjølv om det i utgangspunktet er tillate å tildele einerett i ein kommune etter yrkestransportlova, så bør ikkje

fylkeskommunen tildele einerettar der dette blir vurdert å gå lenger enn nødvendig for å sikre eit tilfredsstillande drosjetilbod. Einerettar vil kunne nyttast i dei tilfelle der fylkeskommunen kan vise til konkrete erfaringar med at marknaden ikkje leverer eit ønskja drosjetilbod.

Spørsmålet er her ønskja transportstandard: kva som er eit godt nok drosjetilbod.

Samferdselsdepartementet har i si høyring om drosjereguleringa meint at fylkeskommunen må vurdere ønska transportstandard for å sikre at tenesta ikkje går lenger enn nødvendig og at følgjande forhold bør vurderast:

- Er det behov for at det finns tilgjengeleg drosjetilbod heile døgeret?
- Er det akseptabelt at kundane må bestille drosjeteneste ei viss tid i førevegen dersom ein ønskjer drosje på ugunstige stader eller tidspunkt?
- Er det akseptabelt at kundane betaler høgre pris eller har lengre ventetid på stader og tider som er mindre kommersielt lønsame å tene?

Bruken av einerettar må vere grunngjeve i at tiltaket skal sikre eit tilstrekkeleg drosjetilbod. Fylkeskommunen må stille følgjande spørsmål for å vurdere om tiltaket er nødvendig:

- Er det sannsynleg at marknaden vil kunne levere eit tilfredsstillande drosjetilbod?
- Kva taler for, og kva taler mot, at marknaden utan inngrep vil levere eit tilfredsstillande drosjetilbod?
- Kva konsekvens kan oppstå dersom det ikkje blir tildelt einerettar?

Ei slik vurdering skal omfatte verknad for einskildpersoner, privat og offentleg næringsverksemd, statleg, fylkeskommunal og kommunal forvaltning og andre berørte partar.

Fylkeskommunen bør så langt som mogleg vurdere objektive forhold når desse spørsmåla skal svarast på, m a:

Indirekte indikatorar på etterspurnad:

- Befolkning og befolkningstettleik i kommunen
- Knutepunkt i kommunen
- Attraksjonar i kommunen
- Næringsstruktur i kommunen
- Anna kollektivtransporttilbod i kommunen
- Inntektsnivå og sysselsettingsgrad hjå innbyggjarane

Direkte marknadsindikatorar – om marknaden er testa ut utan inngrep

- Ventetid på førehandstinga turar
- Omsetnad pr løyve
- Tal turar
- Utnyttingsgrad

Møre og Romsdal Taxitjenester AS (MRT AS) har etter oppfordring sendt over aktuell statistikk når det gjeld drosjane i fylket (vedlagt). Ut frå m a desse opplysningane er det sett opp eit oversyn over kommunane i fylket med diverse indikatorar (vedlagt).

Etter 01 07 2020 vil drosjeløyve ikkje vere pålagt køyre- og driveplikt. Drosjetenesta i Møre og Romsdal fungerer bra og drosjeløyva i kommunane er pålagt tilknytning til drosjesentral eller nærare vaksamarbeid. Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal har opplyst at alle drosjesentralane i fylket vil oppretthalde dagens organisering etter 01 07 2020. Taxiforbundet løftar særleg fram at problemet i dag er pirattaxi, som gjer at helgakøyvinga har gått drastisk ned. Her må kontrollstyresmakta – Politiet og Statens vegvesen – sterkare inn med å gjennomføre kontrollar for å stoppe den ulovlege persontransporten. Utfordringa med priattaxi vil vere uavhengig av om ein nyttar einerettar eller ikkje.

Kravet til å etablere seg som drosjeløyvehavar gjennom oppfylling av kravet til drosjeløyve, taksameter eller anna kommunikasjonsordning som rapporterer inn turlane, tilgjengeleg sjåførar og kompetansekrav til sjåfør gjer at det vil vere ein etter måte stor terskel for å starte opp med drosjedrift sjølv om ein ikkje har lokal ordning med einerett. Å starte opp med drosjedrift vil også krevje eit visst køyregrunnlag for å kunne ha økonomi i drifta av slikt løyve.

Transport for funksjonshemma blir i dag utført av spesialutrusta motorvogner med anten vanleg drosjeløyve eller som maxi-taxi. Etter 01 07 2020 vil denne transporten truleg bli oppretthalde som i dag uavhengig av om ein nyttar einerettar eller ikkje, så lenge kravet til slik motorvogn frå helseføretaket for å utføre pasienttransport blir oppretthalde.

Alle dei store aktørane – drosjenæringa og helseføretaket – ønskjer i utgangspunktet ikkje oppretting av einerettar på drosjetransport i kommunane i Møre og Romsdal.

Fylkesrådmannen meiner at drosjenæringa i Møre og Romsdal i dag gjev innbyggjarane i fylket eit tilfredsstillande drosjetilbod i heile fylket. Fylkesrådmannen meiner at drosjetilbodet i Møre og Romsdal etter 01 07 2020 - ut frå nærare vurderingar - også vil vere tilfredsstillande. Fylkesrådmannen ser derfor ikkje grunn til - i første omgang - å innføre lokale einerettar rundt om i nokon av kommunane i fylket. Dersom det likevel skulle vise seg å vere naudsynt å tildele einerettar for å oppretthalde eit tilfredsstillande drosjetilbod, så vil det vere viktig at det ikkje går med unødig tid før ein etablerer einerett. Fylkesrådmannen vil på denne bakgrunn be om at fylkestinget gir fylkesrådmannen mynde til å opprette forskrift, slik at einerett kan tildelast der det likevel skulle vise seg å vere behov for dette.

### **Miljøkrav**

I ny yrkestransportlova gjeldande frå 01 07 2020 heiter det i §9 (2):

*«Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyving innanfor ein kommune skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp.»*

Fylkesrådmannen vil vurdere i kva kommunar i fylket det vil vere aktuelt å innføre miljøkrav for motorvogn på drosjeløyve og øvre grense for miljøskadeleg utslepp gjennom fastsett utarbeidd forskrift. Fylkesrådmannen vil kome tilbake med ei eiga sak om dette.

**Forslag til vedtak:**

1. Fylkestinget støttar fylkesrådmannen si vurdering om ikkje å innføre einerettar på drosjetransport.
2. Fylkestinget delegerer mynde til fylkesrådmannen å utarbeide forskrift for tildeling av einerettar for drosjetransport, dersom det viser seg at det er naudsynt av omsyn til å oppretthalde eit tilfredstillande drosjetilbod.
3. Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å utrede miljøkrav for drosjetransport i einskilde kommunar i Møre og Romsdal.

Ottar Brage Guttelvik  
fylkesrådmann

Arild Fuglseth  
samferdselssjef

## Vedlegg

- 1 Prop 70L
- 2 Norges Taxiforbund avd Møre og Romsdal
- 3 Norges Handikapforbund
- 4 Norges Blindeforbund
- 5 Veøy Buss AS
- 6 Nye Ålesund kommune
- 7 Giske kommune
- 8 Hareid kommune
- 9 Herøy kommune
- 10 Sykkylven kommune
- 11 Stranda kommune
- 12 Averøy kommune
- 13 Nesset kommune
- 14 Surnadal kommune
- 15 Orientering til samferdselsutvalet
- 16 Oversyn kommunane i Møre og Romsdal - div indikatorar
- 17 Statistikk alle drosjeløyva i Møre og Romsdal
- 18 Statistikk - døgnperiode - vekedagar (Vanylven, Sande, Norddal, Smøla, Aure)